

TESO JOURNAAL

voor aandeelhouders en medewerkers



Ontwikkelingen & uitdagingen *nieuwe veerboot*

Rijkswaterstaat vertelt over de
vernieuwing van de aanlandinrichtingen

Commissaris Casper
Schouten stelt zich voor

Colofon

TESO journaal is een uitgave van Koninklijke NV Texels Eigen Stoomboot Onderneming. Pontweg 1, 1797 SN Den Hoorn, Texel. Een extra exemplaar kunt u bij ons opvragen via (0222) 369600 of directie@teso.nl

PRODUCTIE	Langeveld 8 de Rooy, Vismarkt 7, Den Burg - www.lenr.nl
REDACTIE	Patricia Gauna en Maaïke Geestman
FOTOGRAFIE	Stefan Krofft Fotografie, Edo Kooiman, Friso Kooijman, Drone Addicts en Flying Focus
MET DANK AAN	Joop Rommets, Marie-Christine Koestel en Rijkswaterstaat



Dit magazine is op de meest milieuvriendelijke wijze tot stand gekomen en wordt toegezonden aan aandeelhouders en medewerkers van TESO. Om milieu en kosten te besparen wordt per huisadres één TESO Journaal bezorgd, ook als op een adres meerdere aandeelhouders staan ingeschreven.

Uitdagingen

De zomer staat voor de deur en het boekjaar 2024-2025 is afgerond. We kijken terug en kijken vooruit. U heeft het misschien al gezien: dit TESO Journaal heeft een nieuwe, eigentijdse uitstraling gekregen, passend bij TESO – een organisatie die blijft bewegen, vernieuwen en verbinden.

In het afgelopen jaar is TESO geleid door één directeur. Helaas is Cees momenteel wegens zijn gezondheid nog thuis. Hierdoor hebben we intern tijdelijk de organisatiestructuur sinds september 2024 voor de periode van een jaar veranderd. Op deze manier kunnen we een goede opvolging geven aan een aantal uitdagingen. Hiervan licht ik er een paar toe.

De ontwikkeling van de nieuwe veerhavens bevindt zich bij Rijkswaterstaat in de concept-fase. De uiteindelijke beslissing over de invulling van de nieuwe veerhavens ligt bij Rijkswaterstaat. Uiteraard heeft TESO een lijst met aanbevelingen gedeeld. Tussen wat Rijkswaterstaat wil, kan en mag en wat TESO graag wil, zit een spanningsveld, waar we als TESO vol inzetten op een voor alle partijen acceptabele oplossing. Het Maritiem Cluster in Den Helder met onder andere de provincie Noord-Holland, Koninklijke Marine en de gemeente Den Helder, willen ook graag de toevoerwegen naar de TESO veerhaven in Den Helder veranderen. Om dit alles samen te laten komen en voor TESO een werkbare situatie te krijgen, is de ontwikkeling van de veerhavens voor alle betrokken partijen een enorme uitdaging.

De Dokter Wagemaker heeft in 2030 zijn 25-jarige dienst erop zitten. Na een onderzoek naar de staat van de Dokter Wagemaker, hebben we besloten om de levensduur van het schip met 5 jaar te gaan verlengen. De Dokter Wagemaker blijft hierdoor tot maximaal 2035 in de vaart. Dit geeft de TESO wat meer tijd om de snelle ontwikkelingen op het gebied van duurzame brandstoffen goed te blijven volgen.



En om ook de nieuwe veerboot goed af te stemmen op de nieuwe veerhavens. Ook de ontwikkeling van de nieuwe veerboot in combinatie met een aantal externe factoren, maakt het een uitdagende opdracht. We vertellen er in dit TESO Journaal graag meer over.

Het voorgaande en nog vele andere uitdagingen waar we over in gesprek zijn met elkaar maken de komende tijd een drukke, maar interessante periode.

We zijn ervan overtuigd dat we met zijn allen bij de TESO flexibel, kundig en daadkrachtig genoeg zijn om binnen Texels Eigen Stoomboot Onderneming de uitdagingen aan te kunnen.

Mario Prak

Directeur

In dit nummer

6

Ontwikkelingen nieuwe *veerboot*



12



De kracht
van het
gezamenlijke

17

Welkom *aan boord*



30

In gesprek met
TESO-historicus:
Dirk Kuitert

16



Save the date

22



Werken aan de *vernieuwing*
van de aanlandinrichtingen

32



Commissaris
Casper
Schouten
stelt zich voor

37

Bestuursklas
Texel & Noordkop

38



Project
Zoutwatermensen

TESO OP 
social media



Instagram: @teso_veerdienst



Facebook: @TESO veerdienst



LinkedIn: @Koninklijke N.V. Texels Eigen
Stoomboot Onderneming [TESO]

Ontwikkelingen



Ontwikkelingen
nieuwe *veerboot*

TESO werkt aan de ontwikkeling van een nieuwe veerboot die de Dokter Wagemaker gaat vervangen. De Texelstroom, sinds 2016 vlaggenschip, wordt dan reserveboot. Het nieuwe veer komt naar verwachting tussen 2032 en 2035 in de vaart. De realisatie van een nieuwe veerboot is dit keer in veel opzichten een uitdagend project.

