

Jacco de Waal is intussen lekker aan het werk in de machinefabriek



Jacco de Waal (20), de vierde generatie bij familiebedrijf De Waal, bezig met het installeren van een schroefas.

'IK WIST ALS KIND AL DAT IK DIT WILDE'

Mocht iemand als ambassadeur van de maritieme sector worden ingezet om ten strijde te trekken tegen het personeelstekort dan is het wel de 20-jarige Jacco de Waal. Hij vindt dit werk absoluut het leukste wat er is.

Ellen Lengkeek

Dit natuurtalent ligt niet te bakken op het strand in een of ander ver oord, maar heeft het deze zomer geweldig naar zijn zin bij Machinefabriek De Waal in Werkendam. Hier houdt men zich onder meer bezig met het repareren en verbussen van schroefassen, milieuvriendelijke smeersystemen en eigenaar Marco de Waal maakt er tussen de drukke werkzaamheden door zo nu en dan een vrolijke foto om de arbeidsethos vast te leggen. Waarvan akte.

Jacco de Waal is alweer de vierde generatie die binnen het familiebedrijf aan de Biesboschhaven in Werkendam aan het werk is. Hij heeft altijd gedroomd van een baan in de maritieme sector. Als jong mannetje al. „Ik heb zelf acht jaar aan de Werkendamse haven gewoond, pal naast onze machinefabriek die door mijn opa is opgericht in 1938. Daar liep ik als klein kind al rond. Ik zag de machines draaien, echte vaklieden bezig met het maken van schroefassen, kokers, bussen en monteurs schepen repareren“, herinnert hij zich als de dag van gisteren. Het maakte indruk, is een understatement.

'In de vakanties werk ik in het bedrijf en pak ik alles beet'

„Ik wilde dat ook allemaal kunnen. Het maken, het begrijpen, eraan rekenen. Omdat ik nieuwe systemen wilde ontwerpen besloot ik al in groep zeven van de basisschool, ik was een jaar of tien, elf, dat ik na de middelbare school werktuigbouwkunde wilde gaan studeren. Inmiddels ben ik 20 jaar oud en na de vakantie ga ik afstuderen in de werktuigbouwkunde aan de hogeschool in Breda.“

ASTO EN KOEDOOD

„In de vakanties werk ik in het bedrijf en pak ik alles beet. De ene dag help ik mee met een schroefasreparatie, de volgende dag sta ik op een nieuwbouwschip roeren in te bouwen om in de middag weer mee te lopen in de machinefabriek“, vervolgt hij. „Stages die ik van school moet lopen, volg ik bij bedrijven in de binnenvaartsector. Zo heb ik er al een half jaar opzitten bij Asto Shipyard in Raamsdonksveer en een halfjaar bij Koedood Marine Group in Hendrik-Ido-Ambacht.“

„Als ik elke ochtend naar de havens fiets en ik zie die hoge torenkranen, dan krijg ik weer helemaal zin om lekker aan de slag te gaan. Wanneer ik in het weekend langs de waterkant van het dorp loop en ik zie de schepen varen, dan denk ik 'goh, wat mooi dat wij daar een bijdrage aan hebben kunnen leveren'.“



PERSONEELSTEKORT

De binnenvaart kampt al jaren met een personeelstekort. Onderzoeksgroep Panteia in Zoetermeer becijferde in dat verband ook dit jaar een stijging van de arbeidskosten, door tekort aan menskracht maar ook extra kosten voor reparatie, onderhoud en brandstof voor binnenvaartondernemers. Volgens doelstellingen van het branche-

programma Alle Hens aan Dek moet in 2025 het aantal leerlingen naar nautische opleidingen op mbo-niveau zijn verdubbeld. Concreet gaat het om 250 extra leerlingen. Ook de inzet van semi-autonome schepen wordt door bedrijven genoemd als oplossing voor het personeelstekort.

Totstandkoming ADN



COLUMN

RENÉ OVERVELD

heeft ruime ervaring op diverse soorten tankschepen met een breed vaargebied. Hij was fleetmanager en later safety manager bij een grote tankvaartbevrachter met een eigen vloot. Daarnaast vertegenwoordigt hij het internationaal varende bedrijfsleven als voorzitter van de commissie Environment and Safety van het Inland Waterway Transportplatform (IWT) en is hij onder andere voorzitter van het Platform Zero Incidents.

Hoewel er alweer veel gereisd wordt heeft de augustuszitting van het ADN Safety Committee in Geneve toch in hybride vorm plaatsgevonden. De lijvige vergaderstukken gaan over diverse wijzigingsvoorstellen van het ADN. Deze worden goed bestudeerd en afgestemd in de gezamenlijke commissie Gevaarlijke Goederen van BLN en CBRB. Daarin zitten praktijkmensen uit de scheepvaart, klassebureaus en overheden. De standpunten worden vervolgens internationaal afgestemd en het uiteindelijke standpunt van het internationale varende bedrijfsleven verdedigen wij in Geneve. We hebben daar te maken met delegaties uit achttien landen. De vakinhoudelijke kennis van sommige delegatieleden laat te wensen over en de Donau-landen hebben vaak andere ideeën dan wij in West-Europa. Zo ging Rusland er in de discussie over druk en temperatuuralarmingen van ladingtanks van uit dat alle binnenvaartschepen met bemande machinekamers varen, wat in ons vaargebied niet zo is. Daardoor verschuift de besluitvorming op dit punt weer naar de volgende zitting, in januari 2022.

De discussie over het vullen van kofferdammen, die we ook

willen gebruiken als ballastruimte op de kanalen, loopt al anderhalf jaar. Deze week kregen we weer zestien nieuwe vragen: ook dat wordt in januari vervolgd. Nog één: er ligt al bijna twee jaar een voorstel van de Nederlandse overheid over de bepaling van laadsnelheden van tankschepen ter voorkoming van het opwekken van statische elektriciteit bij het laden. Een goed voorstel met een duidelijke laad/losinstructie die al een aantal jaren in het ARA gebied gebruikt wordt. Met name de verladende industrie houdt hier de zaak echter op, omdat die niet over de benodigde gegevens van de dampdichtheid van de producten zou beschikken. Vreemd natuurlijk, want juist dat staat nu al twintig jaar in het ADN. We discussiëren verder en hopen dat deze bepaling opgenomen wordt in het ADN van 2023. We hebben als binnenvaart kortom het Safety Committee niet aan een touw, ondanks de goede support van de Nederlandse, Belgische en Oostenrijkse ministeries en van de klassebureaus. Dat maakt de totstandkoming van het ADN zo'n complexe zaak.



Reageren? redactie@maritiemmedia.nl