

Nieuwsbrief Airmail

Jo Peters:

Nieuwe kansen voor investerings offshore

Het duurde iets langer dan verwacht maar uiteindelijk stuurde minister Eric Wiebes van Economische Zaken en Klimaat op 30 mei 2018 toch een belangrijke brief naar de Tweede Kamer over de gaswinning uit de kleine velden. Dit leidde nog dezelfde dag tot een positieve reactie van de brancheorganisatie voor de Nederlandse olie- en gasindustrie NOGEPA. Daar was men met name heel verheugd over de verhoging van de investeringsaftrek van 25 naar 40 procent voor nieuwe gaswinningsprojecten op zee. Secretaris-generaal Jo Peters reageert als volgt op deze langverwachte brief uit Den Haag.

"De minister", zegt Jo Peters, "spreekt in zijn brief, boven geïmporteerd aardgas, duidelijk zijn voorkeur uit voor nationaal gewonnen aardgas. En dan niet alleen in woorden, maar ook door het versterken van het investeringsklimaat offshore. Dat is nodig en dat is goed. Hierdoor blijft de gaswinning in Nederland ook de komende jaren mogelijk, zelfs in een tijd van natuurlijke afname van de voorraden op de Noordzee. Tevens draagt het in belangrijke mate bij aan het creëren van een gelijk speelveld met bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, waardoor het voor operators (uitvoerende oliemaatschappijen, red.) aantrekkelijker wordt in Nederland te investeren." De NOGEPA voert al langer overleg met het ministerie om, nu de gaskraan in Groningen steeds verder wordt dichtgedraaid, te kijken op welke manier de winning van gas uit kleine velden in Nederland in stand kan worden gehouden. "Door de nu aangekondigde verhoging van de investeringsaftrek voor gaswinningsprojecten op zee wordt het voor onze leden weer interessanter om in de Nederlandse sector van de Noordzee aan de slag te gaan. Op dit moment wordt nog circa 20 miljard kuub gas uit

de zeebodem gehaald. Om deze hoeveelheid op peil te houden, zal er geïnvesteerd moeten worden. Met die 20 miljard plus straks 10 miljard uit Groningen is Nederland net zelfvoorzienend. Op 29 maart jongstleden heeft minister Wiebes ervoor gekozen om de gaswinning in Groningen te beëindigen. Uiterlijk per oktober 2022, maar mogelijk al een jaar eerder, daalt de gaswinning tot onder het niveau van 12 miljard kubieke meter. Afhankelijk van het effect van de maatregelen wordt vanaf oktober 2022 een daling voorzien naar 7,5 miljard kubieke meter en mogelijk fors minder. In de jaren daarna wordt de gaswinning helemaal afgebouwd tot nul."

Rekenvoorbeeld

Over het economisch belang van de eigen gasproductie ten opzichte van het importeren van bijvoorbeeld Russisch gas aan te tonen, hanteert Jo Peters een eenvoudig rekenmodel. "Wat veel mensen niet weten is dat elke euro die als gasbaten naar de staatskas gaat, een positieve bijdrage van vijf euro aan de Nederlandse economie oplevert. Dit kan ik heel eenvoudig uitleggen. Eén kuub gas levert op dit moment 20 eurocent op en kost 10 eurocent om op te diepen. Er wordt dus 10 eurocent op één kuub gas verdiend. Daarvan gaat drie kwart naar de overheid en een kwart naar de operator. De overheid krijgt dus 7,5 eurocent voor elke kuub gewonnen gas. Om de overheid één euro te kunnen geven, is 13,3 kuub gas nodig. Als dit wordt gedaan, wordt $13,3 \times 10 \text{ cent} = 1,33 \text{ euro}$ in de eigen Nederlandse economie gestopt. Wordt hierbij de eerdere euro die naar de overheid gaat opgeteld, dan wordt dit samen 2,33 euro. Als we dit gas niet zelf winnen, maar importeren, dan moet Nederland $13,3 \times 20 \text{ cent} = 2,67 \text{ euro}$ aan Poetin geven. Wordt deze 2,67 euro bij 2,33 euro opgeteld, dan kom je op een bedrag van 5 euro. Kortom, zelf produceren levert een positieve

bijdrage van 5 euro op voor de Nederlandse economie. Veel mensen denken dat het in de staatsbegroting maar om 2 miljard euro aan aardgasbaten gaat en vinden dat dit eigenlijk niet zo veel. Die 2 miljard euro houdt echter in werkelijkheid een positieve bijdrage aan de Nederlandse economie in van 10 miljard en dat is nog altijd een heel significant bedrag."

Ontmantelen

Nu er steeds meer velden in de Nederlandse sector van de Noordzee uitgeproduceerd raken, komt de ontmanteling van de gebruikte installaties en leidinginfrastructuur in beeld. Jo Peters zegt hierover: "Het grote gevaar hierbij is dan dat de infrastructuur op zee onnodig snel verdwijnt ten opzichte van de kansen die er zijn om deze te hergebruiken. Om deze reden hebben wij samen met Energie Beheer Nederland (EBN) het platform Nexstep opgericht. Hiermee gaan we eerst bekijken wat er met



Secretaris-generaal Jo Peters: "Het wordt weer aantrekkelijk om te investeren".

Voorwoord

Voor u ligt de laatste, gedrukte versie van onze reguliere nieuwsbrief. In juli 1996 verscheen de eerste editie, toen nog op A4-formaat. Vanaf die tijd hebben wij met deze nieuwsbrief medewerkers, omwonenden, natuurverenigingen, relaties en andere belangstellenden zo optimaal mogelijk willen informeren over alle zaken die op en rond Den Helder Airport spelen. Dit laatste blijven we uiteraard doen, maar in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen niet meer op papier, maar alleen digitaal op onze internetsite.

Wat de jongste ontwikkelingen op Den Helder Airport betreft, kan ik u het volgende melden. Wij hebben onlangs het initiatief genomen tot het oprichten van zowel een nationale als een internationale alliantie. Dit om slagvaardig te kunnen inspelen op de toekomstige ontwikkelingen in de sectoren olie, gas en windenergie offshore. Onze Business Development Manager Offshore Wind Nick Waterdrinker legt in deze Airmail uit hoe een en ander tot stand is gekomen. Logistiek Manager Huib Giesberts van Total E&P Nederland informeert ons op zijn beurt over het WOLO (Working Offshore Living Onshore) concept dat rond de afgelopen jaarwisseling is getest. Verder vertelt David Goede van de NAM over zijn werk in de luchtvaartsector en de relatie die hij hierbij heeft met Logan Air. Secretaris-generaal Jo Peters van brancheorganisatie NOGEPa geeft een reactie op de brief die minister Eric Wiebes naar de Tweede Kamer heeft gestuurd over de gaswinning uit de kleine velden en de nieuwe investeringskansen voor de gaswinning op zee. Bijzonder is ook het interview met Rob van der Hage, Business Manager van de afdeling Offshore in Nederland van netwerkbeheer TenneT, over de ontwikkelingen in de offshore windenergiesector. Bram van den Berg stelt zich aan u voor als nieuwe commissaris van Den Helder Airport. Hij volgt hiermee Cees van den Heuvel op. Tot slot praat Hoofd Verkeersleiding van Maritiem Vliegkamp De Kooy Jan Verest ons bij over het aanbrengen van de Runway End Safety Area (RESA) en de oefenlocaties aan de zuidkant van het luchthaventerrein.