De ontwikkeling van de Texelstroom leverde een dossierkast met honderden rapporten op. Nu zijn snel veranderende duurzaamheidseisen, aanpassingen aan de stroomvoorzieningen door netwerkbeheerder Liander én de bouw van nieuwe veerhavens, gepland rond 2030, situaties waardoor plannen maken en knopen doorhakken nog niet kan. Mario Prak, directeur TESO en Erik Le Roux, superintendent, hebben er geen slapeloze nachten van. Maar dit project brengt wel extra werk met zich mee. Waar veel rederijen een afdeling hebben die zich uitsluitend bezighoudt met nieuwbouw, is de oriënterende fase waarin het tweetal zich nu nog bevindt, al een flink portie werk. Onderzoekstaken naast het werk dat bij hun functie als directeur en superintendant hoort.

TESO overweegt de aanschaf van een volledig elektrische veerboot, omdat het gezien de emissies de beste oplossing is wanneer het om een relatief korte overtocht gaat. “Dan is er in beide havens wel een zware walstroomvoorziening nodig”, zegt Erik Le Roux. “Begin 2027 laat Liander weten of we aansluitingen kunnen krijgen en – minstens zo belangrijk – wanneer dat zou kunnen worden gerealiseerd. Tot die tijd kunnen we dus geen concrete beslissingen nemen.”

Mario Prak: “Je kunt natuurlijk niet hebben dat de wal in 2032 klaar is en er pas in bijvoorbeeld 2040 een nieuw schip is. Dat moet op elkaar aansluiten. We hebben ook te maken met het feit dat de Dokter Wagemaker in 2030 aan het einde van zijn levensduur is, met een uitloop naar uiterlijk 2035. De verlenging van de levensduur van de Dokter Wagemaker geeft ons kans om de juiste keuzes te kunnen maken en diverse ontwikkelingen goed te kunnen blijven volgen. Zoals de snelle ontwikkelingen omtrent nieuwe brandstoffen: methanol, ammoniak, HVO en waterstof, maar ook de laatste informatie op het gebied van accu's. Technisch gezien is de Dokter Wagemaker een goed schip. Maar de wereld verandert snel. Het schip wordt ingehaald door milieueisen.

Het is niet reëel om dit schip rond 2030 nog elektrisch te maken. Ook hier zullen we keuzes moeten maken en dat is een uitdagende opgave.”

De uitgestelde aanlandinrichtingen in de havens van Texel en Den Helder komt daar bovenop. Ook die staan voor 2030 op de planning. Mario Prak: “De aanlandinrichtingen en de nieuwe boot moeten exact op elkaar aansluiten. Dat vergt een heel goede afstemming tussen het ontwerp van het schip en die van de aanlandinrichtingen. Dit punt is nog het meest ingewikkelde van wat we aan het doen zijn. Maar we hebben ook nog te maken met de reserveboot. Daar moeten we dus slimme dingen op bedenken om ook die te laten aansluiten. Buiten het goed onderhouden van de veerdienst, komt dit er bij. We moeten dit werk goed verdelen en/of misschien nieuwe mensen aantrekken om hier een bijdrage aan te leveren.”

Tot op heden ging een veerboot circa 25 jaar mee. Eerdere schepen als de Molengat en de Schulpengat, Nederlandse producten van een hoge kwaliteit, zouden het nog veel langer hebben volgehouden, maar externe factoren bepaalden dat een nieuw schip nodig was.

“De veerinrichtingen, nieuwe boot en bestaande boot moeten exact op elkaar aansluiten, dit is nog het meest ingewikkelde van wat we aan het doen zijn”



Erik Le Roux: "Auto's werden bijvoorbeeld groter. Bij de overtocht met de Schulpengat kregen we klachten dat de passagiers op de boot hun auto niet meer uit konden. Dat gaf een gevoel van onveiligheid. De rijbanen aan boord van de Dokter Wagemaker zijn breder gemaakt. Ook die van de Texelstroom zijn weer verbreed. Hoe die van het nieuwe schip eruit moeten zien, daar gaan we ons nog in verdiepen. Er zijn bedrijven die zich bezighouden met die bewegingen en daarbij kunnen helpen."

Mario Prak: "Andere rederijen doen soms veertig jaar met een schip. De hele binnenkant wordt leeggehaald en opnieuw ingebouwd. Maar ook dat kost geld. Het is altijd een kosten/batenanalyse. Elke keer wegen we voor onszelf af of het verstandig is een nieuwe boot aan te schaffen. We moeten ook rekening houden met onderhoud. Een schip kan niet te lang in onderhoud zijn. Nu we ook met zwaardere duurzaamheidseisen te maken hebben en weer 25 jaar vooruit willen, is het verstandig om naar zero-emissie te gaan."

De ontwikkeling van een nieuwe veerboot gaat in fases. Erik Le Roux: "Ten eerste worden lengte, breedte en diepgang bepaald. De tweede stap is de keuze voor welk type aandrijving. Daarna gaan we kijken of de vervoersmiddelen erop passen; auto's, maar ook fietsen, want dat aantal is enorm toegenomen. En niet te vergeten de steeds groter en populairder wordende campers en caravans. Misschien wel veel belangrijker, we houden tijdens de ontwikkeling van een nieuwe veerboot altijd rekening met dat het schip natuurlijk betrouwbaar is en goed vaart. Daarnaast blijft het ook essentieel dat onze medewerkers kunnen rekenen op een werkplek aan boord die functioneel en goed ingericht is."

