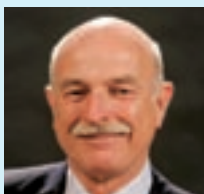




Geachte lezer,

De ontwikkelingen in de haven van Den Helder zijn groot. We bouwen aan uitbreidingen van de Onderzeedienstkade én een deel van de Visserijkade. De offshorebusiness ontwikkelt zich in vliegende vaart en ook de zeegaande recreatiejachten weten Den Helder steeds beter te vinden. In 2008 hebben de gemeente en provincie samen ruim dertig miljoen euro geïnvesteerd in onze haven.

De haven van Den Helder is van eminent belang voor de economie c.q. werkgelegenheid in onze gemeente. Ik vind het dan ook belangrijk dat wij u zo goed mogelijk informeren over de voortgang van de nieuwe ontwikkelingen. Bij de start van de bouwplannen rond de Onderzeedienstkade heb ik dit ook toegezegd. Velen van u informeren wij natuurlijk al op allerlei manieren: van persoonlijke gesprekken tot informatiebijeenkomsten. Maar daarbij komen niet alle ins en outs aan de orde. Vandaar deze nieuwsbrief, die we eens per kwartaal willen uitbrengen. Een informatiebulletin voor de gebruikers van de haven, voor organisaties betrokken bij de havenontwikkelingen én voor iedereen die geïnteresseerd is in wat er in onze haven gebeurt.



Stroomversnelling

Zes jaar geleden was het moeilijk voor te stellen dat onze haven nu bruisd van de activiteiten. De ontwikkeling is in een stroomversnelling gekomen. Met de realisatie van de Paleiskade twee jaar geleden en de oplevering van de Onderzeedienstkade komend jaar, kunt u concluderen dat het gemeentebestuur zijn uiterste best doet om de belangen van werkgevers en werknemers zo goed mogelijk te behartigen. Mijn voorganger, Nico Bais, heeft daar een duidelijke startersrol in vervuld.

Efficiënte organisatie

Al deze nieuwe ontwikkelingen vragen om tal van aanpassingen binnen onze havendienst. Een toekomstgerichte efficiënte organisatie is nodig, willen we een belangrijke speler op deze zo gevarieerde markt blijven.

Lees verder op pagina 4

Een jaar lang schipperen

De renovatie en verbreding van de Onderzeedienstkade wordt door de twee grootste gebruikers ervan met gemengde gevoelens tegemoet gezien. Vooral de periode dat de kade buiten gebruik zal zijn, wordt moeilijk, maar het eindresultaat mag er straks zijn. Dit is de mening van zowel Wim Schouenaar van Den Helder Support Service als Leo Balkema van SeaMar Services.



Het is druk aan de Onderzeedienstkade, extra capaciteit is hard nodig.

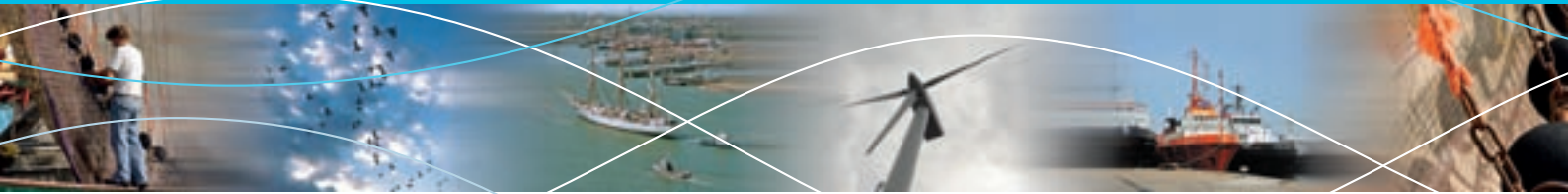
Deze beide Helderse scheepsagenturen hebben de wind behoorlijk in de zeilen. Dit is vooral te danken aan de goede gang van zaken in de offshore-industrie. Samen waren deze bedrijven vorig jaar in de haven van Den Helder goed voor bijna 300 portcalls van schepen. "In 2006 mochten wij veel baggerschepen, bergingsvaartuigen en seismics afhandelen", zegt Wim Schouenaar. "En ook dit jaar hebben we er een aantal seismische klanten bij gekregen. Daarnaast bezorgen grote offshore-contractors als Allseas en Heerema ons veel werk." Leo Balkema vertegenwoordigt diverse diving support- en construction contractors, die graag naar Den Helder komen voor het uitvoeren van bemanningswisselingen en om te (de)mobiliseren en bunkeren. "Onze voornaamste klanten zijn Subsea 7, Acergy, Fugro, Technip en Bluestream. Allemaal bedrijven