Inmiddels kunnen we terugblikken op een succesvolle editie van de op 7 juni in Den Helder gehouden manifestatie North Sea Offshore. Op het programma stond onder andere een rondleiding over onze luchthaven. Op stapel staat nu de volgende editie van Offshore Energy. Op deze vakbeurs, die dit jaar op 23 en 24 oktober in de RAI te Amsterdam wordt gehouden, presenteren wij ons samen met onze partners onder de vlag van de North Sea Energy Gateway (NSEG). Daarnaast nemen wij van 25 tot en met 28 september deel aan de WindEnergy Hamburg 2018 beurs. Wij hopen u allen op beide beurzen te mogen verwelkomen.

Mocht u na het lezen van deze nieuwsbrief nog meer over ons bedrijf willen weten, dan kunt u altijd contact met ons opnemen of een bezoekje brengen aan onze website www.denhelderairport.nl

Conny van den Hoff
Directeur

[@DHAirport](http://www.facebook.com/denhelderairport)
www.linkedin.com/company/1165397
Luchthavenweg 10A, 1786 PP Den Helder
f Telefoon: (0223) 63 56 66
t Internet: www.denhelderairport.nl
in E-mail: info@denhelderairport.nl

de infrastructuur die we niet meer nodig hebben moet gebeuren. Zijn die nog voor andere zaken bruikbaar. Kunnen we het leidingwerk nog voor waterstoftransport en de platformen voor waterstofproductie gebruiken of kunnen de lege velden, leidingen en platformen wellicht voor de opslag van CO2 worden gebruikt. Het zou jammer zijn als er nu zaken door de lage gasprijzen te vroeg uit zee verdwijnen als we over vijftien of twintig jaar, bij de opties voor ons nieuwe energiesysteem, weer nieuwe en dure infrastructuur zouden moeten aanleggen. Dat baart mij zorgen."

Energietransitie

Over het langzaam uitfasen van olie en gas in Nederland zegt de secretaris-generaal: "Over twintig jaar is alles wel zo ongeveer op en dan zijn ook wij klaar. Maar dat uitfasen willen wij wel zo slim mogelijk laten gebeuren. Onder andere door sectoren die in opkomst zijn, zoals wind en geothermie, te helpen waar we kunnen. Hierbij hoort het voorkomen van verwaarlozing van de kleine velden. Maar ook dat we onnodig snel, om welke politieke of emotionele motivatie dan ook, de pijp aan Maarten geven. Als dit alles zou helpen in de energietransitie, dan begrijpen wij dat. Maar dit is volgens ons niet het geval. Het gaat er zelfs tegen in. Het eigen gas, voor zover nog voorradig, is beter voor het klimaat dan het gas dat wordt geïmporteerd. Het geld dat hiermee wordt verdiend, kan namelijk extra worden ingezet voor de verdere verduurzaming. Om het gas dat ONE onlangs boven Schiermonnikoog heeft gevonden te laten zitten, zoals Greenpeace wil, is in onze ogen niet een echt rationele route. Helaas zijn er partijen die tegen alles wat fossiel is zijn en voor wie energietransitie een synoniem is geworden voor 'van het gas af'. Terwijl wij echt in onze uitfasering proberen zo constructief mogelijk bij te dragen aan de energietransitie. En daar hoort ook het leeghalen van die kleine velden bij." Tot besluit voegt Jo Peters hier nog aan toe: "In de jaren zestig van de vorige eeuw hebben we in tien jaar tijd de gehele ombouw van kolen naar gas voor elkaar gekregen. Nu zeggen de mensen die van het gas af willen dat dit ook deze keer weer in tien jaar moet kunnen. Maar dat kan veel sneller. Als de gaskraan wordt dichtgedraaid, zijn we van alles af. Het grote verschil is dat we in de zestiger jaren wisten waar we naartoe gingen. Van kolen naar gas. Daarnaast waren we er ook van overtuigd dat dit veel beter was voor het milieu. Nu ligt het iets anders. We hebben namelijk nog niets wat het huidige gas volledig kan vervangen. Dus we moeten niet beginnen met afbreken, maar iets gaan bouwen dat beter is. Mijn ouders deden in de jaren zestig pas hun kolenkachel weg toen het gas was aangesloten."



**EXHIBITION & CONFERENCE
(9), 10 & 11 OCTOBER 2017
AMSTERDAM | THE NETHERLANDS**

**Bezoek North Sea Energy
Gateway tijdens Offshore Energy**

Net als in voorgaande jaren maakt Den Helder Airport dit jaar deel uit van de North Sea Energy Gateway stand tijdens de vakbeurs Offshore Energy in het RAI-complex te Amsterdam. Met dit mooi vormgegeven platform wordt de zogeheten supply chain, die de North Sea Energy Gateway in de Kop van Noord-Holland uniek maakt, onder de aandacht van de beursbezoekers gebracht. De beurs wordt op 23 en 24 oktober gehouden en heeft als thema: 'Explore - Inspire - Transform'. De organisatie verwacht meer dan 12.000 bezoekers en ruim 600 standhouders uit binnen- en buitenland. Wij hopen u hier wederom te mogen verwelkomen.



Rob van der Hage:

Toekomst offshore wind lijkt aan te wakkeren

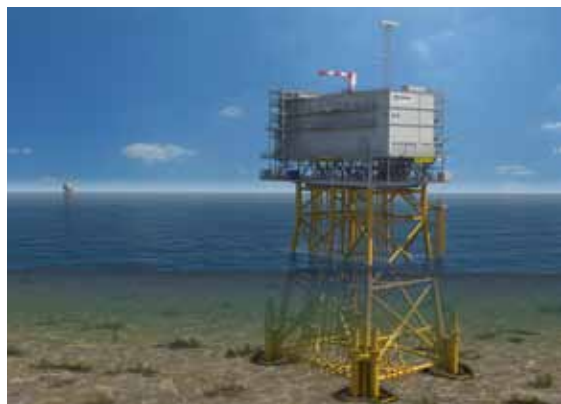
Kort nadat het kabinet met de 'Routekaart windenergie op zee 2030' haar plannen voor de doorgroei van windenergie op zee tussen 2024 en 2030 bekend heeft gemaakt, spreekt de redactie van Airmail met Rob van der Hage, Business Manager van TenneT's afdeling Offshore Nederland. Hierin vertelt hij meer over de ontwikkelingen voor windenergie op zee die al gaande zijn en de complexe uitdagingen die nog volgen.