"De ontwikkeling van een nieuwe veerboot gaat in fases"

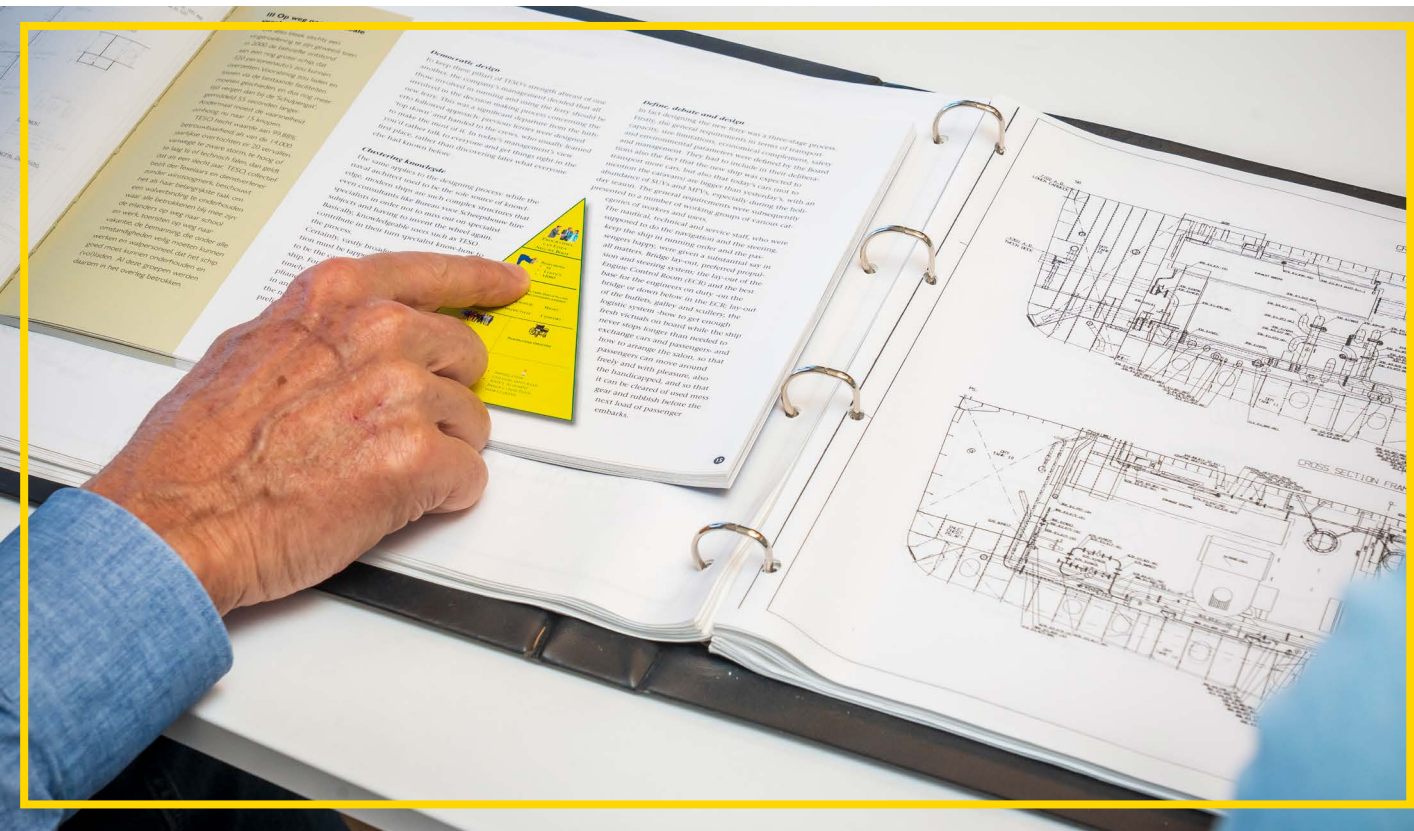
Mario Prak: "Al is de Dokter Wagemaker misschien wel mijn favoriete schip, omdat het wat knusser is dan de Texelstroom. Erik en ik kijken vooral naar de technische aspecten van het schip, het interieur laten we liever over aan een deskundige. Vaak buigen de ontwerpers van een schip zich ook over het interieur. Ook dat heeft veel aspecten; je hebt op het oog geschikte bekleding, maar die in de praktijk veel vuil aanzuigt. Bekleding die bijvoorbeeld in de trein wordt gebruikt, is ook niet altijd geschikt voor op de boot vanwege eisen aan brandveiligheid. Het lijkt misschien simpel maar er schuilt vaak meer achter dan je op het eerste gezicht denkt."

Omdat concrete keuzes maken er tot 2027 niet in zit, houden Prak en Le Roux zich bezig met onderzoek.

Is een andere rompvorm misschien meer geschikt? Welke brandstof is er over tien jaar beschikbaar? Hoe gaat rederij DFDS in Denemarken, een grote vervoerder, om met nieuwbouw? Hoe ziet hun projectteam eruit? Wat zijn de ervaringen van een veerdienst tussen Zweden en Denemarken met een volledig elektrisch schip? Hoe veel toeristen verwacht Texel vanaf 2030? Welke rol speelt klimaatverandering in stromen toeristen?

Erik Le Roux: "Uiteindelijk gaan we ervoor dat passagiers met ons nieuwe schip een goede en veilige overtocht kunnen maken en dat onze collega's er de komende 25 jaar op een prettige manier mee kunnen varen. Als dat zo is, geeft dat een goed gevoel."

