

Rijkswaterstaat





Werken aan de vernieuwing van de *aanlandinrichtingen*

Rijkswaterstaat bereidt in overleg met TESO, de gemeenten, de provincie en andere partijen de bouw voor van nieuwe aanlandinrichtingen van Texel en Den Helder. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor deze aanlandinrichtingen, die bestaan uit de verkeersbrug, de heftorens, de drijvende steigers (fuike) en het opstelsterrein. De afgelopen periode stond de vraag centraal: waar kunnen de inrichtingen het beste worden geplaatst, en welk ontwerp past daar dan bij? Omgevingsmanager Maaïke Seppen overlegt hierover namens Rijkswaterstaat met alle betrokken partijen, inclusief TESO, om zo de beste keuze te maken.

De huidige aanlandinrichtingen stammen uit de jaren 60 en zijn aan vervanging toe. Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren veel onderzoek uitgevoerd naar de beste manier om de aanlandinrichtingen te vervangen. Hierbij wordt gekeken naar zaken als kosten, bouwtijd en vaarroute voor het schip. De verschillende opties worden uitgebreid besproken met de partners. “Door het jaar heen praten we regelmatig met belanghebbenden over de voortgang,” vertelt Maaïke Seppen, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat. “Ook organiseren we bijeenkomsten, zogenoemde ‘ontwerpateliers’.

Steeds concreter

Het ontwerp van een nieuwe aanlandinrichting moet aan veel eisen voldoen. Het moet praktisch en veilig zijn, voldoende ruimte bieden, toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, en ook een prettige omgeving vormen met ruimte voor groen. Daarnaast moet het verkeer minstens zo goed blijven doorstromen als nu. Nu er een aantal gesprekken zijn geweest, worden de plannen steeds concreter. In maart 2025 kwamen diverse partijen bijeen om te kijken naar het ontwerp met oog voor natuur en biodiversiteit. Seppen: “Tijdens die sessie spraken we met organisaties zoals het NIOZ, IVN en Nationaal Park Duinen van Texel over hoe we de veerhavens – die nu vooral uit steen bestaan – groener kunnen maken, en beter bestand tegen klimaatverandering. We stelden vragen als: welke planten kunnen we naast de rijbanen zetten? Hoe voorkomen we hittestress en wateroverlast? We kijken of we de inzichten uit dit gesprek mee kunnen nemen in het ontwerp.”

Daarin moeten soms wel keuzes worden gemaakt, weet Seppen. “Natuurlijk heeft iedereen die we spreken een belang; dat is precies waarom we de gesprekken voeren.



TESO wijst ons bijvoorbeeld op het belang van de reiziger die Texel bezoekt en van de Texelaars die een goede verbinding met de wal nodig hebben. En TESO maakt ons heel duidelijk wat dit wat hen betreft betekent voor de vernieuwing van de aanlandinrichting. Bij Rijkswaterstaat maken we de uiteindelijke keuzes. De financiën zijn niet oneindig, want we hebben een grote opgave in de regio en in het land op infrastructuurgebied.”

Opties voor de aanlandinrichting

Voor beide nieuwe aanlandinrichtingen geldt dat ze in het huidige veerhavengebied worden gebouwd. Dat kan op precies dezelfde plek, waarbij je tijdens de bouw gebruikmaakt van een tijdelijke aanlandinrichting ernaast. Maar je kunt ook de nieuwe aanlandinrichting naast de huidige plaatsen, en de oude slopen als de nieuwe in gebruik is.



Welke keuze er ook wordt gemaakt: de veerboot tussen Den Helder en Texel blijft tijdens de bouw gewoon varen. Het is immers een onmisbare verbinding voor bewoners, bezoekers en goederen.

Op Texel is er redelijk wat ruimte. Dat maakt het gunstig om de nieuwe aanlandinrichting naast de bestaande te plaatsen. “Dat is een groot voordeel,” zegt Seppen. “Zo kunnen we de nieuwe infrastructuur bouwen terwijl de oude nog in gebruik is. Pas als de nieuwe infrastructuur klaar is, wordt de oude gesloopt. Dit is een efficiënte manier van werken en maakt het makkelijker om het verkeer beter te organiseren, bijvoorbeeld door in de nieuwe situatie bussen en auto’s anders op te stellen.”

In Den Helder spelen naast de vernieuwing van de aanlandinrichting van de veerhaven ook andere projecten, zoals de uitbreiding van de marinehaven en verbeteringen aan de infrastructuur. Deze projecten moeten de bereikbaarheid en werking van het havengebied verbeteren. Wel is het daardoor in Den Helder ingewikkelder om een keuze te maken voor de locatie van de nieuwe aanlandinrichting.

Vernieuwing aanlandinrichtingen Texel en Den Helder:

1. De aanlandinrichting blijft op dezelfde plek. Tijdens de bouw van de nieuwe wordt er gebruikgemaakt van een tijdelijke aanlandinrichting.
2. De nieuwe aanlandinrichting wordt bij de bestaande geplaatst. De oude wordt pas gesloopt als de nieuwe in bedrijf is.

