

De toekomst van het vervoer over water

Redactie: Prof.ir. S. Hengst



649 344

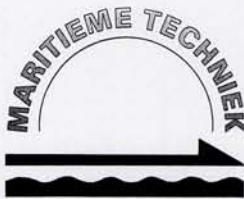
**DE TOEKOMST VAN HET VERVOER
OVER WATER**

Bibliotheek TU Delft



C 3031801

1395
224
8



SERIE DELFT MARITIEM

1. Total Quality Management. Theorie of praktijk ?
2. De toekomst van het vervoer over water.
3. Binnenvaart in beeld.
4. Scheepsbouw en technologie in Nederland.

DE TOEKOMST VAN HET VERVOER OVER WATER

“DE VISIE VAN EEN GLOBAL PLAYER”

Redactie: Prof.ir. S. Hengst



Delft Universitaire Pers, Delft 1995

Uitgegeven door:
Delftse Universitaire Pers
Stevinweg 1
2618 CN Delft
Tel. 015 - (2)783254

In opdracht van:

Vakgroep Maritieme Techniek
Sectie Scheepsbouwkunde
Technische Universiteit Delft
Mekelweg 2
2628 CD Delft
Tel.: 015-(2)783882
Fax.: 015-(2)784264

De foto's, welke in dit boek zijn opgenomen, zijn vrijwillig afgestaan door de diverse voormalige "Verolme" bedrijven

CIP-DATA KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK DEN HAAG

S. Hengst

De toekomst van het vervoer over water / S. Hengst
Delft: Delft University Press. - III. -lit.
ISBN 90-407-1059-7
NUGI 834
Trefwoorden: Scheepvaart, scheepsbouw, transport

Copyright 1995 by S. Hengst

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher: Delft University Press.

INHOUD

1	OOG VOOR DE NATTE ECONOMIE VAN NEDERLAND <i>S. Hengst</i>	7
2	WELKOMSTWOORD <i>K.F. Wakker</i>	11
3	VEROLME TRUST EN DE VEROLME LEZING <i>C. van Veen</i>	15
4	SCHOON SCHIP <i>J. van Tiel</i>	17
5	DE TOEKOMST VAN HET VERVOER OVER WATER "De visie van een Global Player" <i>L.J.M. Berndsen</i>	25
6	TRANSPORT EN INDUSTRIE werelden apart of een "synergetisch duo ?" <i>Annemieke J.M. Roobeek</i>	35
7	HEEFT MARITIEM NEDERLAND EEN KANSRIJKE TOEKOMST ACHTER DE RUG ? Eerste Verolme Lezing <i>W.J. ter Hart</i>	47
8	LEVENSLLOOP VAN CORNELIS VEROLME <i>A. Rijke</i>	59



"Cornelis Verolme"

1

OOG VOOR DE NATTE ECONOMIE VAN NEDERLAND

S. Hengst¹

Een studie uitgevoerd in opdracht van de De Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (V.N.S.I.) met steun van de stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek (C.M.O.) door van Holst en Koppies, geeft een degelijk overzicht vande maritieme sector in Nederland.

Tabel I, ontleend aan het rapport, laat de bruto toegevoegde waarde (BTW) van de maritieme sector zien, verdeeld over drie clusters. De cijfers van 1987 en 1991 en de prognose voor 1999 worden getoond.

Cluster (1) vertegenwoordigt de activiteiten op zee, cluster (2) de directe ondersteuning op het land voor de zeegaande activiteiten, de derde cluster de typisch maritieme toeleveringsindustrie, de binnenvaart en de maritiem gebonden expeditie.

In 1992 bedroeg de BTW van de maritieme sector 16,7 miljard gulden, ofwel 3,1% van het Bruto Binnenlandse Produkt (BBP) tegen marktprijzen.

Op basis van de cijfers van het CPB en het CBS is de groei voor de totale sector geschat op 3,6% voor de periode '90-'95 en 5,2% voor de periode '95-'99.

De onderlinge verwevenheid van de sub-sectoren komt tot uiting in de produktiemultiplier. Deze is voor de scheepsbouw en-reparatie het hoogst (2,26), varieert voor de meeste sectoren tussen 1.66 en 1,57 en is het laagst voor de zeevaart en offshore (1,38 resp. 1,25).

De kracht van de Nederlandse maritieme sector ligt vooral in de pluriformiteit en veelzijdigheid van bedrijven die in wereldmarkten werkzaam zijn.

Met de spinn-off die de havens en havengebonden bedrijven genereren kan, volgens studies uitgevoerd door het Nederlands Economisch Instituut, de totale bijdrage van de havensector worden geschat op ca. 15% van het BBP, Rotterdam is goed voor 11%.

Het totaal aantal betrokken arbeidsplaatsen wordt geraamd op ca. 450.000.

De maritieme bedrijfstakken hebben de laatste decennia, in tegenstelling tot de periode '45-'65, veel te kampen gehad met een beeldvorming die door kwalificaties als ambachtelijk, geen "high-tech", "sunset" industrieën, e.d. vaak negatief was. De roep om subsidies of steunmaatregelen droeg daar aan bij. De indrukwekkende bijdrage aan de

¹ Prof.ir. S. Hengst is hoogleraar Scheepsbouwkunde aan de TU Delft

Tabel I Raming BTW van de Maritieme sector (in miljoenen gulden)

	1987	1991	1999
Zeevisserij	636	698	875
Zeevaart	1.447	1.318	1.905
Aardolie- en gaswinning op zee	3.390	4.267	4.967
baggerindustrie	282	354	525
Totaal cluster 1	5.755	6.637	8.272
Scheepsbouw en -reparatie	1.018	1.132	1.589
Zeehavens	2.019	2.182	3.153
Veem- en Pakhuizen	383	452	634
Totaal cluster 2	3.420	3.766	5.376
Binnenvaart	970	1.093	1.622
Binnenvaart	100	146	217
Expeditie	662	751	1.055
Maritieme toeleveringsindustrie			
- scheepsbouw	1.018	1.132	1.589
- offshore	1.300	3.155	3.673
Totaal cluster 3	4.050	6.277	8.156
Totaal maritieme sector	13.225	16.680	21.804

Bron: Van Holst & Koppies, 1992

Nederlandse economie is daarmee in tegenspraak.