"Een goede en veilige overtocht voor onze passagiers, dat blijft ons doel ook bij een nieuw schip"







TESO *uw veerdienst
tussen Texel en Den Helder*

“De kracht van het gezamenlijke”

Karel Uyldert vertelt over de Wereld van de Binnenvaart

De binnenvaart is een onmisbare sector. Echter blijft deze wereld voor veel mensen verborgen. Wereld van de Binnenvaart wil daar verandering in brengen door de sector op een positieve manier zichtbaar te maken. Vanuit dit platform organiseert Karel Uyldert veel activiteiten om de binnenvaart op de kaart te zetten. “We willen in de tijdlijn van mensen komen, zodat zij ook de binnenvaart overwegen als optie om in te werken.” Dag van de Binnenvaart is één van de vele initiatieven om een kijkje in de keuken te geven. Afgelopen jaar deed TESO voor het eerst mee.



*“De binnenvaart
is een mooie
wereld, maar is
niet altijd
zichtbaar”*

Wereld van de Binnenvaart

De Wereld van de Binnenvaart is het gezamenlijke platform van de binnenvaart. Met dit platform werkt Karel Uyldert samen met een collega en vele bedrijven aan de zichtbaarheid en gezamenlijke arbeidscommunicatie voor de sector.

Uyldert had geen achtergrond in de binnenvaart, maar zijn fascinatie voor deze wereld begon al op een jonge leeftijd. Toen hij elf jaar oud was nam de vader van een vriend hem voor het eerst mee naar een scheepswerf. Toen hij daar onder een schip door liep, maakte dit een diepe indruk die hem altijd bij bleef. Toch duurde het nog even voordat hij echt in deze sector dook.

Twaalf jaar geleden maakte Uyldert een tv-programma voor RTL7 over de binnenvaart. "Tijdens deze opnames ontdekte ik dat er binnen de sector veel wordt gecommuniceerd via vakbladen en kranten, maar dat de buitenwereld hier nauwelijks iets van meekrijgt. Daar wilden we verandering in aanbrengen. Met het platform 'Wereld van de Binnenvaart' willen we volop inzetten om de binnenvaart op de kaart te zetten."

Een sector vol kansen

"De binnenvaart is een mooie wereld, maar is niet altijd zichtbaar, vertelt Karel Uyldert. "De sector kampt met een gebrek aan instroom. Veel jongeren overwegen deze sector niet als optie, simpelweg omdat ze er niet mee in aanmerking komen of er te weinig over weten. Met het platform 'Wereld van de Binnenvaart' werken we samen met het bedrijfsleven aan het vergroten van de zichtbaarheid." Dat lijkt de goede kant op te gaan. "Afgelopen jaar is het aantal aanmeldingen voor opleidingen in de binnenvaart met 11% gestegen."

"Dit resultaat laat zien dat organisaties zoals Wereld van de Binnenvaart een verschil kunnen maken. Dankzij de focus op arbeidscommunicatie en het positief uitdragen van het vak," aldus Karel Uyldert. Een mooi voorbeeld van één van de initiatieven is de jaarlijkse Dag van de Binnenvaart – met TESO als nieuwe deelnemer.



Een gezamenlijke koers

Één keer in het jaar, in november, organiseert Uyldert samen met zijn collega (Frans van Weert) de Dag van de Binnenvaart. Tijdens deze dag krijgen bezoekers de mogelijkheid om op diverse locaties in Nederland de binnenvaart te ervaren. Afgelopen jaar was de vierde editie. “Het event ontwikkelt zich goed. Ons doel is om op 100 binnenvaartlocaties in Nederland bezoekers de mogelijkheid te geven om een kijkje in deze unieke wereld te nemen. We zijn blij dat TESO ook openstond om mee te werken aan de Dag van de Binnenvaart. Deze dag is een voorbeeld van het belang van samenwerken binnen de branche.”

TESO verwelkomde zo’n 650 bezoekers, van jong tot oud, die een uitgestippelde route aan boord van de Texelstoom konden volgen. Medewerkers van TESO vertelden met enthousiasme over hun vak, van technici tot nautisch, en bezoekers konden informatie krijgen over het werken bij de Texelse veerdienst.

Karel Uyldert: “Veel mensen zijn zich nog niet bewust van het dreigende personeelstekort dat over vier tot vijf jaar in de binnenvaart kan ontstaan. Als ‘Wereld van de Binnenvaart’ promoten wij nu al voor de uitstroom in 2029. Door gezamenlijk een positieve en toekomstgerichte visie uit te dragen, kan de sector makkelijker nieuw talent aantrekken. De ruimte ligt op het water en niet op de weg. Kennis opdoen binnen de sector en mensen enthousiast maken voor de binnenvaart – dat is waar Wereld van de Binnenvaart zich sterk voor maakt. Alleen samen kunnen we zorgen dat deze prachtige branche de aandacht en waardering krijgt die hij verdient. En dat is de kracht van het gezamenlijke!”



Dag van de Binnenvaart

Zaterdag 8 november 2025 is er weer een nieuwe editie van Dag van de Binnenvaart. Na het succes van 2024 doet TESO ook dit jaar weer mee. Houd de website dagvande-binnenvaart.nl of wereldvandebinnenvaart.nl in de gaten. Of scan onderstaande QR-code voor meer informatie.



