

## INTERVIEW

WIM VAN DER VELDE & MONIQUE VAN DER PALM

OFFSHORE-INDUSTRIE KAN BOUWEN OP SEAWAY HEAVY LIFTING

# Zwaargewicht zet in op innovatie



Wim van der Velde

Twintig jaar bestaat Seaway Heavy Lifting. Het bedrijf ging op 1 januari 1992 van start. Wim van der Velde uit Rockanje was er vanaf de start bij. De Chief Technology Officer bepaalde mede de koers. Onder meer in de rol van bouwcoördinator van het grootste kraanschip ter wereld, de Oleg Strashnov. Het in 2011 in de vaart gekomen en vernieuwende schip is een van de grote troeven van Seaway Heavy Lifting.

Seaway Heavy Lifting (SHL) is een allround dienstverlener voor maritieme transporten en constructiewerken in de offshore-industrie. Zoals de naam al aangeeft is het bedrijf, dat kantoren heeft in Zoetermeer en Limassol (Cyprus), gespecialiseerd in zware transporten en hijsklussen. SHL beschikt onder meer over twee van de grootste kraanschepen ter wereld.

Monique van der Palm neemt ook deel aan het interview. Zij begint meteen maar met een compliment voor SHL, omdat Wim van der Velde te bescheiden is om zelf de loftrompet te steken over het bedrijf: 'Seaway Heavy Lifting is een voorbeeld van de Nederlandse aanpakmentaliteit in de maritieme sector. Een mentaliteit en vernieuwingsdrang waarmee ze erg succesvol zijn geworden.'

Van der Palm is directeur-eigenaar van M Restart en ze is trots om het bedrijf als klant te hebben. Haar Rotterdamse bureau is gespecialiseerd in



Monique van der Palm

de projectsupport en werving van vast personeel voor tal van wereldspelers in de offshore en de maritieme sector.

#### Perestrojka

SHL is een exponent van Hollands glorie, maar wel een kind geboren uit een Russische moeder en een Noorse vader. Dankzij de perestrojka kreeg de Russische staatsoliemaatschappij KalinigradMorneft (nu: LukoilKalinigradMorneft) de kans haar vleugels uit te slaan in het Westen. In Noorwegen kreeg Stolt Nielsen Seaway een opdracht om installatiewerk te verrichten voor offshorebedrijf Statoil. Wim van der Velde: 'Dat ging niet met de schepen die zij zelf hadden. Daarom richtten ze een joint-venture op met de Russen die een paar jaar eerder een kraanschip hadden laten bouwen dat daar juist uitstekend geschikt voor was: de Stanislav Yudin. Daaruit is Seaway Heavy Lifting voortgekomen.'

Doordat Michel Bonte, die tot die tijd bij Heerema werkte, werd aangetrokken om het nieuwe bedrijf te leiden, opende de nieuwe onderneming ook een kantoor in Nederland. Rotterdam werd de thuishaven; het kantoor kwam in het nabijgelegen Zoetermeer te zitten. Via Bonte kwamen diverse specialisten mee aan boord. Onder wie Van der Velde, die zelf het vak ook bij Heerema had geleerd, de onbetwiste marktleider als het ging om de installatie van olie- en gasplatforms op de Noordzee.

'Nederland heeft wereldwijd een podiumplaats

qua zwaar constructiewerk', zegt Wim. 'Dat we als land in offshore-constructie zo'n grote rol spelen, daar mogen we de oude meneer Heerema voor bedanken. Die heeft als ondernemer met durf de weg geëffend.'

'In het kielzog zijn veel bedrijven en gespecialiseerde toeleveranciers ontstaan en gegroeid', beaamt Monique. 'Er is een heel dynamische en innovatieve branche ontstaan, die economisch van groot belang is voor Nederland.'

De concurrentie in de sector is hevig – ook tussen SHL en Heerema – maar er heerst ook veel respect en wanneer dat nodig is kan men bij elkaar terecht. 'Met een technische vraag of als er even een extra sleepboot nodig is en de ander heeft er toevallig toch één in de buurt.'

**'Er is een heel dynamische en innovatieve branche ontstaan, die economisch van groot belang is voor Nederland.'**

#### 'Een klappie beter'

Een van de sterke eigenschappen van SHL is dat de kraanschepen zo ontworpen zijn dat ze flexibeler kunnen worden ingezet dan de meeste andere. Zo kunnen ze zelf varen. Dat maakt dat ze relatief snel van de ene exploitatieregio naar de andere kunnen. Terwijl kraanschepen van veel concurrenten met sleepboten verplaatst moeten worden en te groot zijn voor het Suez-



kanaal (en dus moeten omvaren) – zodat ze er maanden over doen om van de Noordzee naar Australië te komen.

