

Notitie / Memo

Haskoning Mobility & Infrastructure

Aan: -
Van: Ingrid Nierop
Datum: 24 februari 2025
Kopie: Ary Rijke PoDH, Hedwich Kuipers PNH
Ons kenmerk: RHDHV-RDI-MI-BK2203-A11-0001
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door Ingrid Nierop

Onderwerp: Gespreksnotitie afstemming nautisch met PoDH en PNH

Aanwezig: TNO – Ary Rijke | PNH – Hedwich Kuipers | Gemeente Den Helder – Ilse Boerdijk | Haskoning – Philip de Ruiter, Wessel de Jongh, Ingrid Nierop

Wachtplaats kegelschepen (evt. herindelen andere wachtplaatsen)

- Voorkeur om wachtplaats voor kegelschepen en pleziervaart op huidige locatie te behouden. Wachtplaats pleziervaart naast nieuwe brug op huidige plek (52m) houden (rechts van de brug), lagere pleziervaart kan de brug onderdoor.
- Dieselschepen maken ook gebruik van de kegelwachtplaats.
- Lange remmingwerk voor de sluis is nu wachtplaats voor schepen (298m, 10m voor recreatievaart, kegel-1-schepen en dieselschepen worden toebedeeld door sluismeester). Een gedeelte hiervan reserveren voor recreatievaart zou een te onderzoeken mogelijkheid kunnen zijn. Voorwaarde wachtplaats recreatie ten hoogste een uur, en kegelschepen (1 kegel) minimaal 10m afstand tot andere schepen. Minimaal ook 10m tussen de verschillen wachtplaatsen (plezier/beroepsvaart).
- Wachtplekken liever niet aan de N250-zijde. De vaarroute ligt langs de N250, huidige draaicirkel uit de sluis 93m (officieel moet de zwaaihoek 1,2x lengte schip zijn en dit is nu al te klein, mag alleen met ontheffing gebruikt worden).
- Inham in het lange remmingwerk in de spuikom sluis/zoutvang gemaal voor pleziervaart afstemmen met HHNK. Als schepen daar malen gaat de functie zoutfunctie mogelijk verloren/beïnvloed. Nautisch ook niet wenselijk qua manoeuvreren en qua stroming.
- In het zuiden is laadsteiger t.b.v. gas/olie-overslag met goed doorvaarprofiel van het kanaal en ligt verder van de sluis. Mogelijkheid voor wachtplaats dieselschepen hier is te onderzoeken.

- Als er afgeweken wordt van Richtlijn Vaarwegen is afstemming nodig met vaarwegbeheerder.
- De wachtplaatsen voor de Ravelijnbrug handig om te combineren met de bediening van de sluis; alles onder één sluis-/brugwachter.
- Onder de brug een ruimte maken voor lage pleziervaart, zodat ze zonder de beroepsvaart te hinderen, eronderdoor kunnen.
- Als aan beide zijden van de vaarroute wachtplaatsen liggen wordt de doorvaart van de vaarroute smaller en daardoor kritisch en risicovol (ook met oog op beïnvloeding varen door stroming en wind).



Raakvlak met plofzone, TNO herberekening

De mogelijkheden voor plaatsing van de brug en wachtplaatsen in de munitiezones worden met deskundigen van TNO wordt afgestemd.

Type schepen + vaarroute (maximaal toekomstig schip)

- Schepen die uit sluis komen gebruik blijven maken van Den Helder (lengte tm. 90m is huidige ontheffing, 110m is mogelijk toekomstige riviercruise).
- Sluiscijfers via PNH-Hedwich beschikbaar (inmiddels gedeeld). Doorvaarcijfers Van Kinsbergenbrug kunnen gebruikt worden t.b.v. staande mast, maar zijn niet representatief omdat de haven noordelijker ligt. Cijfers van brugopeningen nu niet beschikbaar.

Plaatsing brug

- Betreft brugplaatsing; het te bevaren deel haaks op vaarweg heeft voorkeur.
- De nautisch ideale locatie voor de brug ligt meer noordelijk (ter hoogte van onderzijde Fort Oostoever). De verdeling van de vaarwegfuncties is zo beter verspreid. Bijkomend voordeel hierbij is dat wachtplaatsen voor kegelschepen en pleziervaart behouden kunnen blijven. Erfgoed en woningen zijn dan wel een mogelijk knelpunt.
- Inham onder oostzijde-erfgoed is in gebruik door de scouting. Door plaatsing brug kunnen zij “opgesloten” worden. Afstemming met Den Helder.

Maatvoering brug

- Beweegbaar deel van de brug meer richting westoever/N250 verplaatsen geeft een betere manoeuvreerruimte voor grootste riviercruiseschip vanuit de sluis.
- Met oog op de doorgaande route voor wegverkeer lijkt het belangrijk om brugopeningen te minimaliseren. Afstemming met de hoogtes omliggende kunstwerken en infrastructuur is noodzakelijk.
- De twee hoogte-opties voor de Ravelijnbrug zijn Stolperbrug (4,05m) en Kooybrug (8,30m). De voor- en nadelen van beide hoogtes zijn besproken: Hoogte van Stolperbrug/Kinsbergenbrug is 3,75m (plus schrikhoogte +30cm PVR=4,05m). Dit is de doorvaarhoogte voor grootste motorbootklasse. Hoogte van Kooybrug is PVR 8,30m. Met deze hoogte blijven de brugopeningen beperkt (Kooybrug gaat 2x per dag open). Voor Moormanbrug is voorstel om ook de hoogte van de Kooybrug aan te houden. Daarnaast gaat ook tracé op primaire dijk NwNd wellicht omhoog. Wanneer de hoogte goed gekozen wordt zodat de riviercruise eronderdoor past (Kooybrughoogte), kunnen ook de schepen van Teerenstra en de binnenvaart eronderdoor, en dat scheelt veel brugopeningen. Schepen voor Damen en schepen met masten niet.
- Breedte gelijk aan Koopvaarderschutsluis aanhouden 16m (t.b.v. maximale schipbreedte 15,5m).