“De ruimte ligt op het water en niet op de weg”



TESO

TESO

Algemene vergadering van *aandeelhouders*

Save the date: Vrijdag 26 september 2025

Welkom *aan boord*



Maak kennis met vier medewerkers: *Kapitein Marcel, Laurien van de frontoffice, lokettist Loura en buffetchef Hassan*. Ontdek hoe zij bijdragen aan het leveren van een optimale reiservaring bij TESO!

Marcel

Als kapitein is het Marcel's belangrijkste taak om de reizigers veilig en comfortabel van en naar Texel te vervoeren. Dit doet hij al 21 jaar bij TESO, begonnen als stuurman en sinds 2008 kapitein.

"Ik vaar sinds mijn 16e en ben sinds mijn 21e kapitein in de binnenvaart," vertelt Marcel. De keuze om bij TESO te gaan werken was een bewuste keus: "Na jaren veel weg van huis te zijn, wilde ik dichterbij huis gaan werken." Het werken bij TESO sprak Marcel meteen aan. De droom om kapitein te worden zat er al van jongs af aan in. "Vroeger als klein jochie wilde ik al varen en zei ik altijd: hier (red. bij TESO) word ik kapitein."

Dagelijks fietst Marcel door weer en wind naar zijn werk. Hij heeft het naar zijn zin bij TESO. "Het is prettig samenwerken met collega's. Wij hebben het mooiste uitzicht vanuit de brug. Met zonnig weer is het heerlijk om te varen! Met slechter weer komt de expertise van het werk naar voren." Naast zijn werk als kapitein vervult Marcel de rol van preventie-medewerker en heeft hij onlangs een opleiding tot veiligheidsmedewerker succesvol afgerond. "Dat diploma heb ik met veel plezier gehaald, hoewel ik niet van plan ben om opnieuw zoveel te studeren!", zegt hij lachend.

Meestal ben ik op de brug, maar ik loop ook wel eens door de salon om even contact te maken met collega's en de reizigers. Marcel spreekt een aardig woordje Duits: "Ik heb veel op de Rijn gevaren. Dan leer je wel Duits spreken. Duitse reizigers hebben regelmatig vragen die ik dan in het Duits kan beantwoorden. Het is goed om zichtbaar te zijn voor de passagiers en ze een fijne reiservaring te bieden."

"De mooiste werkplek is aan boord"



Laurien

Bij TESO speelt de Frontoffice een sleutelrol in het contact met de verschillende groepen reizigers. Laurien is sinds 2,5 jaar één van de vaste gezichten aan de balie en vertelt over haar werk.

Laurien woont op Texel en had altijd al een goed gevoel bij het bedrijf. "Iedereen was altijd vriendelijk. Toen er een plek vrijkwam, heb ik direct gesolliciteerd. Het sprak me meteen aan." De Frontoffice is het eerste aanspreekpunt voor een breed scala aan klanten: van vaste reizigers en toeristen tot aandeelhouders. Ook collega's weten de Frontoffice goed te vinden met hun vragen: "We zijn echt een centraal aanspreekpunt binnen het hele bedrijf. Het werk is ontzettend afwisselend. Je krijgt allerlei vragen: over afvaarten, ticketwijzigingen of over aandelen. Het is vergelijkbaar met een klantenservice, maar dan persoonlijker. We nemen echt de tijd voor mensen, al houden we natuurlijk altijd rekening met de vertrektijden van de boot," lacht Laurien.

Het team werkt meestal met twee of drie collega's tegelijk, en hecht veel waarde aan service en bereikbaarheid. "We proberen vragen per mail altijd binnen één werkdag te beantwoorden. We willen dat mensen zich gehoord voelen." Een moment dat Laurien altijd bijblijft? "Als een aandeel binnen een familie wordt overgedragen, bijvoorbeeld van opa op kleinzoon. Daar wordt echt waarde aan gehecht. Dat persoonlijke maakt dit werk bijzonder."

"We proberen vragen per mail altijd binnen één werkdag te beantwoorden"



“Het werk heeft mij positief verrast”

Loura

Als loketmedewerker is geen dag hetzelfde: toeristen met vragen, forenzen op routine, verloren voorwerpen en korte praatjes tussendoor. Loura houdt van afwisseling en dat vindt ze volop in haar werk als lokettist bij TESO.

Loura werkt nu ruim twee jaar bij TESO en voelt zich helemaal op haar plek. Ze woont in 't Zand en kwam via een advertentie in de krant bij het loket terecht. “Ik kende de boot naar Texel wel van vroeger als we een dagje gingen fietsen, maar het hele bedrijf erachter? Geen idee!” vertelt ze lachend terwijl ze ondertussen een reiziger helpt aan het loket.

De dynamiek aan het loket verraste haar: “Het is echt hollen of stilstaan. Je krijgt de hele dag door allerlei vragen van toeristen tot forenzen. “We werken met een leuk team en het is veel meer dan alleen kaartjes verkopen.” Loura draait wisselende diensten op verschillende plekken, zoals in het loket, bij de automaten of in de hal. “Je krijgt allerlei vragen en situaties. Dan is het belangrijk om scherp te blijven, goed te luisteren en iedereen vriendelijk te woord te staan.”

Door Loura haar positieve instelling en betrokkenheid draagt ze iedere dag bij aan een fijne overtocht - voor vaste reizigers én mensen die voor het eerst met TESO varen.





