

# Luxe schepen redden

De Nederlandse scheepsbouw heeft de laatste decennia enorm geleden onder buitenlandse concurrentie. Toch gloort er hoop. Specialisatie en innovatie kunnen deze 350 jaar oude maakindustrie behoeden voor de ondergang.



door  
**Bas van der Hoeven**

bas.van.der.hoeven@gelderlander.nl

**N**ederland is allang niet meer de scheepsbouwnatie die het was. In de Gouden Eeuw kwamen buitenlandse vorsten kijken hoe in ons land houten schepen

## Scheepsbouw

werden gebouwd die alle wereldzeeën bevoeren. Die voorsprong zijn we kwijt, maar Nederland telt nog steeds mee. Vooral met de bouw van megajachten, luxe cruiseschepen en werkschepen voor de offshore (activiteiten op volle zee, red.) doen Nederlandse werven op wereldniveau nog steeds mee. In 2012 waren er nog 29.500 voltijdbanen in het totale scheepsbouwcluster van grote en kleine werven die zeeschepen, binnenvaartschepen, jachten en kleine bootjes bouwen. Totale

omzet: 6,1 miljard euro. De cijfers van 2013 worden in mei bekendgemaakt door Scheepsbouw Nederland. Het afgelopen jaar gingen verschillende scheepswerven failliet. De daling van omzet en arbeidsplaatsen zal nog doorzetten; er is nog steeds overcapaciteit. Brancheorganisatie Scheepsbouw Nederland ziet ook kansen. Specialisatie, innovatie en samenwerking zijn de middelen om de neergang te stoppen. Nederland heeft nog steeds veel kennis in huis en ontwikkelt

nieuwe concepten. Daar moeten we het volgens Scheepsbouw Nederland van hebben nu steeds meer schepen in lagelonenlanden worden gebouwd. In Europa hebben werven in Duitsland en Spanje meer te lijden onder de crisis dan in Nederland. Scheepsbouw Nederland spreekt van een 'dramatische terugval' in Duitsland. Dat land heeft zich vooral gericht op de bouw van containerschepen en die markt staat droog. In Spanje kampen werven met de strengere financieringseisen van de Europese Commissie.

Nederland was in de vorige eeuw nog een toonaangevend scheepsbouwland. Na de Tweede Wereldoorlog was er een enorm tekort aan schepen. De scheepsbouw barstte uit zijn voegen. Dat leverde tienduizenden banen op. Tot midden jaren zeventig bleef dat zo, tot de vraag naar schepen slonk en de concurrentie groeide. Na Japan gingen ook Korea en China zich richten op scheepsbouw. Het aantal



Het trappenhuis van de Catherine heeft evenveel allure als de Titanic. Aan de voorkant van de glazen liftkoker stroomt straks een waterval. foto Do Visser/De Gelderlander