

Column mei 2007 voor Maritiem Nederland.

Ik ben graag bezig met kansberekening en probeer dan het geluk naar me toe te trekken. Op de paardenkoersen wed ik altijd dat het favoriete paard bij de eerste drie komt. Het betaalt niet zoveel uit, maar het wint wel. Op de roulettetafel speel ik een systeem waarbij de winstkans 84% is, natuurlijk krijg je dan ook maar twintig procent uitbetaald van de inleg, maar goed, dat hoort erbij. Het beste systeem is zo min mogelijk spelen, want anders komt de zero naar je toe. Bij het autorijden kun je beter letten op de auto die vóór jouw voorganger rijdt, dan op jouw voorganger zelf, dat scheelt enorm in reactietijd. De onveiligheid in de binnenvaart lijkt toe te nemen, binnen twee weken zijn er zes zware ongelukken gebeurd. 25 maart: De Exelsior verliest 32 containers in de Rijn; 6 april: De Cotrans loopt vast bij Urk; 7 april: bij de Oranjesluizen krijgt een met 960 ton zout geladen binnenvaartschip een gat in de romp; 7 april: op het Dortmund-Ems kanaal botsen een Duitse tanker en een Pools vrachtschip op elkaar; 8 april: bij Hoek van Holland vindt een explosie plaats bij een binnenvaart schip; 8 april: in de haven van Delfzijl breekt brand uit in een afgemeerde viskotter (de laatste twee rampjes zijn overigens van een andere orde dan waar we het nu over hebben). Is dit toeval of is er sprake van een groter risico door het zoeken naar de grenzen van de kansberekening? Schepen zijn de laatste tien jaar veel zwaarder geworden en middels computerprogramma's kan men eenvoudig berekenen of de belading maximaal is. Zodra je echter tegen je maximum aanzit is er weinig speelruimte meer. Grotere, zwaardere schepen hebben een andere manoeuvreerruimte. Volgens de wetten van de kansberekening heb je meer kans op ongelukken als de schepen groter worden en de rivier hetzelfde blijft. Men laat de ongelukken door experts analyseren en aan de hand daarvan zal men besluiten of de vaarreglementen moeten worden aangepast. Zet ook een beroepspokeraar in de commissie, is mijn aanbeveling.

Column juni.

Het ging fout in 2001, 2002. Toen is er te rigoureuus in het personeelsbestand gesneden en nu moet maritiem Nederland weer een inhaalslag maken. Er is een landelijk personeelstekort van meer dan 10% en dat is veel in een groeiende markt. Op 7 juni zette de TU Delft haar deuren open voor een maritieme carrièredag. Heel veel stands, de een nog indrukwekkender dan de ander. Gewone en strakke marineblauwe pakken en gewone en mooie meiden en daar tussendoor flitsende beelden van schepen in wording of in volle vaart. "Kies voor ons, kies voor een interessant leven", roept men de zoekende afstuderende toe.

In de grote collegezaal keken enkele aansprekende voorbeelden terug op hun carrière. René Berkvens, nu CEO Damen Shipyards: "Ik begon als langharig werkschuw tuig maar wilde de wereld zien en dat is mij door de scheepvaartindustrie ook gelukt". Hij verkocht boten in Amerika en Afrika en kwam uiteindelijk weer op het Nederlandse honk terecht.

Edward Heerema, CEO Allseas: "Mijn vader inspireerde me maar omdat er teveel broers waren stapte ik uit het familiebedrijf. We begonnen met 17 man, nu zijn dat er 2000; we begonnen op drie formicatafels, waarvan een voor de directie". In 2001 legde men pijpen op 1600 meter diepte, in 2007 op 2775 meter en men werkt tegenwoordig ook in ruwe wateren. Eric Rikken, maritiem ingenieur bij Vroon: "Ik werk nu al 23 jaar in dit familiebedrijf en dan wordt de sociale cohesie vanzelf groot". Hij verhaalde van de ontwikkeling in het vervoer van levend vee dat hij aan den lijve heeft meegemaakt. Een specialisme met aparte milieueisen, vooral na de periode van mond en klauwzeer.