Hassan

Als buffetchef aan boord zorgt Hassan er dagelijks voor dat reizigers een goed begin van hun overtocht hebben. Met oprechte aandacht voor elke gast maakt hij het verschil. "Ik wil dat mensen zich welkom voelen."

Ruim negentien jaar geleden verruilde Hassan zijn geboorteland Egypte voor Nederland. Al snel kwam hij op Texel terecht en zag hij in de krant een vacature van TESO. Wat begon met schoonmaakwerk groeide uit tot een functie met veel verantwoordelijkheid. Inmiddels werkt hij al 14 jaar met plezier in de horeca aan boord, waarvan de laatste drie jaar als buffetchef.

"In het begin sprak ik geen Nederlands, maar door mijn collega's en de gasten leerde ik de taal snel. Iedereen hielp me, en dat doen ze nog steeds."

Wat zijn werk bijzonder maakt? De ontmoetingen aan boord met de gasten geeft Hassan aan. Hij vertelt met een glimlach over een oudere meneer die per ongeluk twee chocomel had gekocht, maar liever koffie wilde. "Ik heb de koffie voor hem gehaald en zelfs naar zijn auto gebracht. De meneer en zijn vrouw waren erg blij. Samenwerken als één team en gasten blij maken – dat is het mooiste aan mijn werk."

"De ontmoetingen op de boot maken mijn werkdag"

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>



Ontdek onze *duurzame* to-go beker

De bekers zijn uitsluitend gemaakt van natuurlijke, geüpcyclede materialen. De bekers zijn verkrijgbaar in vijf kleuren. Je koopt een TESO to-go beker aan boord of in de kiosken voor 14,95 per stuk.

Elke keer dat je met deze duurzame beker een warme drank naar keuze besteld, aan boord of in de kiosken, ontvang je **€0,50 korting**.





"Niets is blijvend, alleen de verandering is blijvend" – een uitspraak die Dirk Kuiter (78) typeert. Als matroos, archivaris, kroniekschrijver en betrokken aandeelhouder heeft hij TESO niet alleen zien veranderen, maar ook meegeholpen de geschiedenis van de veerdienst in al haar facetten vast te leggen. Inmiddels woont hij in Polen, maar zet hij zich nog steeds in voor het TESO-archief en deelt hij zijn uitgebreide kennis over het verleden. We spraken Dirk over zijn tijd bij TESO.

In gesprek met TESO-historicus *Dirk Kuiter*

Een jongensdroom die werkelijkheid werd

Geboren en getogen in Den Helder, ontwikkelde Dirk al op jonge leeftijd een fascinatie voor de veerdienst naar Texel. Als kind bracht hij uren door in de haven, waar hij de veerboten zag aankomen en vertrekken. "Ik zei tegen mijn vader en moeder dat ik later bij TESO wilde werken," herinnert Dirk zich. Ondanks de overtuiging van zijn vader dat het moeilijk zou zijn om daar tussen te komen, bleef Dirk vastberaden. Na omzwervingen op de grote vaart en bij verschillende maritieme bedrijven, kreeg hij uiteindelijk de kans om zijn droom waar te maken. Op 1 mei 1969 trad hij in dienst bij TESO als matroos, een functie die hij met tevredenheid en toewijding 38 jaar lang vervulde.

Het TESO-archief

Naast zijn werkzaamheden aan boord, ontwikkelde Dirk een diepe interesse voor de geschiedenis van TESO. Vanaf het begin van zijn dienstverband begon hij met het verzamelen en archiveren van krantenartikelen, foto's en andere documenten gerelateerd aan de veerdienst. "Ik deed het voor mijzelf," zegt Dirk bescheiden. "In 1978 kreeg de jaarkroniek een plek in het personeelsblad van TESO, hierdoor werd mijn werk breder gedeeld binnen de organisatie." Alles wat Dirk in de loop van de jaren had, heeft hij overgedragen aan TESO. "Dit lag bij mijn thuis en ik vond het mooier als het naar TESO zou gaan. Hierbij heb ik ook veel steun ontvangen van Theo Hoogerheide en later Cees de Waal. En veel anderen. Met Jan Staal, oud-kapitein, heb ik nog steeds contact mee over de archieven van TESO. Ieder verzamelde wel wat over de TESO. Zo hebben we een heel compleet archief opgebouwd."

Ter gelegenheid van het 100-jarig jubileum van TESO in 2007 speelde Dirk een cruciale rol bij het samenstellen van het jubileumboek 'Een Eeuw Eigen'. "Samen met Willem Boot zorgde ik voor de selectie en beschrijving van foto's en de bronvermeldingen. We verzamelden alles van TESO en we hebben alles ingescand en gedigitaliseerd, foto's, dienstregelingen, ansichtkaarten, van de oprichting tot aan het jaar 2007."

Betrokken

Vandaag de dag is Dirk nog steeds betrokken bij TESO, zelfs vanaf 1.650 kilometer afstand. Hij levert nog jaarlijks de jaarkroniek aan voor in het personeelsblad en probeert altijd een bezoek te brengen aan het kantoor en het archief als hij in Nederland is. Ook als aandeelhouder volgt hij de ontwikkelingen. "Ik houd het nieuws nog steeds goed in de gaten. Ik lees de Texelse Courant digitaal. Ook houd ik in de gaten wat er over de concessiewetgeving wordt gezegd. Ik hoop dat TESO altijd haar onafhankelijke koers kan varen."