Hoogspanningsnetbeheerder TenneT, in vaktermen een transmission system operator genoemd, houdt zich in zowel Nederland als Duitsland bezig met het transport en de balanshandhaving tussen vraag en aanbod van elektriciteit. Het netbeheer omvat ook de verbindingssystemen van de windparken op zee naar het net op land. Rob van der Hage over dit laatste: "Als netbeheerder op zee hebben wij ook de verantwoordelijkheid om goed na te denken over hoe we dat elektriciteitsnet op de lange termijn het beste kunnen uitrollen. Als ook over optimale netconcepten voor de onlangs gepubliceerde routekaart tot 2030 en de termijn erna tot 2050." De nieuwe routekaart bestrijkt de periode 2024-2030, waarin de overheid wil dat er nog eens 7 GW aan windparken op zee bijkomen. De locaties hiervoor zijn reeds bepaald en worden Hollandse Kust West, Ten noorden van de Waddeneilanden, en IJmuiden Ver genoemd. In het Energieakkoord van 2013 was al een routekaart opgenomen die tot en met 2023 loopt. "In deze periode worden op de Nederlandse Noordzee vijf windgebieden ontwikkeld met een totaalvermogen van 3,5 GW. Dit zijn Borssele 1+2 (700 MW), Borssele 3+4 (700 MW), Hollandse Kust Zuid (2 x 700 MW) en Hollandse Kust Noord (700 MW)."

Standaardisatie

De vijf gebieden met windparken die tot 2023 worden aangelegd, bevinden zich allemaal op relatief korte afstand van de Nederlandse kust. TenneT is verantwoordelijk voor het aansluiten van deze parken op het landelijk hoogspanningsnet. Rob van der Hage: "Wij hebben hiervoor een gestandaardiseerd aansluitsysteem ontworpen. Elk met een capaciteit van 700 MW. Door voldoende schaalgroottes te creëren kan flink op de kosten worden bespaard. Het systeem bestaat uit een standaard transformatorplatform dat bij het windenergiegebied in zee wordt geïnstalleerd. De wisselstroom die door de windturbines wordt opgewekt, gaat via dit platform en een 220 kV wisselstroomkabel naar een hoogspanningsstation op het vasteland, dichtbij de kust. Wij gaan dit gestandaardiseerd aansluitsysteem ook inzetten voor de locaties Hollandse Kust West en Ten Noorden van de Waddeneilanden. Dit is mogelijk omdat

deze ook relatief dichtbij de kust liggen. Dit geldt echter niet voor IJmuiden Ver. Omdat dit windenergiegebied veel verder van de kust verwijderd ligt, gaan we daar de elektriciteit middels gelijkstroomkabels naar de kust brengen. Dit hebben we ook in het Duitse deel van de Noordzee gedaan, waar de parken eveneens op grote afstand van de kust liggen. Soms meer dan 100 kilometer." De bouw van de eerste twee 700 MW transformatorplatformen voor de Borssele parken is al van start gegaan bij HSM Offshore in Schiedam. "In Duitsland hebben we niet kunnen standaardiseren, omdat de windparken daar allemaal zo vreselijk snel moesten worden aangelegd. In Nederland konden we de overheid ervan overtuigen om dit wel te doen, wat een flinke kostenreductie opleverde die hier overigens verplicht is. Met de huidige stand van de technologie is zo'n 700 MW systeem op dit moment de



Artist's impression van een 700 MW standaard transformatorplatform.

optimale maatvoering. Daarmee hebben wij een hele grote stap gemaakt richting klimaatakkoord. Nu bungelt Nederland met 1 GW aan bestaande windparken nog onder aan de lijst, maar met wat er allemaal nog op stapel staat belanden we straks in de voorhoede van landen die pro-actief bezig zijn met energietransitie." Voor de periode tot en met 2023 is een kostenreductie van 40 procent bewerkstelligd. De investeringen van TenneT bedragen in offshore netaansluitingen tot dat jaar 2 miljard euro. Dit gaat 3,5 GW aan aansluitcapaciteit opleveren.

Minihub

Hoewel er nog niets definitiefs is besloten, heeft TenneT al intensief nagedacht over de manier waarop het windenergiegebied IJmuiden Ver het beste kan worden ontsloten. TenneT's Business Manager vervolgt: "IJmuiden Ver is in Nederland het eerste echt grote windenergiegebied, waar naar schatting 4 GW aan vermogen kan worden geïnstalleerd. Hiervoor zullen we wel diverse innovatieve oplossingen moeten bedenken. Er zijn inmiddels door ons al diverse technologieën bekeken, waaronder het gebruik van een klein eilandje. Dit als

vervanging van de jackets (draagconstructies, red.) van de transformatorplatformen. Dit eilandje moet je niet verwarren met de grotere hubs die wellicht op de langere termijn op de Noordzee zullen worden gerealiseerd. Dit betreft eilanden met een oppervlak van enkele kilometers met windconnectors naar de omringende landen. Bij IJmuiden Ver gaat het om een enkele honderden meters groot eiland waarop alleen converterstations (transformatoren die wisselstroom omzetten in gelijkstroom) zullen worden gebouwd." Toch wordt er bij TenneT ook al nagedacht over een groter eiland in zee, waaronder de Doggersbank. "Al tientallen jaren wordt gefantaseerd over de aanleg van kunstmatige eilanden op de Doggersbank. Deze locatie is al langer in beeld bij windparkontwikkelaars, omdat het een heel geschikt gebied is met veel wind. Daarnaast is het er relatief ondiep. Een ander voordeel is dat het centraal ligt ten

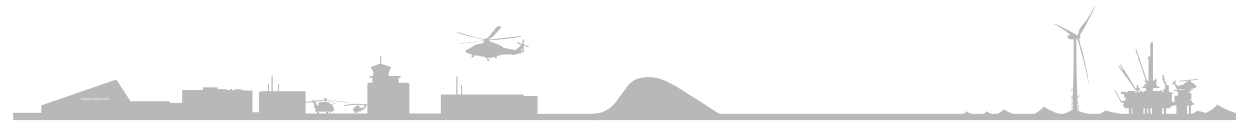


De North Sea Wind Power Hub, het plan voor een grootschalig en duurzaam energiesysteem op zee.

opzichte van de omringende landen. Wij zien het eveneens als een heel aantrekkelijk gebied. Voor sommige mensen is de Doggersbank zelfs de heilige graal voor offshore wind. In Nederland zijn er echter nog geen gebieden aangegeven voor de lange termijn. We zien alleen wel dat er een grote toekomst van offshore wind op ons af lijkt te komen." TenneT stond eerder al aan de wieg van een ambitieus plan om midden op de Noordzee een grootschalig en duurzaam energiesysteem aan te leggen. Hiervoor is zelfs het North Sea Wind Power Hub Consortium opgericht, waarvan TenneT (Nederland), TenneT (Duitsland), Energinet (Denemarken), Gasunie en het Havenbedrijf Rotterdam deel uitmaken. In dit consortium zijn de krachten gebundeld voor een verdere studie naar de ontwikkeling van dit systeem dat een belangrijke bijdrage moet gaan leveren aan het realiseren van de doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs.



Business manager Rob van der Hage.