Een nieuwe aanlandinrichting naast de bestaande past beter bij het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder (zie kader), omdat er meer ruimte ontstaat voor andere ontwikkelingen. “We willen hier veel in een klein gebied realiseren,” zegt Seppen. Dit werd bevestigd tijdens het ontwerpatelier in maart, waar voorlopige schetsen van de aanlandinrichtingen werden besproken. “Belanghebbenden gaven bijvoorbeeld aan dat alle verkeersstromen, van auto’s tot fietsers en bussen, goed verwerkt moeten worden. Omdat in Den Helder de ruimte beperkt is, moeten we hier samen zoeken naar een haalbare oplossing. Is er bijvoorbeeld ook genoeg ruimte voor de bus? De gesprekken en de vragen helpen ons om te begrijpen welke aanpassingen er nodig zijn.”

Keuze

“We hopen de komende maanden voor beide veerhavens een keuze te maken tussen optie 1 en optie 2,” zegt Seppen.

Als duidelijk is waar de Texelse en Helderse aanlandinrichting komen en er verder uitgewerkte schetsontwerpen zijn, organiseert Rijkswaterstaat een bijeenkomst voor bewoners en ondernemers aan beide zijden van het Marsdiep, zodat iedereen de stand van zaken van de plannen kan bekijken. “We willen ervoor zorgen dat alle inwoners en ondernemers op Texel en in Den Helder goed op de hoogte zijn,” besluit Seppen. Samen maken we de aanlandinrichtingen beter en functioneler.

Als de keuze van de locaties van de aanlandinrichting definitief is, dan kan Rijkswaterstaat ook verder met het uitwerken van de zogeheten ‘referentieontwerpen’. Rijkswaterstaat gebruikt zo’n referentieontwerp voor de volgende fase: het selecteren van een aannemer. De planning is om over vier jaar met de bouw te beginnen. Uiteraard volgt er voordat de bouw van start gaat nieuwe informatie voor bewoners, ondernemers en forenzen over de planning en de hinder van de bouw.



Op Texel komt de nieuwe aanlandinrichting zeer waarschijnlijk naast de bestaande te liggen.

Rijkswaterstaat onderzoekt, in samenwerking met Marin (maritiem onderzoeksinstituut) en TESO de nautische eigenschappen van de verschillende oplossingen voor de nieuwe aanlandinrichtingen. Stuurmannen en kapiteins van TESO hebben een aantal alternatieven getest in een trainings-simulator. In de simulaties worden ook extreme omstandigheden toegevoegd, zoals sterke stroming, harde wind en hoge golven. Zo kunnen we met de kapiteins en stuurmannen toetsen of de alternatieven veilig te bevaren zijn.



Ontwikkelingen in stad en haven Den Helder

Het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder is een samenwerking van de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en Defensie. Waar Rijkswaterstaat zich richt op de aanlandinrichting, kijkt het programma breder naar de opgaven voor de stad en de haven.

Het aanrijterrein voor de veerboot vraagt veel ruimte. Maar is het ook mogelijk slimmer en efficiënter met de ruimte om te gaan én om ruimte te creëren? Zodat het niet alleen een aantrekkelijker gebied wordt, maar ook andere functies en kwaliteiten toegevoegd kunnen worden? Parallel aan het ontwerpproces van Rijkswaterstaat ontwerpt het Maritiem Cluster daarom een alternatief waarin ze zoekt naar meer ruimte voor andere functies. Dit ontwerp bespreekt het Cluster - net als Rijkswaterstaat - in werkgroepen met betrokkenen.

In de loop van het jaar moet duidelijk zijn of dit alternatief realistisch is. Zo ja, dan zal het gebied een behoorlijke verandering ondergaan, terwijl de verbinding met Texel gewoon in bedrijf blijft. Voorop staat dat de vernieuwing van de aanlandinrichting zelf zo snel mogelijk van start gaat.



Regelmatig onderhoud tot aan vervanging

Om de veerhavens in bedrijf te houden tot de vernieuwing over een aantal jaren, voert Rijkswaterstaat klein en groot onderhoud uit. Vorig jaar zijn bijvoorbeeld de railbanen opnieuw vastgezet en de hijskabels vervangen. Daarnaast is de lange fuik op Texel gerepareerd. In 2025 staat er ook nog het nodige onderhoudswerk op de planning. Rijkswaterstaat wil bijvoorbeeld een deel van de corrosie aanpakken, zodat de veerhavens de komende jaren een wat nettere uitstraling houden.

Veel van de onderzoeken die Rijkswaterstaat uitvoert in het kader van onderhoud aan de veerhavens, leveren ook waardevolle inzichten op voor het ontwerp van de nieuwe havens. Denk aan data over stromingen, bodemgesteldheid of slijtage van materialen. Door deze kennis mee te nemen, kan Rijkswaterstaat beter inspelen op actuele én toekomstige eisen op het gebied van veiligheid, duurzaamheid en gebruiksgemak.

Meer informatie?

Voor actuele informatie over de vernieuwing en het onderhoud aan de aanlandinrichtingen scan de QR-code of kijk op: www.rijkswaterstaat.nl/veerhavens-texel-den-helder

Voor meer informatie over de ontwikkeling van het Maritiem Cluster, kijk op: <https://www.denhelder.nl/maritiemcluster>

