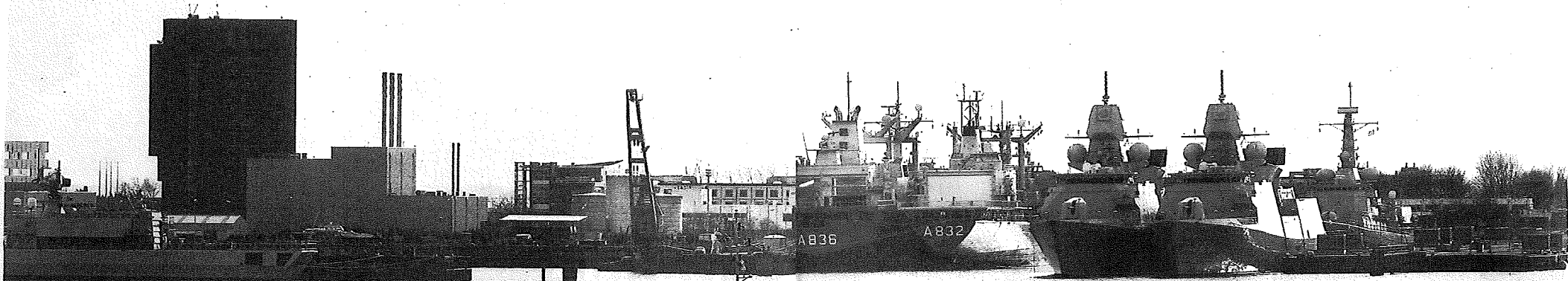


Gibraltar van het Noorden



De marine domineert Den Helder. Nu Defensie krimpt, krimpt Den Helder mee. Samenwerking met het bedrijfsleven moet de stad én de marine van de ondergang redden.



Leegstaand postkantoor in Den Helder. Foto's Maurice Boyer

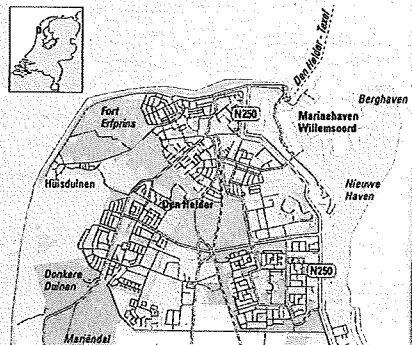
DOOTLAURA STARINK

Deslagboom naar de Marinerevieren Den Helder bij de Moermanbrug is gesloten. Wie naar binnen wilt, heeft een pasje nodig. Maar als het aan commandeur Kees Boelena Robertus ligt, staat die slagboom voor burgers en bedrijfsleven binnengaan op een forse klier. Boelena Robertus, directeur operatie en ondersteuning en directeur van het Marinerevieren van de Koninklijke Marine, kijkt vanuit zijn kantoor uit over de grote grijze zeebodems waarmee hij zelf jarenlang de wereldzeeën heeft bewaren. Den Helder krimpt, Defensie krimpt, we delen hetzelfde leed en hebben dus ook een gemeenschappelijk strategisch belang, zegt de commandeur. De commandeur spreekt van "een ontdekkingsreis". Den Helder is wat ons betreft zeker geen aflopende zaak. In Den Helder, zeggen gemeentebestuur, bedrijfsleven en marine in loor, zijn wij getuige van een uniek experiment. Militair-civiele samen-

werking moet de industrie in de haven meer rulant geven en de stad én de marine van de ondergang redden. Boelena Robertus: „We kunnen opleidingen, kosten en kades delen.“ Twee jaar geleden schreven burgemeesters Wim Duetman en Jan Mans in opdracht van het Rijk een rapport over Den Helder. Hun conclusies waren hard: de marine is dominant en heeft grote invloed op het bestuur en de economische ontwikkeling. Het gemeentebestuur is vleugellam door politieke ruzies en versplintering (twee partijen voor 31 raadszetels). En Den Helder oogt zo onmazigeklekkend dat niemand erover piekert er een huis te kopen. Maar er is een uitweg: investeer in de haven, de offshore, maritiem onderzoek en combineer gespecialiseerde opleidingsinstituten voor de marine en de industrie. Laat burgers en militairen samenwerken. Toenmalig minister van Defensie Hans Hillen (CDA), geplaatst door enorme bezuinigingen, gaf het groene licht. Ervaring is er al: het militaire vliegkamp De Kooij deelt zijn lan-