De vraag dringt zich op of de cijfers bekend zijn bij diegenen die zich met het economische wel en wee van ons land bezighouden en of de samenhang van de maritieme branches voor alle betrokkenen duidelijk is.

De Verolme lezingen.

Nederland miste een regelmatig terugkerend evenement waarbij op een afstandelijke wijze, vanuit een neutrale positie, nieuwe ontwikkelingen of belangwekkende onderwerpen uit de "maritieme wereld" aan de orde werden gesteld.

Jaarvergaderingen van branche-organisaties van reders, scheepsbouwers of havenbedrijven behandelen meestal branche-specifieke onderwerpen of thema's met een bepaald politiek belang.

De eerste Verolme lezing had tot doel hier verandering in te brengen. De lezing vond plaats bij de opening van het nieuwe scheepvaart en haven museum "Prins Hendrik" in

Rotterdam, werd georganiseerd door de faculteit Maritieme Techniek van de TU-Delft onder auspiciën van Verolme Trust, en gaf een visie op de toekomst van de maritieme sector in Nederland.

Met de tweede Verolme lezing is het voornemen om in de lacune te voorzien, in samenwerking met Verolme Trust gerealiseerd. De Verolme-lezingen vinden vanaf 1994 om de drie jaar plaats en worden in boekvorm door de Delftse Universitaire Pers uitgegeven.

Het thema van de tweede lezing is de toekomst van het vervoer over water en omvat meer dan scheepvaart alleen. De interactie tussen zeevaart, havens, industrie, handel en dienstverlening is evident en veelzijdig.

Wat veroorzaakt veranderingen in de transportketens en speelt het bedrijfsleven daar op in?

Verschuift de produktie van halffabrikaten naar lokaties waar grondstoffen en basis-materialen beschikbaar zijn?

Verplaatst de eindassemblage van produkten zich naar plaatsen dicht bij de grote bevolkingscentra?

Zijn er gevolgen voor het transport over zee en een haven als Rotterdam?

Leidt de toename van het transport per container tot een nieuwe vorm van massa-transport?

Het "transport over water" maakt bulk-transport mogelijk. Wat zijn de voordelen daarvan? Andere modaliteiten hebben dit voordeel niet en vragen naast, soms hoge, investeringen ten behoeve van de infrastructuur, een groot ruimtebeslag. Echter, havens hebben voor- en natransport met opslag en overslag nodig.

Worden tijd, kwaliteit en kosten van het transport meer en meer op de integrale keten betrokken? Bijvoorbeeld omdat het transport in toenemende mate een onderdeel van een productieproces is?

Kortom het thema roept vele vragen op.

De Verolme lezingen doen meer dan aandacht vragen voor een kenmerkende sector van Nederland die voor een deel stamt uit een ver verleden.

Ze hebben tot doel alle betrokkenen opmerkzaam te maken op veranderingen in, en de toekomst van, een omvangrijk economisch segment van Nederland.



“Verolme Cork Ierland”

2

WELKOMSTWOORD

K.F. Wakker²

Dames en heren, hartelijk welkom bij deze tweede Verolme lezing. Zoals u weet werd de eerste Verolme lezing, onder auspiciën van de Verolme Trust, georganiseerd door de faculteit Maritieme Techniek van onze universiteit. Die lezing vond plaats bij de opening van het nieuwe gebouw van het Scheepvaart en Haven museum Prins Hendrik te Rotterdam. Het thema van de eerste lezing was "De Toekomst Maritiem Nederland". Nu wordt door diezelfde groep in Delft de tweede Verolme lezing georganiseerd, ditmaal met als thema "De Toekomst van het Vervoer over Water". De organisatoren willen het evenement voortaan eens in de drie jaar laten plaatsvinden, waarbij hen geen gewone lezingen voor ogen staan, maar lezingen die een nieuwe toon zetten. Lezingen waarin aandacht wordt geschonken aan belangrijke trends en nieuwe ontwikkelingen in de Nederlandse maritieme sector.

Vanmiddag hebben we niet één, maar drie lezingen. Allereerst een inleiding door de heer van Veen en vervolgens voordrachten door dr. Van Tiel, directeur-generaal maritieme zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, drs. Berndsen, voorzitter van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep en prof. Roobeek, Universiteit van Amsterdam en Nijenrode. Ik ben bijzonder verheugd dat deze drie belangrijke sprekers bereid zijn gevonden om vanmiddag hun licht over het gekozen thema te laten schijnen.

