

De scheepsbouwsector in het Noorden kreeg de afgelopen jaren weer aardig wat kleur op de wangen. De werven liggen vol, de orderportefeuilles ontlokken een glimlach. Toch zijn er bedreigingen zat. Zoals: waar vinden we genoeg mensen om al die – van steeds meer technologie voorziene – schepen te bouwen?



Stand van de Maritieme Academie en ROC Friese Poort op de beurs Boot Holland in Leeuwarden, eerder deze week. Docent Hette van der Meer (midden) met hbo-student Jouke Jorn van der Ploeg (op de boot) en vmbo'ers Lars de Vries, Ryan Noort (blond) en Sander Brugmans.

WIE KOMT HELPEN SCHEPEN BOUWEN?

De wereld van de scheepsbouw is er één die meegolft met de grillen van de wereldeconomie en internationale regelgeving. Goede tijden en slechte tijden wisselen elkaar af. Dat is altijd zo geweest. Op een wereldwijde crisis zoals we die tien jaar geleden kenden, volgt een goede tijd omdat rederijen hun achterstallige scheepspark snel gaan vervangen. In die tijd zitten we in wezen nog steeds, maar er zitten uitdagingen bij die we nooit eerder gekend hebben. Maar: uitdagingen en kansen horen bij elkaar als de zon en de maan.

Om maar eens met de uitdagingen

te beginnen: het personeel. Het gemis aan technische vaklui laat zich al jaren voelen maar gaat steeds meer pijn doen. Mensen die met hun handen willen en kunnen werken, zijn er steeds minder. „Dat probleem komt van twee kanten”, zegt Jellie Huisman, vestigingsmanager van Marnic uitzendbureau in Drachten. „Aan de ene kant hebben we in de sector te maken met een vergrijzingsgolf, aan de andere kant komen er te weinig jongeren bij.”

Marnic uitzendbureau kent de markt al een kwart eeuw en specialiseerde zich in personeel voor de scheepsbouwsector. „Dit is echt een groot en groeiend probleem. Je ziet

dat scheepswerven zich in bochten wringen om medewerkers te krijgen. Ze bieden interne opleidingen, zorgen voor aantrekkelijke voorwaarden, maar het is nog niet genoeg. Het grootste punt is dat de jongeren van nu niet meer voor een technisch vak kiezen. Ze willen geen vieze handen krijgen, lijkt het wel.”

CAMPAGNES

Marnic uitzendbureau helpt de grote werven actief mee met campagnes die leerlingen op de middelbare school al moeten interesseren in een loopbaan in de sector. „Daarnaast hebben wij natuurlijk onze eigen manieren om mensen te vinden. We zijn een bekende naam in de scheepsbouw. Dat helpt. Maar het is niet makkelijk, ook niet in de luxe jachtbouw, waar wij ons in gespecialiseerd hebben. Soms snap ik dat niet. Je maakt de meest luxe schepen van de wereld, je kunt heel secuur aan steeds andere projecten werken. Dat moet toch fantastisch zijn?”

Dat het fantastisch is, weten ze bij de Maritieme Academie in Harlingen ook. Daar begon dit schooljaar de opleiding Scheeps- en Jachtbouw, een vmbo-opleiding onder de profielrichting Maritiem & Techniek. „Het enthousiasme is heel groot. Zeker als we elke maandag met de bus naar Sneek gaan waar ze op een echte werf geschoold worden”, vertelt docent Marin Vooges.

De belangrijkste reden waarom de academie begon met de opleiding is duidelijk: het schreeuwend tekort aan vakmensen in de sector. Directeur Arjen Mintjes: „Wij hebben veel contact met de bedrijven in het Noorden en weten wat er speelt. We weten ook dat we moeten proberen de scholieren zo vroeg mogelijk met dit type werk in contact te brengen. Een mbo-opleiding was er al, voor vmbo moest je naar Rotterdam. Nu kun je daar ook voor bij ons terecht.”

De academie is vooral bekend vanwege de maritieme opleidingen, voor beroepen op zee dus. Mintjes: „Omdat wij een perfecte samenwerking met mbo en hbo hebben, stromen ongekend veel scholieren door. Datzelfde zetten we ook op voor deze nieuwe opleiding. De mbo-opleiding van ROC Friese Poort in Sneek sluit naadloos aan.”

PRAKTIJKLES

Mede ingegeven door adviezen van de noordelijke werven, staat het lesprogramma in Harlingen bol van moderne technieken. Op het opleidingschip leren de scholieren bij-

Wie leert voor scheepsbouw heeft 100 procent baangarantie, met heel goede arbeidsvoorwaarden

voorbeeld werken met door waterstof aangedreven brandstofcellen en met batterypacks. Mintjes: „De docenten worden continu bijgeschoold om de innovaties die elkaar in snel tempo aflossen, bij te houden.”