Marine domineert Den Helder

dsbaan en exploitatiekosten algen met Den Helder Airport, dat de helikoptervluchten voor de offshore-industrie verzorgt. Toen het ministerie van Defensie vorig jaar overwoog het vliegveld weg te bezuinigen, trok het bedrijfsleven de portemonnee om de helihaven open te houden. Dat smaakt naar meer: langzaam maar moet nu ook de marinelhaven opengaan. De eerste 'pilots' lopen al: de marinelhavenwerf blust in Den Helder burgerbrandjes en onderhoudt wordt of de marinelkade die speciaal gebouwd gaat worden voor het nieuwe bevoorradingsschip Karel Doorman ook voor het bedrijfsleven kan worden opengesteld. 'Gibraltar van het Noorden' doopte Napoleon de aan drie kanten door zee omspoelde Kop van Noord-Holland in 1811 en hij bouwde drie forten op de goed verdedigbare landtong tegenover Texel. In de negentiende eeuw strekte de Koninklijke Marine naar in Den Helder, om er nooit meer weg te gaan. Dat bleek een vloek en een zegen. Anderhalve eeuw bracht de marine de havenstad



bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

Alleen tijdens Sall Den Helder en de Mariniedagen komen 's zomers honderden bezoekers, om te kijken naar de nieuwste smuifjes van de nazaten van Michiel de Ruyter, die liggen aangemeerd aan de kades van de vroegere marineterrain Willemsoord. Maar in de winter kun je gerust een kanon afschieten. Het enige leven komt op een grijze achternamiddag van de nieuwe lichte adelenboosten van het Koninklijke Instituut voor de Marine, die netjes in het geld leren hoe ze hun waterproof geweren moeten presenteren.

Het lijkt zo logisch: stel de marinelkades open voor de offshore-schepen van Vroon, de Marine, die netjes in het geld leren hoe ze hun waterproof geweren moeten presenteren. Het lijkt zo logisch: stel de marinelkades open voor de offshore-schepen van Vroon, de Marine, die netjes in het geld leren hoe ze hun waterproof geweren moeten presenteren.

Maar nu de marine fors moet bezuinigen, krimpt Den Helder mee. Het aantal inwoners van de stad daalde de afgelopen tien jaar van 62.000 tot 57.000 en die trend zal doorzetten. De economische crisis tref in Den Helder vooral voor de middenstand. De werkloosheid schommelt rond het landelijke gemiddelde van 7 procent. Van de 30.000 arbeidsplaatsen die de Nederlandse marine ooit bood, zijn er landelijk ruim 10.000 over. In Den Helder is de marine nog steeds goed voor 7.200 arbeidsplaatsen, een kwart van het totaal. Bij het Marinerevieren, dat militaire vaartuigen en apparatuur repareert, werken 2.000 man, hoofdzakelijk burgers personeel. Die werkloosheid willen Den Helder en de marine koste wat het kost in stand houden.

Er is nog altijd geen snelweg naar Den Helder. De laatste tielentwintig kilometers tot de Waddenzee is er al: alleen die eindeloze tweebaanweg, die in de zomer leidt tot ergernis in de stad over de lange files voor de veerpont naar Texel. Toeristen rijden Den Helder voorbij, ondanks de zeven kilometer zandstrand waar de stad zo trots op is. In het toerisme werken nog geen 350 mensen, het aantal hotels is op één hand te tellen. De visserij is op haar retour: van de zestig visserskoters zijn er nog maar goed vijftien in bedrijf. En de binnestad blijft desolant: in Rotterdam was de marinelhaven in de Tweede Wereldoorlog de meest gebom-

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

bardeerde stad van Nederland. Het oude stadshart is weggebroken, het postkantoor staat leeg, het stadshuis ligt verscholen in een buitenwijk, de Beatrixstraat is een popponversie van de Rotterdamse Koopgoot.

voeren helikopters alle werknemers van de platforms af en aan. Vervoer over zee kost te veel tijd en is vooral in de winter te gevaarlijk. Hijden jaar gelede was Rob Tompot, destijds directeur, nu president-commissaris van Peterson SBS, de eerste die begreep dat de acht grote Noordzee er belang bij hadden hun bevoorradingsschip kost zo'n 10.000 à 15.000 euro per dag en voer vaak half leeg naar de platforms. Het bedrijf richtte boorplatformen en 140 platforms van verschillende oliemaatschappijen tegelijk en dat scheelt gauw drie tot vier boten per dag.

Het Rotterdamse familiebedrijf Peterson (3.000 werknemers, van wie 300 in Den Helder) slaagt er met 17 schepen in de hele logistiek voor de Noordzee snel af te wikkelen. In vier uur tijd kan een schip aanmeren, tanken, laden en lossen in 'het pruts-havenje', zoals Tompot het noemt. Ook voor schepagente Peterson, die zijn kades huurt van de gemeente Den Helder, is de verzelfstandiging van de haven een stap vooruit. „Het gemeentebestuur is de baas“, zegt Tompot. „Wij burgemeesters in tien jaar is niet normaal. Mensen met kwaliteit kiezen niet meer voor de politiek. De gemeenteraad is verdeeld en heeft overal een mening over. Dat maakt de besluitvorming traag en stopteplannen, bijvoorbeeld om de stadsschouwburg te verplaatsen naar de oude ketelmakerij op Willemsoord. Dat moet het uitgestorven terrein zijn levensvatbaar te maken.“

Militair-civiele samenwerking klinkt schitterend. Maar Boelena Robertus bezet hoe ingewikkeld dat is. Een voorbeeld: vorige zomer werd praktisch het eerste offshore-schip van Vroon aan in de Marinerevieren. Het experiment resulteerde in een rapport van zestig bladzijden waaruit bleek dat er nog 'allezegen' veel geregeld moest worden.