Dames en heren, de maritieme sector wordt gekenmerkt door een breed scala aan activiteiten, van scheepsbouw en scheepvaart tot visserij en aquacultures, maar niet voor niets is vandaag als thema voor de lezing gekozen "De Toekomst van het Vervoer over Water". U weet allen dat naar schatting wereldwijd zo'n 85% van het totale transportvolume over water plaatsvindt. Daarmee is dit type vervoer van immense betekenis voor de wereldeconomie. Het vervoer over water is bij uitstek geschikt voor massatransport en dat heeft tot gevolg dat de scheepvaart, en in het bijzonder het intercontinentale transport, met een voortdurende schaalvergroting wordt geconfronteerd. De toenemende afmeting van de schepen beperkt natuurlijk het aantal havens dat door deze schepen kan worden aangelopen. Dit heeft de ontwikkeling van "mainports" gestimuleerd. Maar we moeten ons ook realiseren dat zo'n transport niet stopt bij een "main-

² Prof.ir. K.F. Wakker is Rector Magnificus van de TU-Delft.

port". De lading moet daar vandaan verder vervoerd kunnen worden. Dat kan gebeuren via het wegtransport, de spoorwegen, maar ook via de kustvaart en de binnenvaart. Daarbij dwingt de mondialisering van onze samenleving de internationale vervoeroperators om voor de totale vervoersketen te zoeken naar inventieve logistieke oplossingen en kosteneffectiviteit op alle fronten.

Wij zijn in Nederland in de gelukkige omstandigheid over een goed geoutilleerde wereldhaven te beschikken, die de rol van Europese "mainport" kan spelen en die van grote betekenis is voor de Nederlandse economie. Wij beschikken over goede wegen en spoorwegen, een goed ontwikkelde kustvaart en over rivieren om op efficiënte wijze het transport naar het achterland te kunnen verzorgen. We hebben daarmee wellicht een voorsprong op de concurrentie, maar er zullen forse investeringen in deze infrastructuur nodig zijn om aan de steeds zwaardere eisen van de vervoeroperators te kunnen blijven voldoen. De haven van Rotterdam zal over uitstekende vervoersystemen naar het achterland moeten kunnen blijven beschikken om de concurrentieslag in Noordwest Europa aan te kunnen. En daartoe zullen we alle registers moeten opentrekken. Maar we moeten wel! Immers, als we niet meer aan de wensen van die vervoeroperators kunnen voldoen, dan zullen andere havens in Duitsland, België en Frankrijk deze vooraanstaande rol overnemen en daarmee zal onze economie een gevoelige tik krijgen.

U zult begrijpen dat ik als Rector Magnificus van deze universiteit vooral ben geïnteresseerd in de rol die de techniek in de ontwikkeling van het vervoer over water zal kunnen spelen. Ik wijs u er daarbij graag op dat deze universiteit vanaf het begin altijd veel aandacht aan de maritieme techniek heeft geschonken. Toen de overheid in 1842 besloot om in Delft de Koninklijke Academie ter vorming van burgerlijke ingenieurs te stichten werd scheepsbouw één van de constituerende disciplines van die Academie. En sinds die tijd hebben we in Delft altijd een opleiding voor scheepsbouwkundig en later maritiem ingenieur gekend. Het is een strategische kerndiscipline in Delft, één die we koesteren. Op dit moment verzorgt de studierichting maritieme techniek onderwijs voor meer dan 200 studenten op het gebied van het ontwerpen, het bouwen en het exploiteren van maritieme objecten. Uiteraard voert de daarmee belaste groep hoogleraren en medewerkers ook onderzoek op dat gebied uit. Gezien het strategische belang van de gebieden transport, infrastructuur en logistiek hebben de Colleges van Bestuur van de Technische Universiteit Delft en de Erasmus Universiteit Rotterdam vorig jaar besloten de interuniversitair en multidisciplinaire onderzoeksschool "Trail" in te stellen. Deze onderzoeksschool richt zich op de genoemde gebieden transport, infrastructuur en logistiek, waarin momenteel zo'n 150 tot 170 wetenschappers participeren. Binnen die onderzoeksschool zullen nieuwe transportmiddelen en concepten worden ontwikkeld waaraan ons land zo'n grote behoefte heeft. Dit soort problemen bestrijkt zoveel verschillende gebieden dat ze vanuit een multidisciplinaire visie dienen te worden aangepakt en opgelost. Want het gaat er uiteraard om de beste totaal-oplossing te vinden binnen de maatschappelijke en financiële randvoorwaarden. De studierichting Maritieme Techniek zal een belangrijke participant in die onderzoeksschool zijn en kan nieuwe kennis aanleveren, die kan worden gebruikt om de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart, de binnenvaart, de havens, stuwadoors en de vele haven-gebonden bedrijven te versterken.

Dames en heren, juist omdat onze universiteit een duidelijke rol wenst te spelen bij het leveren van de kennis die voor de maritieme sector van belang is, en omdat zij ingenieurs opleidt die hun plaats in die maritieme sector zullen moeten innemen, is het belangrijk dat deze lezingen vanmiddag hier bij ons in Delft plaatsvinden. Ik wens u een interessante en heel plezierige middag toe. Om het in scheepvaart-termen te zeggen: ik hoop dat deze bijeenkomst uw blik op het "ruime sop", dat wil zeggen de wereld om ons heen, zal vergroten en daarmee zal bijdragen tot een betere "plaatsbepaling" van marietiem Nederland en u zo mogelijk wat ingrediënten zal bieden waarmee u uw "koers" in de toekomst beter zult kunnen bepalen.



“Verolme scheepswerf Heusden B.V.”