Inspelen op toekomstige ontwikkelingen

Om slagvaardig te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen in de sectoren olie & gas en windenergie offshore, zijn door Den Helder Airport twee bijzondere initiatieven ontplooid. Hiervoor zijn zowel nationaal als internationaal de krachten gebundeld in twee bijzondere allianties. Business Development Manager Offshore Wind Nick Waterdrinker vertelt hoe deze allianties tot stand zijn gekomen.

In de vorige editie van Airmail maakte Nick Waterdrinker reeds bekend dat onder leiding van Den Helder Airport, samen met bedrijven uit de supply chain, een consortium zou worden opgericht. Met als doel de bestaande infrastructuur van Den Helder Airport te koppelen aan een aantal kleine helikopterspots langs de Nederlandse kust. Het consortium zou hiervoor een economisch en duurzaam bedrijfsmodel voor Nederland ontwikkelen. Over de huidige stand van zaken zegt hij: "In de vorige editie hadden we het over het Hub en Spoke concept. Die vlag dekte echter niet geheel de lading en om deze reden praten we nu over het Hub en Satellite concept. Om dit concept uit te rollen hebben we geen consortium, maar een Nederlandse alliantie opgericht. Deze heeft de naam Helikopter Support Alliantie Noordzee gekregen en bestaat uit bedrijven actief in de helikoptersector. Iedereen die hier iets mee te maken heeft, is vertegenwoordigd en zo hebben we de gehele logistieke keten aan tafel. Samen proberen we de Nederlandse kust zo 'lean and mean' mogelijk uit te rusten met kleine helikopterspots. Hierdoor kan zo duurzaam en concurrerend mogelijk worden geopereerd. Dit initiatief was nodig omdat er in Nederland diverse initiatieven waren voor het opzetten van grote helikopterhavens. Zonder beheersing van deze ontwikkelingen bestaat het risico van een over-supply aan Nederlandse helikopterinfrastructuur, wat uiteindelijk hogere kosten oplevert voor de markt. Met ons concept, waarbij de infrastructuur beheersbaar is, kan de toekomstige rol van de luchtvaart ten behoeve van de offshore wind markt veilig worden gesteld. Met onze alliantie kunnen we hiervoor een compleet dienstenpakket aanbieden. Inmiddels zijn we hierover al met de rijksoverheid en de betrokken provincies in gesprek."

Groter gebeuren

Volgens Nick Waterdrinker is de nationale alliantie een eerste, kleine stap naar een veel groter gebeuren dat zich de komende

jaren in Noordwest-Europa gaat afspelen. "In mijn onderzoeksrapport naar toekomstige ontwikkelingen voor Den Helder Airport in de offshore windenergiesector heb ik dit al aangegeven. Wat tot nu toe reeds in deze sector is gerealiseerd, is kinderspel bij wat nog komen gaat. Daar moeten we dus tijdig op inspelen."

Het presenteren van de plannen voor de oprichting van de nationale alliantie op de vorig jaar in Londen gehouden Offshore Wind Energy beurs had al snel een Europese spin-off. "Vanuit diverse landen was er gelijk grote belangstelling voor onze plannen. Dit leidde tot internationale contacten met helikopterhavens in Engeland, Denemarken, Noorwegen en Duitsland, die vervolgens door ons werden uitgenodigd om op 26 en 27 februari naar Nederland te komen. Met vertegenwoordigers uit Emden, Esbjerg, Stavanger, Aberdeen en Humberside hadden we op Den Helder Airport echt een primeur. Al snel waren we het erover eens dat het, gelet op alle onzekerheden in de markt, beter was om samen op te trekken. Plan is verder om ook de zeehavens die bij deze helikopterhavens liggen erbij te betrekken."

Na de zogeheten kick-off meeting in Den Helder vond op 11 en 12 juni op de luchthaven van Aberdeen de officiële oprichting plaats van de internationale alliantie, met de naam North Sea Heliports Alliance. "Officieel gaan wij deze alliantie in september op de Wind Energy beurs in Hamburg lanceren. Plan is om vier keer per jaar bijeen te komen. Ook op dit initiatief is in Den Haag heel enthousiast gereageerd", aldus Nick Waterdrinker die hoopt dat met al deze initiatieven zoveel mogelijk werkgelegenheid en infrastructuur in stand kan worden gehouden. Zeker nu de initiatieven in de olie- en gassector offshore steeds meer afnemen. "Uit het overleg met de andere helikopterhavens bleek dat, op Emden Airport na, ook zij flink last hebben van de neerwaartse spiraal in deze sector. Emden Airport is uitsluitend in de windenergiesector actief en ziet hierin een flinke toename. In de toekomst moeten ook de andere helikopterhavens hiervan gaan profiteren."

Den Helder Airport naar WindEnergy Hamburg 2018

Samen met de andere luchthavens c.q. leden van de North Sea Heliports Alliance (NSHA) neemt Den Helder Airport deel aan de WindEnergy Hamburg vakbeurs. De tweejaarlijkse beurs wordt van 25 tot en met 28 september gehouden in de hallen van de Hamburg Messe. Op 26 september wordt de NSHA officieel gelanceerd en gepresenteerd op de stand van de Duitse gemeente Emden.

De organisatie verwacht dit jaar 1400 standhouders en circa 35.000 bezoekers uit 100 verschillende landen te mogen verwelkomen. U bent van harte uitgenodigd om ons daar te komen bezoeken.



Paul Schaap checkt uit



Paul Schaap (Redacteur)

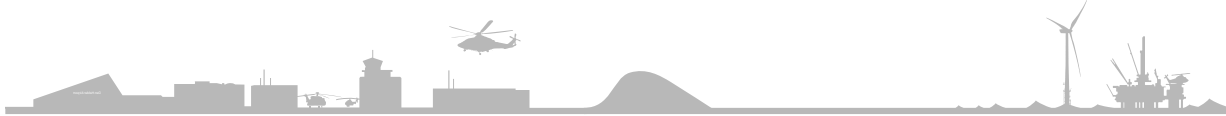
Na bijna 23 jaar wordt de gedrukte versie van de nieuwsbrief van Den Helder Airport stopgezet. Al die jaren heb ik de redactie gevoerd van deze nieuwsbrief die sinds 2015 de toepasselijke titel Airmail draagt. Inclusief enkele speciale uitgaven zijn vanaf 1996 bijna 50 edities verschenen. Een gemiddelde van twee per jaar, waarvan de eerste tien jaar gedrukt op A4-formaat en hierna op tabloidformaat.

Door de jaren heen heb ik tientallen mensen mogen interviewen die op en rond de luchthaven werken of wonen. Hierbij viel het mij keer op keer op hoe trots deze mensen op hun werk en op de luchthaven zijn. Dissonanten heb ik bijna niet gehoord. Mede hierdoor heb door de jaren heen met heel veel plezier de redactie van deze nieuwsbrief verzorgd en zo de ontwikkelingen op de luchthaven van heel nabij mogen meemaken.