Hoe maak je bijvoorbeeld een militair terrein toegankelijk voor burgers zonder inbreuk te doen op het beveiligingsgebied van Defensier Stel dat op de Marinerevieren, mogen die Panamezen hier dan gewoon rondbanen, terwijl links en rechts geleide wapensystemen liggen opgeslagen?

„De admiraal en ik zijn beiden op de waren aanbesteding en oerlijke concurrentie door werknemers van de marine, die ambtenaar zijn? En

„Den Helder is wat ons betreft geen aflopende zaak“

Boelena Robertus, Commandeur

Niemand piekert erover om in Den Helder een huis te kopen

goed van de marine worden de beslissingen in Den Haag genomen. De verzelfstandiging van de haven vindt ook Schulling een doorbraak. „De overheid is geen ondernemer. Een havenbedrijf moet als zelfstandig rechtspersoon kunnen investeren. Een gemeente maakt bij investeringsbeslissingen heel andere afwegingen.“ De politieke ruzies in Den Helder verklaart de burgemeester uit de gesloten bestuurlijke cultuur in Den Helder, waar persoonlijke relaties leeuwlang overheersend zijn. Als buitenaarder hoort hij de sfeer te kunnen verbeteren.

Den Helder heeft ook gewoon pech gehad, bijvoorbeeld met de grootschalige plannen voor een nautisch themapark op de voormalige marinelhaven Willemsoord. Dat werd een flop. Er gingen geruchten over fraude, prius Willem-Alexander (militair opgeleid in Den Helder) werd daarom de opening niet verrichten en projectleider Libena vertrok met de noorderzand. Er zijn nu nieuwe plannen, bijvoorbeeld om de stadsschouwburg te verplaatsen naar de oude ketelmakerij op Willemsoord. Dat moet het uitgestorven terrein zijn levensvatbaar te maken.

Militair-civiele samenwerking klinkt schitterend. Maar Boelena Robertus bezet hoe ingewikkeld dat is. Een voorbeeld: vorige zomer werd praktisch het eerste offshore-schip van Vroon aan in de Marinerevieren. Het experiment resulteerde in een rapport van zestig bladzijden waaruit bleek dat er nog 'allezegen' veel geregeld moest worden.

Hoe maak je bijvoorbeeld een militair terrein toegankelijk voor burgers zonder inbreuk te doen op het beveiligingsgebied van Defensier Stel dat op de Marinerevieren, mogen die Panamezen hier dan gewoon rondbanen, terwijl links en rechts geleide wapensystemen liggen opgeslagen?

„De admiraal en ik zijn beiden op de waren aanbesteding en oerlijke concurrentie door werknemers van de marine, die ambtenaar zijn? En

hoe moet in godsnaam een kadegrad worden berekend? „De marine is leeggevoerd“ rekeningen van schrijver, zegt Boelena Robertus. „Het gaat ons om veiligheid, niet om winst, maar het doel van de hele operatie is wel dat ook onze kosten dalen.“

Het wordt een lange weg van kleineschappen, maar de commandeur is optimistisch. Veel ziet de marine ook in samenwerking met onderzoeksinstituten als TNO, ECN (Nederlands Onderzoek Centrum Energie) en Petten (Instituut voor Marine Resources uit Wageningen), die zich in Den Helder hebben aangevestigd in de Marinerevieren Campus Netherlands. MCN heeft een eerste lichte hbo-studenten een special op de praktijk gerichte minor 'olie en gas' laten volgen; alle studenten hebben inmiddels een baan in de offshore. Een minor 'wind' is in voorbereiding.

Volgens Maria Doedens, directeur van de Maritieme Campus Netherlands, zijn in de Nederlandse energie-offshore door de vergrijzing de komende jaren 14.000 vervangers nodig. „Er dreigt een schaarste aan goed opgeleide mensen en die heeft de marine in overvloed.“ Maritiemen gaan op hun 55ste met pensioen en kunnen daarna zo in de offshore aan de slag. En die cultuurverschillen? Die vallen zwaar, zegt Doedens. Als voormalig directeur van Vroon Offshore Services kent ze de mentaliteit in de industrie goed. Offshore-mensen zijn doeners. „Offshore is heel snel en flexibel en de veiligheidseisen zijn heel hoog. Anders dan de regio handelsvaart combineren dat uitstekend met de marine.“

De grondstoffen over de Noordzee mogen eindig zijn, Den Helder was eind vorig jaar bij verrast toets het Duitse vliegbedrijf Wintertahl 120 kilometer buitengaan een nieuw olieveld van naar schatting 30 miljoen vaten ontdekten. En als de olie- en gasbronnen opraken, kan de offshore-industrie geld verdienen met de ontakeling van de olieplatformen en zich omscholen voor wind-energie.

Als de regering de duurzame economie eindelijk eens serieus zou nemen, mooppen ze hier, zou Den Helder daar in de toekomst een mooie boterham aan kunnen verdienen. Want Nederland loopt met wind-energie hopeloos achter. „Mitschelen“, zegt Maria Doedens, is de crisis uiteindelijk voor Nederland een zegen. Als we slim zijn gebruiken we hem om onze achterstand op het buitenland in te halen.“