3

VEROLME TRUST EN DE VEROLME LEZING

*C. van Veen*³

Voorzitter, dames en heren, erg plezierig dat er op het programma enige ruimte is uitgespaard om als voorzitter van de Verolme Trust een enkel woord tot u te zeggen. Ik heb er behoefte aan om een aantal redenen. In de allereerste plaats omdat het mij de gelegenheid geeft vanmiddag even stil te staan bij de voor Nederland grote scheepbouwer Cornelis Verolme en vooral ook om duidelijk te maken hoe de stichting aan zijn vermogen komt. Mij is namelijk wel eens de vraag gesteld. "Is dat wat is overgebleven van het Rijn Schelde Verolme concern. Nou dat is het beslist niet. Het is namelijk zo dat op het moment dat in het leven van Cornelis Verolme de zon op het hoogtepunt stond, hij een stuk van zijn vermogen heeft willen afzonderen voor algemene doeleinden. Overdracht van kennis op het gebied van technologie. Hij dacht natuurlijk in de eerste plaats aan maritieme technologie en scheepbouw en scheepvaart in het bijzonder en het was niet de man van kleine gebaren. Het was dus een behoorlijk vermogen. Helaas is het zo dat door het RSV drama een deel van het vermogen dat in het bedrijf zat, verloren is gegaan. Maar er is toch een vermogen overgebleven waardoor wij een aantal dingen op dit terrein in zijn geest kunnen voortzetten. En o.a. betekent dit dat wij periodiek een Verolme lezing organiseren samen met anderen. In de tweede plaats is het zo dat wij een deel van de opbrengsten van ons vermogen gebruiken voor een aantal onderwijsprojecten. Ik maak dan ook melding van het feit dat wij in Nijenrode onze eigen hoogleraar hebben. En wat dat betreft speel ik vandaag min of meer een thuiswedstrijd want onze stichting is voortreffelijk vertegenwoordigd in de persoon van professor Robeek, die de Verolme leerstoel op Nijenrode met zoveel glans en succes bezet. Wij als stichting proberen in de geest van Verolme op dit punt een samenwerkingsmodel op het terrein van kennisoverdracht van technologie in de meest ruime zin in stand te houden. We doen dat op een bescheiden manier maar wij hopen als stichting dat we lang in zijn geest zullen kunnen doorgaan. En dat zou kunnen betekenen dat niet alleen de naam Verolme maar vooral ook zijn werk voor de nederlandse economie nog lang in herinnering bij ons mag voortleven. Dank u wel.

³ *Mr. C. van Veen is voorzitter van Verolme Trust*



“Verolme Machinefabriek IJsselmonde B.V.”

SCHOON SCHIP

J. van Tiel⁴

Dames en Heren,

Het doet mij genoegen deze tweede Verolme-lezing namens de Minister van Verkeer en Waterstaat te mogen openen. Het spijt haar bijzonder om hier niet aanwezig te kunnen zijn, maar andere verplichtingen zijn hier debet aan. U weet wellicht dat vandaag nog een paar belangrijke verdragen met België worden getekend waaronder het verdrag tot verdieping van de Westerschelde en insiders onder u begrijpen dat een afwezigheid van de minister hier waard is. Maar het spijt haar.

De opzet en doelstelling van de Verolme-lezing spreken mij bijzonder aan. Het belang van maritieme activiteiten voor Nederland kan niet genoeg benadrukt worden. Maar een gezonde sector krijgen we natuurlijk niet door er alleen over te praten. Daarom wil ik graag enkele aspecten van het overheidsbeleid belichten die betrekking hebben op de toekomst van het vervoer over water, het thema van deze lezing.

Ik heb mijn exposé de titel "schoon schip" gegeven. Waarom "schoon schip"? Omdat het overheidsbeleid op dit moment gericht is op het schone schip. Ten eerste wordt er schoon schip gemaakt met het overheidsbeleid ten aanzien van de scheepvaartsector. Ten tweede is er het milieubeleid ten aanzien van de scheepvaart. Ten derde is er het beleid gericht op het schone schip als alternatief voor de andere vervoersmodaliteiten die op het land steeds meer zorgen voor problemen.

In dit kwartier wil ik op deze drie aspecten ingaan.

Het eerste aspect betreft het zeescheepvaartbeleid. Nederland kent een lange maritieme traditie. Het aantal schepen onder Nederlandse vlag is de laatste jaren echter flink aan het afnemen.

De hoge exploitatiekosten nopen de reders ertoe uit te vlaggen om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Sterker nog, om in de race te blijven worden na uitvlaggen nu

⁴ *Dr. J. van Tiel is Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken.*

ook al delen van het beheer naar elders verplaatst. De Nederlandse maritieme sector lijkt hiermee steeds verder af te brokkelen. Dat willen we niet laten gebeuren. De scheepvaart is immers voor de Nederlandse economie een belangrijke sector. Dit blijkt uit het onlangs verschenen rapport 'De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector' van de professoren Peeters en Wijnolst.

Het rapport toont onder meer aan dat de maritieme sector een stevige bijdrage levert aan de Nederlandse economie.

De zeevaartsector genereert een toegevoegde waarde van bijna 2,5 miljard gulden en levert aan ongeveer 21.000 personen werk. De totale maritieme cluster, dus inclusief sectoren als scheepsbouw, expediteurs, cargadoors en bevrachters, genereert ongeveer f11 miljard aan toegevoegde waarde en biedt aan 86.000 personen werk.

U begrijpt dan ook dat een sector met een dergelijk belang voor Nederland behouden moet blijven. En hiervoor zijn nieuwe maatregelen nodig.

Het tot nu toe gevoerde scheepvaartbeleid is grotendeels op de vlag gericht. Uit het zojuist genoemde onderzoek blijkt dat de vlag slechts 30% uitmaakt van de totale toegevoegde waarde van de scheepvaart. De resterende 70% van de toegevoegde waarde van f2,5 miljard komt tot stand door walactiviteiten, en tot nu toe heeft het beleid zich hierop niet direct gericht. Het beleid zal dan ook bijgesteld worden om de zeevaartsector niet alleen te behouden, maar vooral te versterken.