met grote duikondersteuningsvaartuigen die heel veel geld kosten. En des te sneller deze vaartuigen worden geholpen, des te eerder kunnen ze weer naar zee." De snelle serviceverlening in Den Helder en de gunstige ligging ten opzichte van de belangrijkste winningsgebieden voor olie en gas op de Noordzee zijn de voornaamste redenen van offshorebedrijven om als uitvalsbasis voor Den Helder te kiezen.

Veiligheid en ruimte

Over het feit dat er nodig iets moet gebeuren met de Onderzeedienstkade zijn zowel Wim Schouenaar als Leo Balkema het roerend eens. "Omdat nu iedereen die kade kan oplopen, kan dit bij het laden en lossen van schepen soms tot heel onveilige situaties leiden. "Je moet bij je werk ook echt ogen in je achterhoofd hebben", zegt Wim Schouenaar.

Lees verder op pagina 4



Werkvoorbereider William de Graaf: "Eind juni hopen we de eerste paal te kunnen slaan."



met een kraanschip voor de kade baggeren, waarbij de 1 tot 3 meter dikke, slappe bodemlaag wordt weggehaald. Dit laatste heeft te maken met de zettingseis die de opdrachtgever heeft gesteld. Aansluitend gaan we de combiwand slaan. Deze wordt opgebouwd uit stalen buispalen met daartussen stalen damwandprofielen. Hierna wordt de verankering aangebracht. Verder worden voor de Visserijkade vier vingerpielen weggehaald, maken we over het kabeltracé dat naar de Nieuwe Haven loopt een soort brugconstructie, leggen we kabels en leidingen en wordt de uitvloei-stofdicht asfalt bestaande verharding aangebracht. Als laatste brengen we alle vereiste ISPS-voorzieningen aan. Zelf ben ik hier in Zaandam nu zo'n twee maanden het project aan het voorbereiden. Het hele team beschouwt het als een grote uitdaging om het project zo

Project met uitdagingen

In een relatief kort tijdsbestek gaat Ballast Nedam Infra Noord West het project 'Herinrichting Rijkszeehaven Den Helder' uitvoeren. Eind juni hoopt de hoofdaannemer ermee van start te kunnen gaan, zegt werkvoorbereider William de Graaf, die vanaf die tijd samen met het projectteam vanuit de voormalige Visserijschool aan het Ankerpark het project vorm gaat geven.

Vanaf april 2007 houdt William de Graaf zich voor Ballast Nedam Infra Noord West in Zaandam, de hoofdaannemer en penvoerder van voornoemd project, al intensief met het herinrichtingsproject bezig. "Samen met onze zusterondernemingen vormt Ballast Nedam Infra Noord West een combinatie die de herinrichting gaat uitvoeren. Elke zuster heeft hierbij haar eigen specialismen. Zo worden de combiwanden door Ballast Nedam Funderingstechniek aangebracht, verzorgt Ballast Nedam Land & Water het bagger- en aanvulwerk en brengt Van Leeuwen Ankers de verankering aan. Zelf nemen we het betonwerk en de vloei-stofdichte verharding van het terrein voor onze rekening en ons eigen ingenieursbureau Infra Consult+Engineering heeft de hoofdconstructie ontworpen. Daarnaast werken we voor het uitvoeren van het tekenwerk, de aanleg van de benodigde kabels en leidingen en het plaatsen van hekken en beveiligings-/bewakingsapparatuur samen met een aantal onderaannemers." Het projectteam dat het werk voorbereidt en uitvoert, verhuist deze maand van Zaandam

naar Den Helder om daar op de derde verdieping van de voormalige Visserijschool aan het Ankerpark neer te strijken. Zelf vindt hij het

Eind juni hopen we de eerste paal te kunnen slaan

heel bijzonder dat hij niet alleen bij de uitvoering is betrokken, maar ook heeft mogen meedenken over het ontwerp.

