



FOTO: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Poolkap smelt, nieuwe vaarroutes

In de haven van Rotterdam is op 10 september voor het eerst in de geschiedenis een vrachtschip aangekomen dat via de Noordelijke IJseez is gevaren. De tocht van de 'Yong Sheng' was zo'n 15.000 kilometer, duurde een maand en begon in Dalian, China. In 2010 hadden vier schepen toestemming om deze route vanuit China te varen, dit jaar al ruim 450.

'Vergeet nooit waar je vandaan komt'

Momenteel wordt de 'Aegir' van Heerema Marine Contractors (HMC) afgebouwd, een groot offshore construction vessel met een zware kraan en pijpenlegtoeren. Volgens HMC-topman Pieter Heerema mag je echter nooit vergeten waar je vandaan komt.

Jan Spoelstra

HMC schreef zich in voor de 'Race of the Classics for young professionals' (ROTCYP). Door deelname aan de ROTCYP wil Heerema bijdragen aan het behoud van ons varend erfgoed. Pieter Heerema verwoordt het helder: "Je moet nooit vergeten waar je vandaan komt. Nederland heeft een rijke historie op scheepvaartgebied. De klassieke zeilvaart maakt daar deel van uit. Zo trots als wij nu zijn op onze moderne vloot, zo trots moeten wij in Nederland ook zijn op onze klassieke zeilvloot, die uniek is in de wereld."

De Race of the Classics kent jaarlijks twee edities. In april voor studenten van hogescholen en universiteiten, in oktober voor Young Professionals die werken bij (inter)nationale bedrijven. Jong is volgens de organisatie tot 35 jaar. Van 8 t/m 13 oktober 2013 maken 24 teams op 24 verschillende klassieke zeilschepen de oversteek

van Rotterdam naar het Engelse Ipswich - als het weer het toelaat. Door loting wordt bepaald welk schip een team krijgt toegewezen. Team Heerema kreeg de driemastbark 'Artemis', de grootste van alle deelnemende schepen. Teamcaptain Martijn van Dongen: "Als er één team weet hoe je met grote schepen moet omgaan, is het Team Heerema wel. Dat komt helemaal goed."



Colofon

WATERKRACHT

Carrièrekant voor het gehele

maritieme cluster. Water-

kracht is een uitgave van Bèta

Publishers BV in samenwer-

king met vak- en opinieblad

Martiem Nederland. Water-

kracht verschijnt in een

oplage van 70.000 en wordt

o.a. verspreid als bijlage bij

Martiem Nederland en
Technisch Weekblad. Ook
verschijnt de krant digitaal.

Redactie: Jan Spoelstra

(hoofdred.) en Angelique

Bosman (eindred.),

info@redactiemn.nl /

070 262 91 08 /

postbus 19949,

2500 CX Den Haag.

Met medewerking van: Mark

van Baal, Menno
Stekete, Amanda Verdonk,
Alinda Wolthuis

Opmaak: Twin Media BV

Druk: Wegener Nieuwsdruk

Uitgever: Sijmen Philips, sphi-

lips@betapublishers.nl

Uitgever: Sijmen Philips, sphi-

lips@betapublishers.nl

Sales: Oscar Nieuwland,

oscar@archermedia.nl /

033 453 94 50

AGENDA

NORTH SEA SHIPPING

Wat: Congres

Wanneer: 22 oktober

Waar: Sociëteit De Maas, Rotterdam

Meer weten:

www.northseashipping.nl

MARITIME WEEK

Wat: Diverse maritieme activiteiten

Wanneer: 31 oktober t/m 9 novem-

ber

Waar: Door het hele land

Meer weten: www.maritimeweek.nl

EUROPORT

Wat: Vakbeurs

Wanneer: 5 t/m 8 november

Waar: Ahoy Rotterdam

Meer weten: www.europort.nl

MARITIME TECH

Wat: Congres

Wanneer: 21 november

Waar: RDM Campus Rotterdam

Meer weten: www.maritimetech.nl

Prinsjesdag 2013: gevolgen voor KM

Met de directe doorverkoop van 'Zr. Ms. Karel Doorman' valt een fraai stukje maritieme techniek, waar honderden technici aan gewerkt hebben, direct in buitenlandse handen.

