


Patrick Janssens, directeur-eigenaar Scheepswerf De Hoop:

‘Wie koppijn heeft, verdient geld’



FOTO: S. CIJS KROES

In Nederland overleeft de scheepsbouw niet, omdat arbeid te duur is en er onvoldoende technici te vinden zijn. De scheepsbouw is conservatief en een gezond bedrijf moet groeien. Wie praat met Patrick Janssens, directeur-eigenaar van Scheepswerf De Hoop, ziet de ene na de andere *conventional wisdom* uit de scheepsbouwindustrie sneuvelen. “Er is niets mooiers dan het tegendeel bewijzen.”  **Mark van Baal**

Scheepswerf De Hoop ligt letterlijk aan de Duitse grens. De twee scheepshellingen komen uit in de Rijn, die de grens vormt. Drie klassieke scheepskransen torenen uit boven fabriekshallen, scheepshellingen, casco's en drie riviercruiseschepen.

Patrick Janssens (41), sinds 2007 directeur-eigenaar van de werf, laat de broodjes kroket in zijn kantoor koud worden. Hij wil eerst een rondje over de werf lopen. Te beginnen in de tekenkamer. “We beginnen ieder project met een schoon stuk papier. Dat levert altijd een nieuw schip op.”

Ingewikkelde schepen

De scheepswerf bouwt in Lobith en Foxhol vijf tot negen schepen per jaar, van riviercruiseschepen tot zogenoemde mud-mix (boorvloeistof) and supply vessels voor de offshore olie- en gasindustrie. De gemene deler is dat het ingewikkelde schepen zijn. “Daarvoor hebben we ervaren ingenieurs en creatievelingen nodig”, zegt Janssens, “wat bijna een tegenstelling is. Om creativiteit te stimuleren moet je een spanningsveld creëren. Dat lukt doordat we dicht bij de markt te zitten. En je moet een sfeer creëren waarin ze alles mogen roepen.”

Op weg naar een van de fabriekshallen wijst Janssens op de bedrijfsschool. Jonge technici van de mts werken drie dagen en volgen twee dagen theorie. “We willen graag dat de mensen die uitvoeren ook zelf blijven nadenken en feedback geven aan de tekenkamer.” De ingenieurs zetten zo min mogelijk op papier. “We willen lassers die zeggen: ‘Ik zou deze las anders maken’, in plaats van domweg een las uit te voeren omdat die op papier staat.”

Dat alle technici, zowel de ontwerpers als de uitvoerders, Nederlanders zijn, is cruciaal voor een goede communicatie. Het kost De Hoop geen moeite om technici te werven en te houden. Op de werf lopen nu zo'n zeshonderd man rond.

“Wij willen meer dan alleen een mooie boot bouwen. We zijn ook trots als een klant er veel geld mee verdient”, zegt Janssens later op zijn kantoor achter een glas melk en een broodje. “Wij zijn een

werf én een ontwerp bureau”, zegt hij met nadruk. Klanten die met een gedetailleerd bestek komen en alleen een werf zoeken om dat schip te bouwen, kan hij niet concurrerend bedienen. “Je hebt twee soorten werven: werven die zeggen: ‘U vraagt, wij draaien’, zo goedkoop mogelijk. En werven die voorop willen lopen en zelf ontwikkelen. Wanneer een klant met een tekening komt, dan draaien we die om en beginnen we op de achterkant opnieuw te tekenen.”

Menukaart

Innovaties moet je de markt in duwen, is Janssens overtuiging. “Wij duwen in plaats van dat er aan ons getrokken wordt. Als werf probeer je vernieuwing bij je klanten te brengen, die het dan weer aan hun klanten moeten verkopen.” Hij ziet zijn scheepswerf als *sparring partner* voor rederijen. De rederijen moeten de nieuwe ideeën bij hun klanten, de gebruikers, brengen. “Wij bepalen de menukaart; de rederij en oliemaatschappij bepalen de vraag.”

Zo ontwikkelde De Hoop bevoorradingschepen met een zuinige diesel-elektrische voorstuwing. Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) kocht eind vorig jaar tien platform supply vessels met hybride voortstuwing, hoge eisen aan de accommodatie en de verregaande DP (Dynamic Positioning)-systemen, die ook onder zeer zware weersomstandigheden op hun plek blijven liggen. Ze gaan offshore boor- en productieplatforms voorzien van boorvloei-stof, brandstof, drinkwater en gereedschap.

Maar innoveren is meer dan een klant overtuigen, zegt Janssens. Technisch zijn er altijd ook nog wel een paar zaken op te lossen. “Innovatie is 90 procent bestaande componenten in een nieuwe configuratie toepassen, maar de laatste 10 procent moet nog wel ontworpen en gebouwd worden. De schakelingen om de motoren zowel generatoren als voortstuwing te laten aandrijven, worden nu ontwikkeld.”