Schoon schip maken in beleid houdt dus in dat het beleid gericht moet zijn op Nederland als vestigingsplaats van maritieme bedrijvigheid en niet alleen op het schip.

Zoals ik reeds gezegd heb, heeft de in Nederland gevestigde koopvaardij het moeilijk om het hoofd boven water te houden. Het is dus belangrijk haar concurrentiepositie op korte termijn te verbeteren, wil de sector op de lange termijn een kans krijgen vanuit Nederland te blijven opereren.

In dit kader wordt gedacht aan een versterking van de positie van Nederland als vestigingsplaats voor zeescheepvaartactiviteiten. Het moet voor reders aantrekkelijk zijn zich in Nederland blijvend te vestigen. Daartoe zal worden gewerkt aan de vennootschapsbelasting.

Professor Peeters geeft in zijn onderzoek aan dat er op korte termijn meer nodig is om de bijdrage van de sector aan de Nederlandse economie veilig te stellen, laat staan uit te breiden. Een sterk zeescheepvaartbeleid omvat naast vestigingsmaatregelen natuurlijk ook competitieve registratievoorwaarden. Met name op bemanningsgebied moet er nog veel gebeuren. Op dit moment wordt overwogen om de fiscale faciliteit voor zeevarenden te verdubbelen. Door zo'n verdubbeling worden de hoge bemanningskosten lager en worden de Nederlandse zeevarenden weer concurrerend. De huidige bemanningsregelgeving draagt daarnaast in grote mate bij aan inflexibiliteit in de bedrijfsvoering van

de reder en werkt daarmee kostenverhogend. De regelgeving is helaas te uitgebreid, te ingewikkeld en legt zware en soms te vergaande verplichtingen op. De onnodige kostenverhogende factoren zullen daarom uit de bemanningsregelgeving worden gehaald en de vloot zal niet langer kunstmatig verdeeld worden in segmenten op basis van tonnage en voortstuwingsvermogen. Door deze verdeling in segmenten is de arbeidsmarkt voor zeevarenden rigide en complex. Men kan zich zelfs afvragen of er nog sprake is van één arbeidsmarkt of van vele arbeidsmarktjes. Na het wegvallen van die segmenten zullen de huidige officieren breder inzetbaar zijn en zal de reder een beter en eenvoudiger personeelsbeleid kunnen voeren. De arbeidsmarkt zal beter kunnen functioneren. Dat is goed voor de reder, de zeevarende en vanzelfsprekend ook voor Nederland.

Hoogwaardige maritieme kennis is nodig voor het scheppen van een innovatieve sector. Het versterken van de communicatie tussen reders, werven en toeleveranciers is daarbij noodzakelijk. Het nieuw opgerichte Nederlands Instituut voor Maritiem onderzoek, de NIM, kan hier een krachtige rol in spelen.

Goede opleidingen zijn van groot belang om een innovatieve sector te voorzien van adequaat opgeleid personeel. We zullen dan ook zorgdragen voor een goede afstemming tussen het onderwijs en de behoeften in de sector.

Nederland als hooggeïndustrialiseerde natie kan natuurlijk nooit alleen op kosten concurreren. Dat willen we ook niet. Kansen om een transport- en distributiefunctie te blijven vervullen worden geboden door de voordelen die Nederland biedt. Deze liggen op het gebied van hoogwaardige kennis en opleidingen, de geografisch gunstige ligging aan de Noordzee en de aanwezigheid van 'Mainport Rotterdam', en onze goede achterlandverbindingen.

Al deze maatregelen vormen samen een geïntegreerd geheel en versterken elkaar. Dit pakket van maatregelen maakt schoon schip en zal de in Nederland gevestigde scheepvaartondernemingen de mogelijkheid bieden vanuit Nederland schepen te blijven beheren. Tevens maakt het Nederland weer aantrekkelijk als vestigingsplaats voor nieuwe maritieme activiteiten.

Nederland, als kust-, haven- en vlaggestaat, hecht veel belang aan een hoge veiligheids- en milieustandaard. Wij blijven streven naar een wereldwijde hoge milieu- en veiligheidsstandaard. Dit is vaak een kwestie van lange adem. In sommige gevallen heeft Nederland er voor gekozen om op de invoering van de internationale normen vooruit te lopen. Uit het onderzoek van prof. Peeters blijkt dat de extra kosten voor de reders van deze 'extra' eisen 1,3 à 1,6 % van de totale kosten voor een schip bedragen. Gezien de smalle economische marges in de mondiaal opererende zeescheepvaart, zal met enige terughoudendheid en alleen bij zwaarwegende redenen de nationale regelgeving vooruitlopen op het internationaal gebruikelijke, en dan nog bij voorkeur Europees verband.

Het milieu is wel een belangrijk onderdeel van het scheepvaartbeleid, en het tweede aspect van het schone schip. Het afgelopen jaar viel er op milieugebied weer heel wat

schoon te maken. Dat begon meteen al met de gifzakjes die 'en masse' op onze Europese kusten aanspoelden. Verderop in het jaar vonden er positieve gebeurtenissen plaats zoals de totstandkoming van het Visserij convenant afgifte afvalstoffen, de uitreiking van de milieuprijs aan IHC en de eerste certificering onder het Green Award systeem. Allemaal positieve acties die werden uitgevoerd onder de paraplu van het eerste Milieu Beleidsplan voor de Scheepvaart (MBS).