Design & Construct methode

"Onze uitvoerders", vervolgt de werkvoorbereider, "staan te popelen. Iedereen vindt het een heel uitdagend project. Er is gekozen voor een relatief nieuw fenomeen, de zogeheten Design & Construct methode. Bijzonder is verder dat wij ook nog 25 jaar verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van de kades." Als de benodigde vergunningen zijn verleend, wordt eerst het remmingswerk bij de Zeedoksluis gesloopt en wordt ter versteviging een hoeveelheid zand voor de bestaande Onderzeedienstkade gestort. William de Graaf vervolgt: "Hierna gaan we

goed en efficiënt mogelijk uit te voeren, zodat Den Helder er straks goed mee voor de dag kan komen."



Het gunningscontract wordt ondertekend.



Nick Waterdrinker.

Projectteam met drive en ambitie

Groot was de verrassing toen projectleider en port security officer Nick Waterdrinker onlangs aankondigde dat hij had besloten zijn functie bij de gemeentelijke Havendienst Den Helder neer te leggen en per 1 juli 2007 als general manager bij Bluestream Access zijn loopbaan te vervolgen. Nick is echter niet iemand die zomaar alles los kan laten. Zeker niet een ambitieus project als de herinrichting van de zeehaven van Den Helder.

“Met een klein, maar heel slagvaardig projectteam zijn wij al een behoorlijke tijd bezig dit herinrichtingsproject goed voor te bereiden. Vaak wordt hiervoor tot diep in de nacht doorgewerkt. Het hele team heeft een enorme drive en ambitie en dat geeft mij heel veel energie”, aldus projectleider Nick Waterdrinker, die de gemeentelijke Havendienst na een dienstverband van ruim 3,5 jaar gaat verlaten. Omdat zijn functie bij deze dienst niet bracht wat hij ervan had gehoopt, besloot hij weer terug te keren naar het bedrijfsleven. In dienst van de gemeente Den Helder maakte hij onder andere naam als stuwende kracht achter de renovatie van de Paleiskade en het implementeren van de ISPS-wetgeving in de haven. Deze projecten waren nog niet eens helemaal afgerond of hij mocht alweer zijn tanden zetten in een volgend project, genaamd Herinrichting Rijkszeehaven Den Helder, met als zwaartepunt de renovatie en verbreding van de Onderzeedienstkade en een deel van de Visserijkade. Een ambitieus project met een knellende deadline.

Terminalhouder

Den Helder is volgens Nick Waterdrinker een heel bijzondere haven die zich met recht ‘Hoofdstad van de Noordzee’ mag noemen. “Het is een kleine haven waar een enorm volume aan schepen wordt afgehandeld. Een haven met innovatieve kadeoplossingen, met een slagvaardig werkend havenbedrijf en met scheepsagenten en toeleveranciers die heel snel kunnen werken.” Ten opzichte van andere Nederlandse zeehavens onderscheidt Den Helder zich door de manier waarop met terminals wordt omgegaan. “In de andere zeehavens worden terminals uitgegeven aan

bedrijven. Deze fungeren vervolgens als terminalhouders, terwijl het havenbedrijf zich dan alleen maar bezig hoeft te houden met nautische zaken. Bij ons is de havendienst zelf terminalhouder.

De Paleiskade en de Onderzeedienstkade zijn openbare kades, waarbij de gemeentelijke Havendienst ook verantwoordelijk is voor de milieuvergunningen en zaken als port security. Dit betekent ook dat het werkpakket van ons projectteam veel breder is en dat wij er de handen meer dan vol aan hebben.” Overigens heeft het team volgens de projectleider de afgelopen tijd al heel wat hindernissen genomen. Toch blijft het spannend of alles

Nick Waterdrinker:

“De haven van Den Helder is heel bijzonder en mag zich met recht ‘Hoofdstad van de Noordzee’ noemen.”

uitpakt zoals we het hebben bedacht. “Voor wat betreft de bouwtijd en de toe te passen bouwmethodes hebben wij bij de aannemer het onderste uit de kan gehaald. Nu maar hopen dat de vergunningprocedures geen roet in het eten gooien. Verder hebben we ook goed nagedacht over de instandhouding van de kades na de oplevering. Dit is, met 25 jaar onderhoud onder verantwoording van de aannemer, op een goede manier geborgd.”