***Dirk Kuiter* begeleidde de eerste auto's aan boord van het boven autodek**

De Molengat was het eerste dubbeldeks-schip. Pas jaren later kon het bovendek van het schip in gebruik worden genomen na de aanleg van de dubbele brug. Dirk vertelt dat de ingebruikname van de dubbeldeksbrug een mooi moment was: "Theo Hoogerheide vroeg of ik dienst had. Het was een hele eer om de eerste auto's naar het bovendek te begeleiden."

Interview





Commissaris *Casper Schouten* stelt zich voor

Commissaris Casper Schouten wil meedoen in de samenleving. “We komen om mee te doen. We blijven niet langs de zijkant staan, maar willen onderdeel worden van de Texelse gemeenschap.” Dat zeiden Casper Schouten en zijn vrouw Angelique tegen elkaar, toen ze in 2020 vanuit Amsterdam naar Texel verhuisden. Vijf jaar later is hun voornemen uitgekomen en Casper een enthousiast lid van de raad van commissarissen van TESO.

Hoewel hij het grootste deel van zijn leven aan de overkant woonde, is Casper duidelijk geen buitenstaander. Al heel lang was hij regelmatig op Texel, vanaf 2014 gemiddeld eens in de veertien dagen, in de bungalow die hij en zijn vrouw op vakantiepark Prins Hendrik hadden gekocht. Samen werden ze lid van de Texelse golfclub. “Aan de overkant heeft golf iets elitairs, hier speelt ook gewoon de vrachtwagenchauffeur mee.”

Toen in 2017 kort na elkaar twee van zijn beste vrienden overleden, besloten ze het roer om te gooien en zich definitief op Texel te vestigen. Bij Nieuweschild kochten ze de boerderij van Marrie en (wijlen) Klaas Eelman. Ze voelden zich direct welkom in het buurtschap. Lachend vertelt Casper over een gezellige avond met z’n burens Jan en Leonoor, bij wie hij zich liet ontvallen dat hij graag nog eens in een bandje zou spelen. “Een paar dagen later stond Gerard Timmerman voor mijn deur. Ik hoorde dat je een band zocht, wij zoeken een drummer, zei hij. Hij had het van Marrie gehoord, zijn buurvrouw en de moeder van Jan. Ik vertel dit verhaal graag aan de overkant, om te laten zien hoe het op Texel werkt.”

Eberhard van der Laan

De 64-jarige Casper groeide op in Rijswijk, deed VWO-examen in Roosendaal en studeerde rechten in Tilburg. Tijdens zijn studie en de eerste twee jaar erna werkte hij bij het Bureau voor Rechtshulp, waar mensen met een laag inkomen voor gratis juridisch advies terechtkunnen. Voor een collectief was hij twaalf jaar lang actief in de sociale advocatuur.

In 1998 werd hij door Eberhard van der Laan – de latere burgemeester van Amsterdam – gevraagd voor het nieuwe advocatenkantoor Kennedy Van der Laan. Casper zou er zeventien jaar blijven, gestaag opklimmend in de hiërarchie. Bij zijn vertrek in 2015 was hij inmiddels mede-eigenaar.

Om ook eens ‘in het hart van een onderneming’ te opereren, in plaats van altijd ‘langs de zijlijn te staan’, maakte hij op zijn vierenvijftigste de overstap naar het bedrijfsleven. Vijf jaar lang werkte hij voor Bouwbedrijf De Nijs, een grote aannemer in Warmenhuizen, die onder meer de Hermitage en het Filmmuseum in Amsterdam bouwde en zo’n driehonderd medewerkers op de loonlijst had.

Sinds 2020 is Casper mediator bij ReulingSchutte, een kantoor voor zakelijke mediation. “Het leukste werk dat ik tot nu toe heb gedaan. Alles wat ik in veertig jaar heb geleerd, komt hier samen. Die kwaliteiten heb je nodig om in gesprekken over grote conflicten overeind te blijven. Je hebt altijd te maken met lastige mensen. Makkelijke mensen lossen het zelf op. Maar in vijftien procent tot tachtig procent van de gevallen lukt het om de oplossing te vinden. Mensen willen altijd wel, maar ze kunnen het soms niet alleen.”

“Het is helemaal niet moeilijk om op Texel te integreren”

Actief in de samenleving

Op Texel losten hij en zijn vrouw de belofte in die ze elkaar hadden gemaakt. Zo werd Angelique suppoost bij De Vermaning in Oosterend – waar regelmatig tentoonstellingen worden gehouden – en bestuurslid van de golfclub.

Casper werd lid van de raad van toezicht van Stichting Texels Museum, de overkoepelende organisatie van Ecomare en Museum Kaap Skil. Hij deed tijdens het dorpsfeest Oosterend Present mee aan het openluchtspel en samen zijn ze al vier jaar gastouder voor Texelgezinnen. “In de schoolvakanties komt ons vriendje Gijs een paar dagen naar ons toe en mogen wij voor hem zorgen. Gijs is nu negen.”

Enthousiast: “Van buitenstaanders krijg ik altijd de vraag of het niet moeilijk is om te integreren op Texel. Dat is het dus juist helemaal niet. Je moet gewoon meedoen. En niet met je neus in de lucht lopen. Maar waarom zou je ook?”