Dit jaar zal onder meer in het teken staan van het tweede Milieu Beleidsplan voor de Scheepvaart waarbij een grote rol is toebedeeld aan de naleving van milieumaatregelen. Er hebben goede contacten met het Openbaar Ministerie gelegd en wij hopen dan ook in 1995 met een Strategisch Plan van Aanpak Naleving te starten, om zo onder andere het probleem van de illegale olielozingen op een effectieve wijze te kunnen aanpakken.

Naast de bestrijding van illegale olielozingen zal in het tweede MBS ook 'schoon schip' gemaakt worden met luchtverontreiniging veroorzaakt door de scheepvaart. Zo wordt momenteel in internationaal verband in de International Maritime Organization gewerkt aan een nieuwe Annex bij het MARPOL 73/78 verdrag. De "air pollution" annex moet deze vorm van vervuiling, waar de scheepvaart ook een bijdrage aan levert, tot een minimum beperken. Daarnaast wordt er ook in Europees verband gekeken naar een verscherping van de brandstofnormen.

Door al dit gepraat over het milieu zouden wij bijna vergeten dat van alle vervoersmodaliteiten, de scheepvaart nog steeds één van de schoonste is.

Het derde aspect van schoon schip heeft betrekking op het beleid van Verkeer en Waterstaat gericht op het versterken van de concurrentiepositie van de kustvaart. De goederenstromen van, naar, en door Nederland zijn de afgelopen jaren flink toegenomen. Ook in de nabije toekomst zal deze groei naar verwachting onverminderd doorgaan. Teneinde de hierbij optredende problemen op het gebied van milieu, ruimte, veiligheid, bereikbaarheid en mobiliteit aan te kunnen pakken wordt onder andere gewerkt aan de bevordering van inter modaal vervoer. Kustvaart is één van de vervoersmodaliteiten die, als onderdeel van een inter modale vervoersketen, in staat is op bepaalde trajecten een aantrekkelijk alternatief te zijn voor het wegvervoer. Naast schoon is het schip namelijk ook een economisch zeer aantrekkelijke vervoersmodaliteit.

Het verschijnen van de nota "File vrij over Zee" eind 1992 kan gezien worden als startschot voor het kustvaartbeleid. Tot die tijd was de aandacht voor inter modaal vervoer voornamelijk gericht op spoorvervoer en binnenvaart.

Kustvaart of shortsea shipping is geen nieuw fenomeen. Ongeveer eenderde van alle intra Europese ladingstromen wordt over zee vervoerd. Dit betreft grotendeels het vervoer van bulkloadingen. Bij het kustvaartbeleid als onderdeel van inter modaal vervoer gaat het echter om container- en RO-RO vervoer.

Bij het ontwikkelen van een kustvaartbeleid gaat het er om een verandering van de modaal-split te bewerkstelligen zodat de verwachte groei van het goederenvervoer evenwichtiger over de modaliteiten is verdeeld.

Bij het bedrijfsleven is de belangstelling voor shortsea shipping sterk groeiende. Shortsea shipping is immers een concurrerend vervoersalternatief dat kostenvoordelen kan bieden.

Het aanbod van lijndiensten vanuit Nederland naar de rest van Europa is groot. Alleen al vanuit Rotterdam zijn er frequente lijndiensten naar meer dan 100 havens. Ondanks dit grote aanbod is er toch nog veel lading die in aanmerking komt om over zee te worden vervoerd, maar die nu nog over land gaat.

Wat zijn nu de activiteiten die ondernomen worden om de concurrentiepositie van de kustvaart te verbeteren? Uiteraard is dit een zaak die grotendeels door het bedrijfsleven zelf moet worden ondernomen. De overheid kan slechts helpen bij het creëren van betere voorwaarden.

Accent van de activiteiten lag de afgelopen periode op het bij elkaar brengen van partijen, het vergroten van de bekendheid met het produkt kustvaart, het ondersteunen van bijzondere initiatieven en onderzoek.

In samenwerking met de verladersorganisatie de EVO en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam zijn activiteiten gepland voor de komende periode. Deze activiteiten worden samen met het betrokken bedrijfsleven uitgevoerd. Enkele activiteiten zal ik kort toelichten.

Om initiatieven van de grond te krijgen wordt het mogelijk gemaakt om pilot-projecten op te zetten. Dit betreft gerichte projecten van één of meerdere bedrijven met als doel de dienstverlening op een specifieke route te verbeteren of een nieuwe dienst op te zetten. Alleen projecten, waarbij sprake is van een 'nieuwe' dienstverlening komen in aanmerking als pilot. Dit kan bijvoorbeeld een RO-RO verbinding of een zee-rivier verbinding betreffen, maar ook een joint-venture tussen wegvervoer en zeevervoer.

De haven heeft een spilfunctie bij het efficiënt en snel afhandelen van kustvaart. In de havens moet kustvaart optimaal tot haar recht komen. Er zal meer aandacht worden gegeven aan de totale kosten waarmee de scheepvaart te maken krijgt. Daarnaast zullen belemmeringen in de haven op het gebied van infra en supra structuur (terminals), tarifiering en dienstverlening moeten worden weggenomen. Projecten als de shortsea terminal in Rotterdam zijn in dit kader toe te juichen.

Een goede toekomst van het vervoer over water wordt in grote mate bepaald door een aantrekkelijk kostenplaatje voor het door-to-door vervoer. Vergeleken met het door-to-door vervoer over de weg kent inter modaal vervoer extra opslag- en overslag-activitei-

ten. Een goede beheersing van de kosten van opslag en overslag is derhalve van grote betekenis voor het slagen van een intermodaal goederenvervoerbeleid.