Scholieren komen vooral naar de nieuwe opleiding vanwege de praktijklles, op verschillende werven in Friesland, zoals Talsa, Icon Yachts en Feadship. Vooges: „Het gaat ons erom dat ze met alle facetten van de sector in aanraking komen.”

Nu is het zaak aan de bekendheid van de nieuwe opleiding te werken. „We moeten op de radar komen van leerkrachten in het Noorden, en ook van ouders. Veel te veel zien we nog dat die hun kinderen liever naar een theoretische opleiding sturen, terwijl de kinderen misschien wel wat anders willen. Zonde. Wie leert voor scheepsbouw heeft honderd procent baangarantie, met heel goede arbeidsvoorwaarden.”

De sector van de scheepsbouw kent vele vertakkingen. Je hebt de grote werven waar het grovere werk plaats vindt, de kleinere die zich meer bezighouden met de afwerking, je hebt producenten van interieurs, van opbouwen, van extra technische toepassingen. En je hebt ook de ontwerpers en ontwikkelaars.

VERDUURZAMING

Van die laatste groep is het Groningse Conoship International een mooi voorbeeld. Vooral omdat het zich al jaren toelegt op zo'n andere grote uitdaging: de verduurzaming. Conoship won afgelopen jaar een belangrijke prijs voor de toepassing van windenergie, presenteerde al een design van een emissieloos schip en is druk met een ontwerp van een systeem aan boord voor het terugwinnen en hergebruiken van CO₂.

„Innovatie en duurzaamheid zit in ons DNA. We zetten nu vol in op onderzoek van diverse duurzame maritieme innovaties, zodat we vooroplopen als de markt er rijp voor is”, zegt directeur Development Guus van der Bles. Conoship ontwerpt schepen voor afnemers in de hele wereld. „Duurzaamheid en efficiëntie waren natuurlijk altijd al van belang omdat brandstof besparen ook geld spaart. Dankzij nieuwe ontwerp tools komen we tot innovatieve voortstu-

wers en rompvormen om voordeel te behalen. Maar wij durven een stap verder te gaan en zetten ook in op onderzoek van innovaties die momenteel nog niet meteen uit kunnen in financiële zin, maar die in de toekomst wel een economische bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van het klimaatprobleem.”

Conoship ontving wereldwijd applaus – en verschillende onderscheidingen – voor het ontwikkelen van de VentiFoil. Dat is in wezen een aluminium vleugelzeil dat bij gunstige wind vanaf het dek van het schip automatisch rechtop gedraaid wordt en dan windkracht direct omzet in stuwkracht voor het schip. „Dat bespaart tot 20 procent aan brandstof en dus CO₂-uitstoot.”

Tien jaar aan onderzoek zit er in het systeem dat steeds vaker op schepen wordt toegepast. Van der Bles: „We zijn nog lang niet uitontwikkeld, het optimaliseren gaat door. Volgens onze toekomststudies zouden we op gunstige routes de helft van de energie die een schip nodig heeft om te varen uit wind kunnen halen. De rest kan dan komen uit diverse andere duurzame bronnen, zoals waterstof. Het punt waarop die systemen rendabel worden, komt dichterbij naarmate belastingen en/of boetes op CO₂-uitstoot meer toegepast gaan worden.”

KNAPPE KOPPEN

Voor het realiseren van die innovaties heeft Conoship continu knappe koppen nodig. De pakweg veertig medewerkers, veelal scheepsbouwkundig ontwerpers en constructeurs, worden altijd aangevuld met afgestudeerden. „Uit Delft en ook van NHL Stenden Hogeschool in Leeuwarden en van de Hanzehogeschool in Groningen. Het mooie bij ons is dat onze mensen vaak met verschillende dingen bezig zijn. Sommigen doen onderzoek naar de schepen van de toekomst, maar ze moeten ook gewoon zorgen voor een goede afwikkeling van de huidige ontwerp opdrachten.”

„Je ziet de beïnvloeding in allerlei innovatieve oplossingen in de actuele scheepsontwerpen. Omdat een schip een jaar of dertig meegaat, houden we bij het ontwerp zo veel mogelijk rekening met de toekomst, bijvoorbeeld met ruimte om later een alternatieve energiebron in te kunnen winnen. Welke dat zal zijn, is nu nog niet bekend. Dat is het mooie van deze branche: door alle veranderingen is er steeds ruimte voor nieuwe slimme innovaties.”