Er waren enige parallellen te trekken in deze drie boeiende carrières. Om te beginnen bleek een technische opleiding de juiste start. Later kon je dan altijd nog omscholen naar ander werk, dat was makkelijker dan andersom. Verder hoorde je in ieder verhaal een enorme verwachting voor de nabije toekomst omdat die trend al enige tijd is ingezet, omdat de wereldhandel op volle toeren draait (o.a. China), omdat de olie-industrie een goede aanjager

blijft, omdat Nederland vele wereldtopbedrijven heeft en omdat onze kennisinfrastructuur op hoog niveau staat en zal worden gehouden.

Verder bleek uit deze drie levenslopen dat wetenschap dan wel het vertrekpunt is maar dat het vervolgens alle kanten op kan gaan in een internationale multidisciplinaire bedrijfstak. Je komt in aanraking met de overheid, het bedrijfsleven en de dienstverlening. Je krijgt te maken met luxe jachten, complexe vrachtschepen en oorlogsfregatten. Je werk ligt aan wal maar soms op zee. Bij zo'n arsenaal aan beroepsmogelijkheden is het opmerkelijk dat er een personeelstekort is en geen overschot, zoals in de kapperswereld.

Daar is wel een verklaring voor maar daarover misschien een volgende keer.

Column augustus

Tijdens een informele bijeenkomst voor freelance medewerkers op de burelen van Maritiem Nederland te Amersfoort in hartje Hollandse zomer, terwijl de regen zachtjes tegen de vele vensterramen tikte, kwam het gesprek op zeeroverij. Zeeroverij: een mooi woord, om te beginnen, dat precies aangeeft waar het om draait. Google je 'piraterij' dan kom je eerst in de muziekwereld terecht. Bij struik-vrachtwagen-auto- en andere -roverijen kan de dader niet op sympathie rekenen maar bij 'piraat' zien we de misdadiger toch ook als een vrolijke vrije vogel, met een lapje voor één oog, die van de rijken steelt om het aan de armen te geven dus dat heeft nog wel wat. In al die avontuurlijke piratenfilms is het vaak een vrolijke boel bij de piraten thuis, waar weliswaar de harde wetten van de jungle gelden maar er ook wordt meegeleefd met elkaar.

Degenen die het kunnen navertellen schetsen een ander beeld van de zeerover. Enteren, plunderen, grof geweld tot moorden, middeleeuwse mentaliteit met moderne wapens. Wie zijn de zeerovers en waarom bestaat deze vorm van misdaad nog anno 2007 op een gebied, de zee, dat van alle mensen is? Vrije vaart op zee vormt de toegang tot de meeste wereldhandel en is de bron van welvaart. Dat zou toch met hand en tand verdedigd moeten worden door nationale en internationale krachten? Of hebben die juist belang bij het niet oplossen van dit heikele probleem? Nederland heeft een lange traditie als zeevarend land, moeten wij dan ook niet het voortouw nemen? Zijn er schepen die meer kans lopen dan andere schepen, of levert het kapen van de bemanning en het schip zelf al voldoende op en is de lading mooi meegenomen? Een vrachtschip mag geen wapens meevoeren, of het moet de lading zijn, maar er kunnen toch vriendelijke wapens uitgevonden worden tegen zeerovers? Bijvoorbeeld een lijm-kanon, zodat het hele zootje netjes in de volgende haven moet worden losgepeuterd. Het schijnt dat het aantal gevallen van zeeroverij hoger is dan het aantal dat bekend is, want zowel de rederij, de verzekeraar, sommige overheden en ook de zeerover hebben belang bij het bagatelliseren van dit fenomeen, dat helaas nog steeds van deze tijd is. Veel vragen in deze column en wie geeft de antwoorden, zo ze er zijn?