Wat maakt de scheepvaart conservatief? “De kost gaat voor de baat uit”, antwoordt Janssens direct. “Mensen zijn bang voor kosten en voor koppijn.” Innovatie wordt in zijn ogen gefnuikt door ‘koppijn-avers’ gedrag. “Maar wie veel hoofdpijn heeft, kan veel

‘We willen graag dat de mensen die uitvoeren ook zelf blijven nadenken en feedback geven aan de tekenkamer’

Intermix/Transmix schip voor Nigeria

Scheepswerf De Hoop heeft onlangs een opdracht getekend voor het ontwerp en de bouw van een Intermix/Transmix schip. De opdracht bestaat uit een nieuw ontwerp voor een 68,23 x 15,77 meter offshore service/support vessel (OSV) voor Awaritise Nigeria Limited (ANL). Het schip zal voornamelijk worden ingezet in de offshore olievelen van de Koninklijke Nederlandse Shell (Shell Nigeria) en Chevron voor het afvoeren van Transmix vloeistoffen, de bijproducten die ontstaan tijdens olie-exploitatie en olietransport via pijpleidingen. De levering van de OSV staat gepland voor het laatste kwartaal van dit jaar.



► verdienen, want als je ergens wakker van ligt, ben je een pro-bleem aan het oplossen.”

Het valt overigens wel mee met het conservatisme van de scheepvaartindustrie, zegt Janssens, maar dat is niet altijd goed. “Je ziet steeds meer omgekeerde boegen of boegen in de vorm van een walvis. Maar je moet wel de wetenschap van de marketing scheiden. Er wordt een hoop onzin verkocht. Vaak zeggen onze ingenieurs: ziet er leuk uit, maar het is niet meer dan een hoop onnodig staal.”

Dat die bijzondere boegvormen wel regelmatig worden gebouwd, komt volgens Janssens door het feit dat steeds meer beslissingen in de rederijwereld niet meer worden genomen door technici maar door financiële mensen. “Die willen een lekker plaatje laten zien bij de bank. Wie wil er niet een schip van *the next generation* in zijn vloot?” Tegelijk met het aantal innovatieve boegen stijgt het aantal ongelukken, ziet Janssens.

Zeuren en zeuren

Niet alleen de klanten, ook de leveranciers moeten soms worden overtuigd. Neem de hybride voortstuwing van de offshore support vessels, waar dieselmotoren zowel de schroef aandrijven als een generator. “Een motor is er om een schip voort te stuw en of om een generator aan te drijven. Niet voor allebei. Dit kan niet”, kreeg Janssens in eerste instantie te horen. “Je moet blijven zeuren en zeuren. En word je er door de voordeur uitgetrapt, dan moet je door het badkamerraam weer naar binnen klimmen.”

Zo ging het ook met een nieuwe snijmachine voor staalplaten. Na veel aandringen ontwikkelden een snijmachinefabrikant en een robotfabrikant samen een snijmachine met een robotarm die schuin afsnijdt. “We kwamen op het idee toen we ons realiseerden dat het raar was dat we staalplaten eerst met een machine recht afsneden en er vervolgens met de hand tegen hoge arbeidskosten hoeken in sneden. Nu maken we stalen spanten goedkoper dan in China of Vietnam.” Eerst zagen de beide fabrikanten er niets in, maar de machine is nu voor beide bedrijven een verkoop-succes en staat in vele werven. “We patenteren niets. We willen vooruitgang niet afremmen.”

Klus in Nederland

Interesse in scheepsbouw zat er al vroeg in bij Janssens. Hij zield en samen met zijn vader laste hij een weekendcruiser van 6,5

HOEVEEL RIJMTTE KRIJG JE ALS LOODS?

SOMS MAAR
3 METER.

De laatste 500 meter naar de kade zijn vaak hachelijker dan uit de hele wereld. Voordat je dit beroep kunt uitoefenen, volg 500 mijl op volle zee. Als registerloods zorg je ervoor dat je een intensieve opleiding die slechts is weggelegd voor schepen veilig en vlot in en uit de haven gelooft worden. ervaren stuurlieden en kapiteins. Uitdagend en afwisselend Over soms moeilijk bevaarbare waterwegen, op elk mogelijk werk, een onafhankelijk beroep, uitstekende voorwaarden en je tijdstip en onder alle weersomstandigheden. Je vaart niet op werkplek op rijtjstand van huis. Ben jij toe aan een uitdaging? één maar op vele honderden schepen. Je adviseert kapiteins Kijk op www.loodswoorden.nl