Veel dank ben ik hierbij verschuldigd aan achtereenvolgens Roel Hijmans en Conny van den Hoff voor het vertrouwen dat zij altijd in mij hebben gesteld. Nu neem ik met enige weemoed afscheid, maar dit sluit wel goed aan bij mijn voornemen om mijn schrijversactiviteiten af te bouwen. De afgelopen 35 jaar heb ik over en voor talloze in de offshore- en scheepvaartsector werkzame bedrijven geschreven. Inmiddels staat de teller op meer dan 10.000 artikelen, waaronder vele honderden over de offshoreactiviteiten in en rond Den Helder. Hierbij heb ik deze bedrijven, gezien mijn kennis, ook vaak nuttige tips kunnen geven. Heel bijzonder is verder dat ik voor diverse oliemaatschappijen jubileumboeken heb mogen schrijven. Hiermee is de geschiedenis van de olie- en gasindustrie op het Nederlandse continentale plat nauwkeurig vastgelegd, waaronder ook de belangrijke rol die Den Helder Airport hierbij heeft gespeeld. Hoewel ik inmiddels de pensioengerechtigde leeftijd heb bereikt, ben ik niet van plan om achter de geraniums te gaan zitten. Ik wil nog wel actief blijven als vakredacteur voor diverse scheepvaart- en offshorebladen. Daarnaast steek ik ook nog veel tijd en energie in de verdere ontwikkeling van Museumhaven Willemsoord in Den Helder. Hier ben in 1991 al mee begonnen en wil dit werk nog graag een tijdje blijven doen. U bent dus nog niet helemaal van mij af.

KORT NIEUWS

- Net als in 2017 is ook dit jaar boven de Kop van Noord-Holland een reeks zogeheten bollenvluchten met helikopters van CHC Helicopters uitgevoerd. Gedurende drie weekenden in de maand april hebben 414 belangstellenden vanuit de lucht van de kleurenpracht rond Julianadorp genoten. De organisatie van deze vluchten was in handen van Den Helder Airport, Citymarketing Den Helder, Kleurrijk Julianadorp en CHC Helicopters.
- Helikopteroperator NHV, die onder andere een grote vestiging op Den Helder Airport heeft, slaat in de offshoresector haar vleugels steeds verder uit. Onlangs zijn nieuwe contracten gesloten met Nautical Petroleum/Cairn Energy en Dana Petroleum om helikopteractiviteiten te gaan ontplooiën in de Britse sector van de Noordzee en met FAR Gambia om in Gambia offshore helikopterwerk te gaan verrichten.
- Recentelijk is Den Helder Airport een samenwerking aangegaan met Schermerhorn & Co uit Alkmaar. Dit grootste indoor mediabureau van Nederland houdt zich bezig met het plaatsen van zogeheten narrow casting systemen. Dit zijn grote verlichte panelen waarop bedrijven zich kunnen presenteren. Op onze luchthaven hangen deze panelen in het stationsgebouw, waarvoor Schermerhorn & Co voortaan de acquisitie gaat verzorgen. Meer informatie: www.schermerhornenco.nl
- CHC Helicopters Netherlands heeft op 29 maart een unieke trainingsfaciliteit in gebruik genomen. Hierbij kan een zogeheten Helicopter Hoist Operations Course worden gevolgd. Deze eendaagse cursus is bedoeld voor offshorewerkers die op platformen zonder helikopterdek of op windturbines moeten worden afgezet, maar ook SAR-operators kunnen er komen trainen. De oefenhijsoperatie heeft dezelfde vorm als een cabine van een Leonardo AW139 helikopter.



Bram van den Berg nieuwe commissaris Den Helder Airport

Vanaf vorig jaar december maakt de 43-jarige Bram van den Berg, General Manager Operations Support bij Heli-One in Canada, deel uit van de Raad van Commissarissen van Den Helder Airport. Hierin vertegenwoordigt hij, als opvolger van Cees van den Heuvel, de belangen van CHC Helicopter. Net als de Gemeente Den Helder is deze onderneming voor 50 procent aandeelhouder van Den Helder Airport.

De interesse voor de luchtvaart was bij de manager van CHC-dochter Heli-One al heel vroeg gewekt. Bram van den Berg: "Ik had als kind al een fascinatie voor de luchtvaart en dat is altijd zo gebleven. Na het behalen van mijn MAVO-diploma besloot ik te gaan studeren aan de Anthony Fokkerschool in Den Haag. Destijds de enige voltijdstudie die opleidde tot vliegtuigonderhoudsmonteur op MTS-niveau. Helaas zat na het afronden van deze opleiding de luchtvaartsector in Nederland in een dip. De keuze was daarom snel gemaakt en ging ik bij de afdeling Vliegtuigoperatie van de Hogeschool Amsterdam nog een opleiding volgen, met als specialisatie Flight Operations. Na een aantal jaren van het studentenleven en van Amsterdam te hebben genoten, vond ik het eigenlijk te vroeg om te gaan werken. Om deze reden besloot ik aan de Nyenrode Business Universiteit nog een studie Bedrijfskunde te gaan volgen." Na afronding hiervan was Bram van den Berg er helemaal klaar voor om in de luchtvaartsector aan de slag te gaan. Na een aantal sollicitaties

bood de Schreiner Luchtvaart Groep hem in 2000 bij Schreiner Aircraft Maintenance (SAMCO) in Maastricht zijn eerste baan aan. Aansluitend volgden nog twee andere functies bij respectievelijk Schreiner Cargo en Schreiner Corporatie.

Naar Canada

Op de vraag hoe hij in Canada terecht is gekomen, antwoordt Bram van den Berg: "Dit gebeurde kort nadat CHC Helicopters in september 2004 de acquisitie van Schreiner had afgerond. Een aantal Schreiner-medewerkers, waaronder ikzelf, werd toen de kans geboden om naar Vancouver te verhuizen. Op 3 januari 2005 ben ik naar Canada vertrokken om daar voor CHC Helicopter als Manager Strategic Planning Resources & Operations aan de slag te gaan." Na tot 2016 diverse andere management- en directorfuncties binnen de CHC-organisatie te hebben vervuld, volgde de overstap naar Heli-One. "Daar ging ik in 2016 als General Manager Operations Support (worldwide) aan de slag. Een mooie functie die ik nog steeds bekleed. Heli-One is het grootste onafhankelijke bedrijf ter wereld op het gebied van helikopteronderhoud. Met vestigingen in Vancouver, Stavanger en Rzeszow in Polen. Heli-One biedt groot onderhoud aan helikopters als het gaat om reparatie, modificatie, aankoop en teruglevering. In mijn werk ben ik onder andere verantwoordelijk voor customer service voor onze klanten, de Heli-One supply chain organisatie, inclusief logistics, planning



Commissaris Bram van den Berg: "Ik had als kind al een fascinatie voor de luchtvaart".

en procurement, inventory management en strategic sourcing, en voor de Heli-One parts trading organisatie. Het team waaraan ik leiding geef, telt circa 100 medewerkers."

Net als zijn voorganger vindt Bram van den Berg het een grote uitdaging om Den Helder Airport door de huidige recessie in de olie- en gasindustrie te loodsen en op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden om weer te kunnen groeien.