Echter, rederijen signaleren verschillen tussen de op- en overslagkosten die hun vervoerswijze respectievelijk havenkeuze reëel beïnvloeden, helaas soms ook ten nadele van vervoer over water via Nederlandse havens. Het bedrijfsleven nodig ik uit om deze verschillen eens goed te analyseren. Niet verklaarbare hogere tarieven voor schip-schip overslag ten opzichte van schip-wal overslag staan immers haaks op pogingen om kustvaart en binnenvaart te stimuleren en zo onder meer de bereikbaarheid van bestemmingen binnen Europa te verbeteren.

Ik heb begrepen dat hierover ook vanmiddag nog nader zal worden gesproken.

Een belangrijk onderdeel van het beleid vormt de promotie. Via symposia en diverse gesprekken met het betrokken bedrijfsleven is gebleken, dat er duidelijk behoefte bestaat aan overzichtelijke informatie over de mogelijkheden van shortsea shipping.

Om aan deze behoefte te voldoen is de Shortsea Sailing list opgezet. De Shortsea Sailing list bevat het voor shortsea shipping relevante deel van de NT-Sailinglist, de tweewekelijkse uitgave bij het Nieuwsblad Transport. De Shortsea Sailing list vermeldt alle afvaarten vanuit Nederlandse en Belgische havens naar de voor shortsea shipping meest kansrijke vaargebieden, zoals het Middellandse zeegebied, het Iberisch Schiereiland, Scandinavië en Oost Europa. De list geeft informatie over vertrek- en aankomsttijden, agent, rederij en soort containers.

Naast deze informatie over het aanbod van lijndiensten geeft de krant informatie over actuele ontwikkelingen rondom shortsea shipping. Dit kan variëren van informatie over nieuwe dienstverlening en faciliteiten die in relevante havens worden aangeboden tot informatie over (inter)nationale politieke besluitvorming. De krant biedt daarmee ook een podium voor discussie tussen partijen die betrokken zijn bij het shortsea vervoer.

Deze Shortsea Sailing list wordt gedurende twee jaar gratis aan een in overleg met de EVO vastgestelde verladersgroep (zo'n 3000 verladers) toegestuurd. Afhankelijk van de belangstelling van de doelgroep, is het de bedoeling deze krant op commerciële basis uit te geven.

Ik ga zo specifiek in op deze Shortsea Sailing list, omdat zij vandaag voor het eerst verschijnt. Ik wil dan ook uw aandacht vragen voor dit initiatief. Een exemplaar van deze krant is in uw informatiemap opgenomen. Ik hoop dat deze krant in de komende jaren steeds verder verbeterd zal worden en bijdraagt aan een grote bekendheid met de kustvaart en haar mogelijkheden.

Ik heb u in vogelvlucht enkele aspecten van het beleid ten aanzien van het schone schip gegeven. Ik ben ervan overtuigd dat Nederland haar positie als maritieme natie behoudt en verder versterkt. Dit betekent wel een grote inspanning van zowel overheid als bedrijfsleven. Ik verwacht echter ook een belangrijke bijdrage van de wetenschap. Ik wens u een succesvolle middag toe en hoop dat de Verolme-lezing uitgroeit tot een belangrijke traditie.



"Verolme Elektra B.V. Maassluis"



“Verolme Botlek, Rozenburg”

5

DE TOEKOMST VAN HET VERVOER OVER WATER

"De visie van een Global Player"

L.J.M. Berndsen⁵

Dames en heren, met genoegen heb ik de eervolle uitnodiging aanvaard om hier vandaag de tweede Verolme lezing te houden. Verolme gaf een nieuwe impuls aan de scheepsbouw. Thans bevindt zich de scheepvaart in een nieuwe en uiterst belangrijke fase van haar ontwikkeling. En wellicht de belangrijkste sinds het begin van de containerisatie eind van de jaren zestig. De maritieme wereld is volop in beweging. De beweging die naar mijn vaste overtuiging de aanzet zal geven tot volledig nieuwe verhoudingen in de wereldwijde lijnvaart met consequenties voor alle betrokkenen. Zowel voor de verladers en diegenen die de scheepvaart organiseren en de logistieke dienstverleners als voor de havens en de daarmee verbonden activiteiten. Als vertegenwoordiger van een onderneming die zichzelf ziet als een logistiek dienstverlener in al zijn facetten en die actief is op bijna alle wereldzeeën wil ik de toekomst over het vervoer over water vanuit het gezichtspunt van een global player uiteenzetten.

Ik zal mijn inleiding beginnen met een kort historische terugblik aangezien de historische ontwikkelingen in de lijnvaart zijn sporen nalaten in de actualiteit van vandaag. De containerisatie van de lijnvaart heeft de globalisering van de industrie in belangrijke mate mogelijk gemaakt en ik zal ook iets zeggen over de interactie tussen beiden.

Met de toekomst van de lijnvaart zijn we uiteraard alle dagen bezig en trends op dit terrein lijken vrij duidelijk. Nieuwe samenwerkingsvormen ontstaan tussen Europese en niet Europese rederijen. En de rol die de Europese commissie speelde in deze ontwikkelingen zal ik ook graag nadrukkelijk willen belichten. En tenslotte wil ik de gevolgen van datgene wat ons te wachten staat projecteren op Nederland.

Wat betekent een en ander met name voor de 'mainport' Rotterdam in ons huidige Nederland distributieland.