Toen hij las over een vacature bij de raad van commissarissen van TESO, besloot hij te reageren. “Ik kende het bedrijf al een beetje en las ook altijd de jaarverslagen. TESO is een belangrijke club met een grote historie. Ik zag ook de gelijkenis met mijn vroegere werk.

In ons advocatencollectief had iedereen evenveel te vertellen en hetzelfde salaris, of je er nou net of al twintig jaar werkte. Met elkaar probeerden we dingen te fiks. Zoiets als bij TESO: op papier een commerciële onderneming, maar in de praktijk een organisatie met een coöperatieve gedachte. Daar draag ik graag mijn steentje aan bij.”





Goeiig

Tijdens de aandeelhoudersvergadering in september werd Casper gekozen met 351 van de 384 uitgebrachte stemmen. “Bij het naar buiten gaan werd ik aangesproken door een oudere mevrouw. Ze pakte mijn hand en zei: Ik heb uw verhaal in de krant gelezen en ik denk dat u het heel goed gaat doen. Dat is mooi aan Texel. Wij noemen het thuis goeiig. Dat begrip heeft ook met sfeer te maken. In Amsterdam wordt voor elke leeftijdsgroep een apart festival georganiseerd. Hier komt iedereen naar hetzelfde festival.

Dat zie je ook bij onze buurtbarbecue. Loonwerker Fulps Duinker komt op z’n klompen. In Amsterdam gaat het veel meer om de buitenkant, om het ophouden van de stijl.”

Ook bij TESO heeft Casper het naar z’n zin. Niet alleen z’n juridische kennis en ervaring zijn er welkom. “Als mediator vind ik het belangrijk te zorgen voor verbinding. Het is niet nodig dat je het altijd met elkaar eens bent. Discussie is juist goed. Maar je moet wel naar elkaar luisteren. Zelf houd ik ook van een beetje speelsheid, dat je met elkaar kunt lachen.

We krijgen voor ons werk een financiële vergoeding, maar dat is natuurlijk niet de reden om dit werk te doen. Het is vooral belangrijk dat je een nuttige bijdrage levert en er energie van krijgt.”

De toekomst van TESO ziet hij met vertrouwen tegemoet. Acute zorgen zijn er niet. “Financieel loopt het goed. We sparen om te investeren, niet om aandeelhouders te betalen. Wel ligt het risico onze concessie te verliezen altijd op de loer. Iedereen bij TESO is zich daarvan bewust. Daarom is het belangrijk de binding met het eiland sterk te houden, de kwaliteit van de dienstverlening hoog en de prijsstelling scherp. Ook moeten we aan duurzaamheid blijven werken.”

“Daar draag ik graag mijn steentje aan bij”

Van initiatief naar stichting

Bestuursklas Texel en Noordkop

Sinds 2014 geeft de Bestuursklas jong talent de kans om zich te ontwikkelen tot krachtige bestuurders. Wat begon als een initiatief van TESO en Rabobank Kop van Noord-Holland, om de bestuurlijke kwaliteit te versterken op Texel, is uitgegroeid tot een succesvol programma.

In tien bijeenkomsten verspreid over twee jaar doen deelnemers kosteloos kennis en vaardigheden op die direct toepasbaar zijn binnen het besturen van lokale sportclubs, culturele instellingen en maatschappelijke organisaties.

Een belangrijke stap

Na vijf succesvolle edities maakt de Bestuursklas Texel en Noordkop een belangrijke stap in haar ontwikkeling: het maatschappelijk initiatief is officieel een stichting geworden. Daarmee professionaliseert het programma dat jonge bestuurders opleidt voor het stichtings- en verenigingsleven op Texel en in de Kop van Noord-Holland.

Onder leiding van Koosje van Frankenhuisen (sinds twee jaar coördinator, programma-manager en trainer) is de Bestuursklas begin dit jaar omgevormd tot een stichting. De stichting heeft als ambitie om uit te groeien tot een regionaal platform dat bijdraagt aan een gezond en levendig verenigingsleven in de regio. Gemeenten en andere maatschappelijke partners worden actief benaderd om aan te sluiten.



De zesde editie komt eraan!

Oktober 2025 gaat de zesde editie van de Bestuursklas Texel en Noordkop start. Meedoen is kosteloos en mogelijk voor mensen van Texel en uit de Noordkop, tussen de 25 en 40 jaar oud, die al in een bestuur van een stichting of vereniging zitten of die dat binnen nu en de start van de Bestuursklas gaan doen.

Opgeven kan van 1 juli tot 12 augustus via: koosje@frankenhuisen.nl of scan de QR-code voor meer informatie.



1,75t

TESO in beeld





Project

Zoutwatermensen

In februari is Friso Kooijman langs geweest om TESO vast te leggen met zijn camera voor zijn Project Zoutwatermensen. Met zijn achtergrond in de nautische wereld, weet hij dit op een unieke manier op beeld te zetten. Kooijman vertelt: "Mijn doel is om onze unieke Zoutwaterwereld vast te leggen en te laten zien aan de andere wereld, met een focus op de Zoutwatermens."

Het beeldmateriaal zal Friso bundelen tot een mooi tafelboek. Hiervoor gaat hij langs diverse bedrijven in de nautische sector om de verschillende werkzaamheden vast te leggen, waaronder bij TESO. Het boek Zoutwatermensen is vanaf medio augustus verkrijgbaar.

Ontdek meer over Project Zoutwatermensen via www.frisokooijman.com of scan de QR-code.



Alles voor een
goede reis