Op maandag 9 juli landde rond het middaguur een Cessna 510 Citation Mustang (twin-jet) van vliegtuigverhuurmaatschappij AstonJet uit het Franse Toussus Le Noble op Den Helder Airport. Het 12,37 meter lange vastevleugelvliegtuig, met een spanwijdte van 13,16 meter, was afkomstig van London Luton Airport. Aan boord bevonden zich twee passagiers, een oud-inwoner van Den Helder en haar zoon, die een familiebezoek aan Den Helder brachten. Kort na de middag vertrok de Cessna zonder passagiers richting Saint Tropez.

Vreemde vogel

Goede ervaringen met Logan Air

Om de week landt een passagierstoestel van Logan Air op Den Helder Airport om 20 Engelse onderhoudstechnici af te leveren en eenzelfde aantal weer aan boord te nemen. Het betreft de aflosploeg voor twee Walk-to-Work (W2W) schepen die in de Helderse buitenhaven liggen. Enkele uren later vliegt het toestel weer terug naar Norwich. Een geoliede operatie die wordt uitgevoerd door de Flight Scheduling Unit van de logistieke afdeling van de NAM, zegt David Goede, Aviation Safety & Quality Engineer en Contract Holder Air Operations.

David Goede werkt vanaf 1 januari 2015 voor de NAM en is alles bij elkaar al bijna veertig jaar actief in de luchtvaartsector. Namens de olie- en gasmaatschappij uit Assen huurt hij de operators in van zowel helikopters als vliegtuigen die voor NAM-personeel en ingehuurd krachten veilige vluchten kunnen verzorgen. "Hierbij zie ik erop toe dat deze operators voldoen aan de gebruikelijke nationale en internationale Europese regelgeving, als ook aan de eisen van Shell die nog striktere regels hanteert. Vanaf Den Helder Airport en Norwich wordt naar NAM en Shell UK platformen offshore gevlogen met helikopters van CHC Helicopters. Verder ook met vliegtuigen van

Logan Air sinds NAM met het Walk-to-Work (W2W) schip Kroonborg in zee is gegaan. Toen de Kroonborg twee jaar geleden in de vaart kwam, hadden we een zogeheten feeder nodig. Ofwel een maatschappij die onderhoudspersoneel vanuit Norwich naar Den Helder kan brengen. Onze keuze viel uiteindelijk op het Schotse Logan Air dat inmiddels ook een vestiging in Norwich heeft. Deze maatschappij brengt met een Dornier 328 om de week op donderdag gemiddeld 20 onderhoudstechnici naar Den Helder Airport en neemt de mensen die zij aflossen weer mee terug naar Norwich. Nu de Kroonborg onlangs gezelschap heeft gekregen van een tweede onderhoudsschip, de Kasteelborg, is dit aantal toegenomen tot 25. Nu de werkzaamheden aan de start-/landingsbaan zijn afgerond en er geen beperkingen meer zijn, is het voor ons prettig dat de volle capaciteit van dit toestel kan worden gebruikt. De Dornier 328 heeft een korte take-off en landing capaciteit. De baan op Den Helder Airport is per definitie erg kort voor vliegtuigen, maar na opheffing van de tijdelijke beperkingen is dit toestel uitermate geschikt."

Uitwijkmogelijkheid

Bij stevige noordwestenwind of mist kan het vliegtuig van Logan Air soms geen gebruik

kan maken van Den Helder Airport. David Goede: "Er kan dan worden uitgeweken naar Groningen Airport Eelde. Het toestel heeft altijd voldoende brandstof aan boord om naar Groningen en, indien nodig, verder door te vliegen. Met de bus kost het dan nog wel twee uur om de aflosploeg in Den Helder te krijgen. Tot nu toe is dit slechts vier keer voorgekomen. Overigens ben ik zelf goed te spreken over de faciliteiten van Den Helder Airport en dan met name over het in- en uitchecken dat op deze luchthaven vrijwel klachtenvrij verloopt. Bij grote drukte kunnen we zelfs extra check-in balies inzetten. Het in- en uitchecken van de Logan Air passagiers gaat op Den Helder via Peterson en de afhandeling via CHC. In Norwich gebeurt dit allemaal via SaxonAir. Deze partijen zijn niet door ons, maar door Logan Air uitgekozen omdat zij er goede ervaringen mee hebben. Doordat op beide luchthavens de zaken van te voren goed op elkaar zijn afgestemd, verloopt alles goed en snel. Overigens bestaat de mogelijkheid dat Logan Air volgend jaar de Dornier 328 gaat uitfasen. Dan zal een ander type vliegtuig moeten worden ingezet."

Veranderende markt

De laatste jaren is er volgens David Goede veel veranderd in de markt. "Drie jaar geleden



David Goede bij de Dornier 328 van Logan Air.



was ons eerste W2W-schip nog in aanbouw. Nu werken we al met twee van deze schepen. Met de komst van de Kasteelborg kan de Kroonborg, met aan boord 40 man onderhoudspersoneel, voor heel specifiek onderhoudswerk worden ingezet. De Kasteelborg is van vergelijkbare grootte en dit schip kan naast onderhoudswerk ook als een zogeheten emergency response and rescue vessel (ERRV) worden ingezet. Aan boord is capaciteit om 300 mensen in nood op te pikken. Beide schepen werken zowel voor de NAM als Shell in de Nederlandse en Britse sector van de zuidelijke Noordzee. Qua logistiek, waaronder ook de bemanningswisselingen, wordt alles vanuit Den Helder geregeld."

Een andere verandering in de markt is dat steeds minder platformen over een helikopterdek beschikken. David Goede zegt hierover: "In totaal gaat het voor NAM/Shell (ONEgas) in de zuidelijke Noordzee nog om 32 helikopterdekken, waarvan 18 op platformen in de Nederlandse sector. Onze strategie is om door de inzet van de W2W-schepen de helikopterdekken op de kleinere locaties te sluiten. We houden hiermee alleen nog dekken over op kleinere belangrijke locaties, waar bijvoorbeeld een kruispunt van leidingen zit, en op onze bemande locaties. Door het decomplexen van platformen

kunnen we ook helikopterdekken sluiten of zelfs geheel weghalen. Soms is het goedkoper om zo'n dek te verwijderen dan het in stand te houden."