Alleen faciliteiten

De snelle groei die de Helderse haven doormaakt is volgens Nick Waterdrinker te danken aan de markt en de slagvaardige manier waarop scheepsagenturen als Peterson Supplylink, Den Helder Support Service en SeaMar Services werk naar Den Helder weten te halen. “Mijn functie en die van de gemeentelijke Havendienst is niets anders dan faciliteren in kaderuimte. En dus goed luisteren naar de klanten en tijdig inspelen op hun wensen. De praktijk heeft geleerd dat dit voor Den Helder veel oplevert.”





vervolg van pagina 1, Een jaar lang schipperen

vervolg van pagina 1



Leo Balkema van SeaMar Services.

“Als er straks om de kade hekken staan, is dit probleem gelukkig opgelost.” Leo Balkema voegt hieraan toe: “Daarnaast is de kade nu veel te smal. Als een schip voor een groot constructiewerk komt mobiliseren en er van alles aan boord moet worden geladen, is hiervoor eigenlijk te weinig ruimte beschikbaar. Onze klanten hebben zich daar best wel eens kritisch over uitgelaten. Maar dankzij de voorgenomen verbreding van de kade, behoort ook dit probleem straks tot het verleden.” Beide scheepsagenten zijn zeer te spreken over het feit dat zij bij het reguliere overleg over het renovatieproject worden betrokken en dat zij zo goed op de hoogte worden gehouden van de vorderingen. Toch zien ook zij de periode dat straks niet van de Onderzeedienstkade gebruik kan worden gemaakt, met de nodige zorg tegemoet.

Schipperen en uitwijken

Over hoe de tijd dat de Onderzeedienstkade wordt gerenoveerd en verbreed moet worden overbrugd, is nog niet alles duidelijk. “Volgens mij wordt het schipperen”, vervolgt Wim. “Voor een deel kunnen wij op marineterrein terecht, maar op die steigers mogen voor het laden en lossen van schepen geen zware kranen komen.”

Leo: “Ik verwacht niet dat wij bij problemen aan de Paleiskade mogen afmeren. Dat hebben we al eerder tevergeefs geprobeerd. Daarom zullen we wel af en toe moeten uitwijken naar een locatie in Velsen of Beverwijk. Overigens hebben we daar ook goede contacten met de diverse overheden. Men ziet ons graag komen.”

In juli 2008 moet het leed voor beide scheepsagenturen weer voorbij zijn. “We krijgen er iets moois voor terug, waar straks door ons hopelijk weer intensief gebruik van mag worden gemaakt. Al die nieuwe faciliteiten zijn een verrijking van de Helderse zeehaven en doen het predicaat ‘Hoofdstad van de Noordzee’ zeker eer aan”, zegt Wim Schouwenaar tot besluit.



Wim Schouwenaar:
“Al die nieuwe faciliteiten zijn een verrijking van de Helderse zeehaven.”



Het gaat namelijk niet alleen over de bouwplannen die nu op stapel staan. Ook in het belang van de offshore-, visserij-, binnenvaart-, cruisevaart- en recreatievaartsector is een efficiënte en goed geoliede havendienst noodzakelijk. Daarnaast speelt nog de invoering van de havenbeveiliging en voert de provincie nu opnieuw overleg met onze buurgemeente Anna Paulowna om te komen tot een regionaal havengebonden bedrijventerrein.

Goede havenkoers

Politiek bestuurlijk zitten we op de goede havenkoers. In september 2006 stelde de gemeenteraad de Havenvisie vast, een document waarin bedrijfsleven en gemeente elkaar goed hebben kunnen vinden. Onlangs heeft het college ook ingestemd met het uitwerkingsplan van deze visie. De politiek en het bedrijfsleven kunnen zich gelukkig ook vinden in de visie van professor Riek Bakker: de komende jaren moeten we voorrang geven aan drie gebieden: het Stadshart, Willemsoord en de haven. Wij staan nu aan de vooravond van realisatie van al die voornemens en besluiten. Realisatie van een actueel haven- en kadebeleid voor alle gebruikers!

Kortom, er is zeer veel werk te verzetten. Dit doen wij bij voorkeur in goede samenspraak met het bestuur van de Haven- en Scheepvaartvereniging en de besturen van de visserijsector. Voor mij staat namelijk vast dat je de economische activiteiten SAMEN moet ondernemen in het belang van alle betrokkenen.

Hartelijke groet,

Cor J.M. Hienkens, wethouder



Colofon

Uitgave: gemeente Den Helder
in samenwerking met PAS Publicaties
Vormgeving: RAADHUIS voor creatieve communicatie
Oplage: 500 exemplaren