Menno Stekete

Er zijn lichtpuntjes voor Damen Schelde Naval Shipyards: de Karel Doorman wordt wel afgebouwd en een kleinere variant wordt besteld. Op de eerste Prinsjesdag van oud-marinier koning Willem-Alexander is officieel geworden wat men lang fluisterde: het gloednieuwe Joint logistic Support Ship (JSS) wordt bij Damen Schelde Naval Shipbuilding afgebouwd, maar zal daarna onder de hamer gaan voor de hoogste bieder. Dat levert geld op, direct door de verkoop en indirect door bespaarde exploitatiekosten. Maar het blijft een verdampte investering van 400 miljoen euro.

Met 27.000 ton zou de Zr Ms Karel Doorman het grootste schip worden dat ooit in dienst van de Koninklijke Marine de zeeën bevoer. Het niet in dienst nemen van de JSS kortwiek de ambities van de marine, zoals ver-

woord in de Marinestudie uit 2005, aanzienlijk. De Karel Doorman zou het enige schip zijn dat zelfstandig helikopteroperaties zou kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld bij 'Libië-achtige' scenario's. De oudere amfibische transportschepen hebben weliswaar de capaciteit om zwaar materieel te vervoeren en helikopters af te handelen, maar ze kunnen dat maar op bescheiden schaal.

Om niet helemaal een hiaat in de marinerevolutie te laten vallen, voorzien de plannen wel in de bouw van een zogeheten 'Vervangende Bevoorrading op Zee (BOZ-)capaciteit'. Het gaat, als de eerste indruk niet bedriegt, om een klein bevoorradingsschip dat weinig verschilt van Zr Ms Amsterdam, dat nu ook enkele jaren langer blijft doorkaren, totdat deze BOZ 'online' komt.

WK

AAN BOORD



Naam: Martijn Koppert (40)

Huidige baan: Directeur Barge

Master, algemeen directeur

TWD

Vorige baan: Sales manager

SMIT International

Opleiding: Universiteit Nijenrode,

Doctoraal Bedrijfskunde

Haagse Hogeschool, HTS Weg-

en Waterbouwkunde

'Een alternatief voor dure werkelanden'

Wat doe je wanneer je ervan overtuigd bent dat je een goed idee hebt en dat dat de wereld van offshore constructie verder kan helpen? Dan start je een eigen bedrijf en dat is wat Martijn Koppert deed nadat hij tot 2007 werkzaam was voor BAM International en later voor SMIT International. "In de industrie werd veel gewerkt met hijskranen op pontons, maar bij zwaar weer heb je al snel last van oncontroleerbare bewegingen van de last in de kraan", legt Koppert uit. "Het alternatief zijn dure werkelanden die met spudpalen worden verankerd."

Als alternatief bedacht hij een platform dat op elk ponton of offshore schip geplaatst kan worden en de golven veroorzaakte bewegingen van het ponton kan compenseren. Daarbovenop kan dan weer een standaard rupskraan gezet worden. De Barge Master bestaat uit een ingenieus scharnierende staalconstructie die door middel van drie cilinders compenseert voor heave, roll en pitch. Het hele systeem kan in 10 veertigvoetscontainers gemakkelijk de wereld over vervoerd worden.

Na vijf jaar onderzoek, ontwikkeling, bouw en tests kwam dit voorjaar de eerste opdracht. De Barge Master wordt ingezet bij een klus van Boskalis in opdracht van Shell in het Malampaya gasveld bij de Filipijnen. Het huidige gasproductieplatform wordt verbonden met een nieuw depletion compression platform, dat ervoor moet zorgen dat het gasveld langer kan blijven renderen. Boskalis moet de twee platformen verbinden met een brug waarover personeel kan lopen en waarop leidingen liggen. De Barge Master zal geplaatst worden op het multi purpose ship 'Ndeavor'. De brug die de twee platformen verbindt, wordt op de Barge Master geplaatst waardoor deze midden op zee niet zal bewegen. De Ndeavor vaart tussen de twee platformen in, waarna kranen de brug vanaf de twee vaste platformen veilig in positie kunnen hijsen.