Slagvaardig team

Wat het overbrengen van personeel met helikopters naar platformen offshore betreft, heeft de NAM gekozen voor CHC Helicopters. "Wij vliegen met CHC vanaf Norwich met één helikopter naar de platformen in het zuidelijke deel van de Noordzee en vanaf Den Helder Airport standaard met één en indien nodig met twee helikopters naar verder gelegen locaties. In geval van tekorten, bijvoorbeeld na een periode van mist, kunnen we een beroep doen op andere helikopteroperators. Ik vind het heel fijn om alles logistiek zo in te richten dat het transport van mensen zo optimaal mogelijk verloopt. Wat dat betreft hebben we heel goede ervaringen met Logan Air en ook voor de toekomst is ons vertrouwen in deze maatschappij groot. Belangrijk is dat onze logistieke afdeling een Flight Scheduling Unit heeft. Een slagvaardig team van vier mensen die alle zaken rond het vliegen naadloos plannen en regelen. Dit varieert van het boeken van passagiers, het bepalen van de routes die moeten worden gevlogen, het controleren van de benodigde

minimale trainingseisen, het onderhouden van de contacten met toeleveranciers en de Offshore Installation Managers (OIM's) tot het aanbrengen van wijzigingen in de vliegroutes bij veranderende weersomstandigheden. Dit team werkt vanuit het NAM-kantoor op het gasbehandelingsstation bij Den Helder. Ook als een toestel van Logan Air naar Groningen moet uitwijken, zorgt dit team ervoor dat alles goed verloopt. Zelf ben ik werkzaam in Assen, maar ik ben wel vaak in Den Helder om met hen en de helikopteroperators te overleggen. Daarnaast breng ik regelmatig een bezoek aan Den Helder Airport en de luchthavens van Norwich en Rotterdam. Al onze vluchten worden vier maanden van te voren ingepland. We streven ernaar dat hierin geen wijzigingen meer worden aangebracht. Dit zorgt voor een stabiele uitvoering, waardoor er efficiënt en economisch kan worden gewerkt. Heel vroeger werd nog wel eens gevlogen om bijvoorbeeld alleen een krant naar een platform te brengen. Zoiets is al lange tijd ondenkbaar."

advertenties



STC-KNRM
OFFSHORE - SAFETY
www.stc-knrm.nl

**CREATE AWARENESS,
PROVIDE KNOWLEDGE
& REMAIN COMPETENT**

Interested? Contact us by phone or mail:
+31 (0)800 380 00 30 • info@stc-knrm.nl

in /company/stc-knrm
f /stc-knrm-offshore-safety
v /channel/stc-knrm

OPITO NOGEPA GW



DeLisdodde
bloemen specialzaak

Middenweg 115
1782 BC Den Helder
tel. 0223 680703

www.delisdoddedenhelder.nl



REACH BEYOND.

CHC began as the vision of three pioneering aviators who saw the potential for rotorcraft to change the global transportation forever and has grown into a world leader in offshore transport, search-and-rescue, utility and emergency medical services. In its 70-year history, CHC has led the transformation as new markets emerged, new innovations and technology were developed, and new challenges were overcome.

We have the global footprint and hard-earned reputation for getting our customers where they need to be, when they need to be there, anywhere in the world—safely and reliably. We are the only helicopter operator to be certified to offer offshore and onshore winching in the Netherlands.

For further information call +31 223 67 75 55
or email Netherlands@chcheli.com

CHC
chcheli.com

Total's WOLO concept bewijst: Vliegen nog altijd een goed alternatief



Foto: Total

Een deel van de offshorewerkers die hebben meegewerkt aan het testen van het WOLO concept

Rond de afgelopen jaarwisseling heeft Total E&P Nederland in nauwe samenwerking met Den Helder Airport het Working Offshore Living Onshore (WOLO) concept getest. Hierbij wordt dagelijks technisch personeel naar locaties offshore overgevlogen en aan het einde van de werkdag weer opgehaald om hierna de nacht in een hotel onshore door te brengen. Total's Logistiek Manager Huib Giesberts legt uit hoe een en ander in zijn werk is gegaan.

"Het doel van het WOLO concept was aan te tonen dat we met een goede voorbereiding mensen effectief en efficiënt offshore kunnen laten werken door hen dagelijks met helikopters van en naar platformen te vervoeren. Met andere woorden dat zij van een 12-urige werkdag een maximaal aantal uren offshore kunnen benutten." Op steeds meer platformen, waaronder sinds kort ook Total's L7 centrale platformcomplex, zijn geen bedden meer voorhanden om offshorewerkers te kunnen laten overnachten. Moet er toch aan boord worden gewerkt dan kan hiervoor een accommodatieplatform of een zogeheten walk-to-work (W2W) vaartuig worden ingehuurd. Voor langdurige projecten biedt dit soelaas, maar bij kleine klussen is de inzet van helikopters voor het transport van mensen wellicht een goed alternatief. Dit laatste moest met het WOLO concept worden aangetoond. Huib Giesberts vervolgt: "Doordat het inchecken met alle zaken daaromheen nogal wat tijd in beslag nam, duurde het erg lang voordat men daadwerkelijk in de helikopter zat en kon vertrekken. Met het WOLO concept zijn we hieraan gaan sleutelen, want dit moest anders en veel sneller kunnen."

Eerste test

Het WOLO concept is voor het eerst getest op L7CC, waar nog wat technische zaken moesten worden geregeld voor het buiten gebruik stellen van het complex. Waaronder

het plaatsen van een nooddieselaggregaat. Deze klus werd medio december in zes dagen tijd door een groep van zeven mensen geklaard. "Op 9 december kwam 's avonds het hele team naar Den Helder Airport om alvast alle voorbereidingen te treffen die ook voor een normale vlucht nodig zijn. Na het inchecken, de paspoortcontrole en het klaar hangen van de juiste survival suits vertrokken zij naar een hotel voor de overnachting. De volgende ochtend werd deze groep, na het zien van de flight safety instructie tijdens het ontbijt, om half 7 door een taxi opgehaald en naar de luchthaven gebracht. Tijdens de rit bereidde het team zich voor op de metaaldetectie controle om de security check te bespoedigen. Aangekomen op de luchthaven ontvingen de passagiers, na het tonen van het paspoort, een boarding pass. Herkenbaar als WOLO-passagiers, door een armband, vertrokken zij vijftien minuten later met de helikopter. Een half uur later konden zij al aan boord van L7CC aan het werk. Aan het einde van de middag werden ze weer opgepikt en om 18 uur waren zij weer terug in hun hotel. De volgende dag werd hetzelfde programma afgewerkt. Al met al kon de inchecktijd op deze manier van ruim een uur naar vijftien minuten worden teruggebracht. Iets wat door de betrokken werknemers als heel plezierig werd ervaren. Door het wegnemen van het tijdsverlies werd door hen het werken offshore als een heel normale werkdag ervaren en het verblijf in een hotel was heel comfortabel. Kortom, door een paar aanpassingen bleek het goed mogelijk te zijn om een schema van 12 uur op en 12 uur af te kunnen hanteren."

Tweede test

Van 2 tot en met 10 januari van dit jaar zou het concept nog een keer worden toegepast. Nu op het K5P platform, waar ook geen overnachtingscapaciteit beschikbaar was. "Hier moest een team van 10 tot 12 mensen een tankinstallatie voor helikopterbrandstof

installeren. Hierbij werd door ons dezelfde procedure gevolgd als op L7CC. Alleen het vliegen naar het K5 complex duurde iets langer. Ook dit team was heel tevreden over deze manier van werken. Gezien de behaalde resultaten kunnen we dan ook stellen dat vliegen nog altijd een goed alternatief is. Maar dan moet dit wel gepast worden ingezet. Ondertussen hebben al diverse andere oliemaatschappijen mij benaderd met de vraag hoe wij dit allemaal hebben aangepakt." Zelf is Huib Giesberts ook zeer te spreken over de bedrijven die hebben meegeholpen om het WOLO concept voor te bereiden en vervolgens slagvaardig toe te passen. Naast Den Helder Airport zijn dit CHC Helicopters, NoordWest Services & Security, Biardo survival suits, Vice Versa, Hilverink Koeriers & Taxi en de drie bij dit project betrokken hotels in Den Helder.