De Stanislav Yudin is nog steeds actief. De hijscapaciteit van het schip is in stappen wel vergroot – naar 2.500 ton. In 2011 bracht SHL een nieuw kraanschip in de vaart: de Oleg Strashnov. Het ontwerp is van het bedrijf zelf. Van der Velde was verantwoordelijk bouwcoördinator.

Ontwerp en bouw vergden circa zes jaar. 'Alle ervaringen en lessen die we met ons eerste schip hadden opgedaan, hebben we verwerkt in het nieuwe. Wat goed werkte, hebben we nu weer toegepast. Waarvan we dachten dat het 'een klappie beter' kon, hebben we oplossingen bedacht.' Geheel in lijn met de oplossingsgerichte en vernieuwende instelling die SHL ook tijdens projecten voor opdrachtgevers tentoonspreidt.

### Oleg Strashnov

De Oleg Strashnov is 183 meter lang en 47 meter breed. Het schip heeft een hijscapaciteit van 5.000 ton en daarmee is het 'wereldkampioen tillen voor schepen'. De Oleg Strashnov kan op eigen kracht een vaarsnelheid behalen van 14 knopen.

Met 70 meter is de Oleg Strashnov eigenlijk te hoog voor het Suezkanaal. 'Maar we kunnen de kraan strijken en dan kunnen we daar wel onder de bruggen door. Toen we de eerste keer door het kanaal voeren, kwamen alle Suez-autoriteiten kijken.'

Het schip is als eerbetoon genoemd naar een van de vroegere directeuren van de Russische aandeelhouder van SHL. De handtekening van de in 2001 overleden Oleg Strashnov stond ook onder het allereerste contract voor de joint-venture waaruit SHL ontstond.

Van de Stanislav Yudin (genoemd naar een Russische minister voor olie en gas in de jaren '80) bleken mensen die naam in het begin lastig te vinden. 'Maar later zorgde die juist voor herkenbaarheid.' Het zegt toch meer dan wat je meestal ziet in onze branche: een combinatie van een letter en een getal.'

### Windmolenparken

Wim van der Velde was lange tijd als Chief Operations Officer verantwoordelijk voor de uitvoering van projecten en opdrachten. Sinds 1 januari is hij Chief Technology Officer. Dat is meer een strategische functie. 'Ik kijk naar wat we de komende jaren gaan doen. Hoe verandert het werk? En wat moeten wij doen om aan de toekomstige vragen uit de markt te kunnen voldoen?'

Die markt is op zich goed, denkt hij. Er worden wel alternatieve energiebronnen ontwikkeld, maar de behoefte aan olie en gas groeit nog steeds. Een mogelijke bedreiging voor Nederlandse bedrijven is de concurrentie



uit het Verre Oosten, waar zich nieuwe markspelers melden.

'Maar denk je dat zij het net zo goed kunnen als jullie', vraagt Monique van der Palm. 'Ik hoor nogal eens dat ze het vereiste kwaliteitsniveau niet halen.' Wim van der Velde: 'Op dit moment niet, maar waarom zouden ze het niet kunnen leren. Dat hebben we in de auto-industrie ook gezien.' Het betekent dat SHL nog meer inzet op innovatie, om de kennisvoorsprong te behouden en efficiënter te werken.

Ondertussen is het bedrijf ook op een nieuwe markt actief geworden: de bouw van offshore-windmolenparken. 'Daar hebben we het sinds een jaar of twee behoorlijk druk mee. Op dit moment halen we er zelfs ongeveer 50 procent van onze omzet vandaan. Het is een moeilijke markt, doordat de ontwikkelingen heel snel gaan. Dat komt door de externe druk – van de politiek. Men wil te snel en daardoor worden in de productie fouten gemaakt. De energieproductie uit offshore-wind die de politiek belooft voor 2020 is gewoon niet op zo korte termijn haalbaar. Men dacht de op land toegepaste windmolens en technieken makkelijk op zee te kopiëren. Dat kan niet. Er zijn heel specifieke eisen.'

Wim van der Velde pleit ervoor de expertise en ervaring die in veertig jaar olie- en gaswinning op zee heeft opgeleverd ook te benutten voor offshore-windmolenparken. Seaway Heavy Lifting wil opdrachtgevers daarbij uiteraard behulpzaam zijn.

**Meer informatie: [www.shl.com.cy](http://www.shl.com.cy) of bel: 079-363 77 00 vraag naar Claudia van Andel**