



Chaufeur Harry Wetenkamp manoeuvreert zijn combinatie als eerste over de noodbrug.

FOTO EVALIEN WETERINGS

Personenauto's en voetgangers geen probleem, krappe bocht vrachtauto's

TESO test noodaanlanding



Nico Volkerts
n.volkerts@hollandmediacombinatie.nl

Den Hoorn ✦ TESO en Rijkswaterstaat hebben donderdagochtend de noodaanlanding op de veerhaven van Texel getest. Dat gebeurde met de nieuwe veerboot Texelstroom. Her laden en lossen met personenauto's, voetgangers en fietsers verliep vlot. Voor vrachtwagens en caravans moet de aanrijroute nog worden aangepast.

Harry Wetenkamp, chauffeur bij AB Texel, is de eerste die de noodbrug oprijdt, met een truck met oplegger van een lengte van 16,5 meter. Dat gaat niet eenvoudig. Wetenkamp moet enkele keren achteruit steken op het plein voor de kiosk om de smalle brug op te kunnen. „De aanrijroute moet anders, achter het monument om”, is zijn conclusie. „Met een caravan kun je deze bocht niet maken. Die gaat om.”

Tevreden

Toch zijn er alleen maar tevreden gezichten bij de vertegenwoordigers van de gemeente Texel, de aanvrager, TESO, Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio. „Duidelijk is nu dat we het aanrijden van de vracht-

auto's nader moeten bekijken”, zegt Taco van der Duim van AdviSafe, dat samen met TESO en Rijkswaterstaat het draaiboek opstelde dat in werking treedt als de noodaanlanding moet worden ingezet. „Dat is ook de opzet van deze test, ontdekken waar de knelpunten zitten.” TESO-directeur Cees de Waal volgt de operationele test op de voet. „Twee jaar geleden kregen we een noodaanlanding in Den Helder, nu heeft Texel er ook een. Daar zijn we heel blij mee, al hopen we hem nooit nodig te hebben.”

Bereikbaar

De noodaanlanding garandeert de bereikbaarheid van het eiland bij langdurige schade of een mankement aan de hoofdaanlanding. Gemeente Texel en TESO hebben de kosten voor de brug gedeeld. Omdat alleen het onderste autodek kan worden gebruikt, is de overzetcapaciteit bij gebruik van de noodaanlanding lager. „Als we de Texelstroom en Dokter Wagemaker inzetten, zijn dat zo'n driehonderd auto's per uur”, rekent De Waal voor. „Desnoods varen we twintig uur op een dag, dan zetten we zesduizend voertuigen over. Dat is ongeveer wat we op de drukste dag van het jaar, Goede Vrijdag, overzetten.”

De vrachtwagen van AB Texel is op verzoek van TESO aanwezig, legt hoofd operationele dienst Rieuwert Pol uit. „Verder vragen we mensen die al bij de boot staan te wachten.” Die hebben een onverwacht meevalterje en zijn een half uur eerder aan de overkant, terwijl ze ook nog eens op de nieuwe veerboot zitten die officieel nog niet vaart.

Op Texel bepaalt TESO of de noodbrug moet worden ingezet en is dan

ook verantwoordelijk voor het inschakelen van Rijkswaterstaat, gemeente en eventueel de Veiligheidsregio. Aan de Helderse kant ligt die verantwoordelijkheid bij Rijkswaterstaat. „Daar is de situatie anders”, aldus van der Duim. „Op Texel hebben we een vaste brug, in Den Helder moet de noodbrug die voor het hele Waddengebied beschikbaar is, uit Lauwersoog komen. Daar komt wat meer bij kijken.”



Passagiers rijden over de noodbrug de Texelstroom op.

FOTO EVALIEN WETERINGS

G
d
o
de
st
he
m
ov
Da
ge
ko
rol
De
ge
en
mi
de
we
tu

N
P
De
tel
He
W
O
De
we
in
bu
vo
Dr
ke
ve
rij
af
dr
sel
tei
m

C
p
De
ke
ge
de
lo
st
v
ne
be
ge
ve
Fr
wa
eig
de
vo
mu
wa
pa