Commercieel hoisten

Total is niet alleen voorloper met het WOLO concept, maar ook als het gaat om commercieel hoisten. "Dit laatste is bijvoorbeeld toegepast op het L7 complex, waar sinds kort geen helikopterdek meer op zit. Om dan mensen vanuit een helikopter op het platform te kunnen overzetten, biedt hoisten (hijzen) uitkomst. Deze test werd samen met CHC Helicopters door een ploeg van vijf man, inclusief mijzelf, uitgevoerd. Met een groep van vier tot vijf mensen gingen we offshore met een helikopter die was uitgerust met een hoist (hijssaparatuur) en een hoist operator (bediener van een hijsinstallatie). Het op en neer gaan van de hoist werd heel uitvoerig door ons gedemonstreerd en zo konden we laten zien dat dit ook werkt. Twee weken later moesten we opnieuw met enkele monteurs naar L7 voor een reparatieklus. Ook toen werd gebruik gemaakt van een hoist. Kortom, ook op deze manier kan heel efficiënt een helikopter worden ingezet. Mits gepast ingezet, is deze werkwijze per definitie niet duurder dan het vervoer met een schip", aldus de Logistiek Manager van Total E&P Nederland.



Foto: PAS Publicaties

Logistiek Manager Huib Giesberts:
"Bij kleine klussen is de inzet van helikopters wellicht een goed alternatief."



Diverse bouwprojecten afgerond



Op en rond Maritiem Vliegveld De Kooy zijn de afgelopen tijd diverse bouwprojecten uitgevoerd. Dit om de uitloopgebieden van de start/landingsbaan te optimaliseren, de oefenfaciliteiten te verbeteren en voor omwonenden de geluidshinder te verminderen. Hoofd Luchtverkeersleiding MVK De Kooy, Majoor Jan Verest, licht deze ontwikkelingen toe.

Als eerste vertelt hij over het zogeheten Runway End Safety Area (RESA) project. "Dit betrof de aanleg aan beide uiteinden van de start- annex landingsbaan van een zogeheten safety area. Dit zijn vrije uitloopgebieden voor vliegtuigen die onverhoopt hun start moeten afbreken of bij een landing niet helemaal goed uitkomen. Het kan gaan om zowel militaire- als burgervliegtuigen. Aan het uiteinde dat het dichtst bij de Rijksweg ligt, is op de bestaande baan een 150 meter lang uitrolstuk gecreëerd en aan het andere uiteinde is achter de bestaande baan een soortgelijke strook aangelegd. Na hiervoor van een bollenkweker een stuk grond aangekocht te hebben, zijn eerst sloten gedempt en nieuwe hekken geplaatst. Vervolgens is een 180 meter lang uitrolstuk aangelegd. Dankzij deze aanpassingen voldoen de veiligheidsgebieden aan beide uiteinden van de baan thans aan de vereiste standaards. Het betekent echter niet dat er ineens grotere vliegtuigen kunnen landen. Wel is de veiligheid verder geoptimaliseerd en kunnen vliegtuigen die reeds van onze luchthaven gebruik maken, voortaan hun maximale passagierscapaciteit benutten." Het project is uitgevoerd door Transport- en Aannemingsbedrijf H.M.S. uit Den Helder en op 31 mei van dit jaar opgeleverd.

Oefenlocaties

Een ander project is gerealiseerd aan de zuidzijde van de luchthaven. Majoor Jan Verest: "Op deze plek is door Aannemingsbedrijf Carlebur de zogeheten dual spot dummy deck locatie aangelegd. Een oefenlocatie met dezelfde vorm en afmetingen als de helikopterdekken van de amfibische transportschepen Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms. Johan de Witt van de Koninklijke Marine. Het betonnen dek is 70 meter lang en 25 meter breed. De betonnen wand achter het dek stelt de hangaar voor die op voornoemde schepen zit. Verder zijn er ook les- en opslagruimtes gecreëerd. Op deze locatie kunnen alle handelingen en procedures voor het opstijgen en landen op het dek van een marineschip worden geoefend, alsmede het vliegen met een lading vracht onder een helikopter." De oefenlocatie is op 29 juni van dit jaar opgeleverd, maar er is hier meer gebeurd. "Eerder is al een zogeheten multiple spot aangelegd. Met daaromheen een geluidswal zodat de bewoners van de Kortevliet bij het proefdraaien van de helikopters veel minder geluidsoverlast ervaren. Naast het

proefdraaien van de motoren kan hier ook het laden en ontladen van helikoptermunitie worden geoefend en het kompas van een helikopter worden opgelijnd. Daarnaast oefent onze brandweer er dagelijks de inzetbaarheid van haar materieel. Bijzonder is dat de geluidswal onder een hoek van circa 10 graden is aangelegd, waardoor er met helikopters het landen op een schuine locatie kan worden geoefend." In hetzelfde gebied bevindt zich verder nog een oefenspot waar in de toekomst in het aanvliegen met helikopters uit een bepaalde richting kan worden geoefend. Ook komt hier nog een stukje oefengebied bij voor de Helderse Modelvlieg Club."

—advertentie—

SECURITY
Objectbeveiliging | Port Security
(conform ISPS) | Gangway watch |
Receptiediensten | Company Quick Scan

SERVICES
Alcoholcontroles (op locatie) | Speciale
projecten | Veiligheidstrainingen |
Company Quick Scan | X-Ray trainingen |
Receptiediensten | Maatwerkoplossingen

Den Helder Airport
Luchthavenweg 10 G
1786 PP Den Helder

Tel.: 0223 - 660 552
Tel.: 0223 - 637 770
Fax: 0223 - 660 554

Info@nwssecurity.nl
www.nwssecurity.nl
Min. van Justitie ND 3431

COLOFON

De Den Helder Airport Nieuwsbrief wordt in brede kring verspreid en heeft als doel geïnteresseerden optimaal te informeren over de activiteiten op en rond de Helderse Luchthaven.

Met bronvermelding is overname van delen van de inhoud van deze Nieuwsbrief toegestaan. De inhoud is samengesteld ter informatie. Aan de feitelijke inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Den Helder Airport
Luchthavenweg 10A
1786 PP Den Helder
Telefoon: (0223) 63 56 66
www.denhelderairport.nl
info@denhelderairport.nl

Redactieadres
PAS Publicaties
Postbus 47
1760 AA Anna Paulowna

Redactie
Paul Schaap
Team Den Helder Airport

Productie
PAS Publicaties,
Anna Paulowna

Ontwerp en druk
Burghout Design & Druk