Water heeft door de eeuwen heen velerlei functies vervuld. Water is onmisbaar voor het menselijk leven het dient als voedingsbron, denk aan de visvangst, het kan aangewend worden voor de onttrekking van elektriciteit en, last but not least, het kan bevaren worden.

De rooftochten van de Noormannen, de commerciële expedities van de VOC en de

⁵ *Drs. L.J.M. Berndsen is voorzitter van de raad van bestuur van de Koninklijke Nedlloyd Groep N.V..*

ontdekkingsreizen van Magelhaen en Columbus zijn hier illustere voorbeelden van. Heden ten dage, het is zoëven gezegd neemt het vervoer over water in volume gemeten, 90 % van de totale transporten in de wereld voor zijn rekening. Laten we daarom een ogenblik stilstaan bij de wijze waarop dit vervoer van goederen over water zich na de Tweede Wereldoorlog heeft ontwikkeld. En dan toegespitst op de lijnvaart.

Oorspronkelijk was dat in break-bulk port to port-operatie, waarbij het vooral ging om de manier waarop de schepen gebruikt werden en op de wijze van afhandeling in de havens. Ieder schip was anders van grootte en indeling en het belangrijkste was het juiste schip te kiezen voor een juiste ladingmix. De kunst van het vervoer van goederen was een wapen in de concurrentiestrijd. Eind jaren zestig kwam er een keerpunt in deze ontwikkelingen. De containerisatie deed zijn intrede. Schepen voor break-bulk maakten plaats voor duurdere en grotere containerschepen, joint-ventures werden opgericht, goederen werden in standaard formaat kisten, containers genoemd, aan boord van de zeeschepen geladen om vervolgens in de haven van bestemming gelost te worden. Van daaruit ging het per binnenvaartschip, truck of trein naar de uiteindelijke plaats van bestemming. Met die containerisatie werd tevens de toetredingsdrempel tot de zeescheepvaart enorm verlaagd. Immers de kunst van het vervoer was plotseling overbodig geworden met als gevolg dat vele nieuwe spelers zich op het strijdtoneel van de wereldzeeën konden manifesteren. Het gebruik van de container leidde tot produktiviteitsverbetering o.a. door kortere laad- en lostijden in de havens. Ook het verdere transport van de container over land werd belangrijker hoewel de aandacht van de reders in eerste instantie geconcentreerd bleef op het schip. Produktiviteit en containermanagement waren de eerste jaren de succesfactoren. Aan het eind van de jaren tachtig nadert de containerisatie zijn voltooiing. Alle belangrijke en minder belangrijke trades zijn al grotendeels gecontaineriseerd en dankzij het gebruik van de container kunnen alle uithoeken van de aarde bereikt worden. Om economy's of skill te bereiken neemt de scheepscapaciteit snel toe en om die capaciteit te benutten moeten grote volumes worden aangetrokken. En aangezien de container zelf inmiddels zelf dan tot een commodity is geworden is differentiatie in de aangeboden diensten niet goed meer mogelijk. De prijs wordt dan ook het concurrentiewapen. En de concurrentie is sindsdien alleen maar heviger geworden. De aandacht van de rederijen richt zich dan ook met name op schaal- en produktverbetering op basis van afvaartfrequenties en trendgebruikers. Schaalvergroting, professional en tonsharing agreements worden een nieuw fenomeen. En de aangeboden diensten betreffen niet alleen het zeevervoer maar indien gewenst ook het aansluitende landtransport. Laat ik een moment met u ingaan op een karakteristiek van de containersscheepvaart. Sinds de introductie van de containers zo'n 25 jaar geleden is de containerzeescheepvaart gekenmerkt door lage opbrengsten. Door hoge vaste kosten leiden containerrederijen in tijden van economische teruggang en recessie grote verliezen. En ze slagen er onvoldoende in om in perioden van economische groei zodanige prijsverhogingen te kunnen doorvoeren dat ze een buffer vormen tegen de volgende recessie. Dit vindt o.a. zijn oorzaak in het feit dat er in het verleden voortdurend nieuwe spelers op de markt kwamen die met de tarieven net onder die van de conference lijnen gingen zitten. En dit fenomeen heeft in de achter ons liggende decennia geleid tot een voortdurende prijs- winstverhoging. En anders dan in de industrie kan een scheepvaartonderneming geen voorraad vormen die naar believen

uitgebreid of ingekrompen wordt. Leegloop vertaalt zich onder die omstandigheden direct in lagere tarieven, het schip moet vol. Daar komt bovendien bij dat het zelden voorkomt dat er een evenwicht bestaat in de vraag naar ladingruimte op de heen- en terugweg van een schip en dat is belangrijk. Er zijn voortdurend zogenaamde "imbalances" en de capaciteit wordt gebaseerd op de route met de grootste vraag. Er zal dus altijd capaciteit over zijn. Omdat macro gezien de instandhouding van vaste lijndiensten zowel in goede en slechte tijden een voorwaarde is voor een gezonde ontwikkeling is voor de wereldhandel is het de containerrederijen vanaf het begin af aan toegestaan wereldwijd zogenaamde conferences te vormen waarbinnen prijsafspraken gemaakt mochten worden. Dit was dan een uitzondering op de algemeen geldende regels, o.a. een shippingact van 1984 in de Verenigde Staten, en verordening 4065 van de Europese Commissie leggen deze uitzonderingsbepalingen vast. Het fenomeen conference in de een of andere vorm overigens bestaat al sinds 1875. Vlak voor het begin van de Tweede Wereldoorlog kende ieder de belangrijke route al een conference. Het doel van de conference is door de economische cycli heen een zekere mate van marktstabilisering tot stand te brengen. Desondanks echter zal iedere rederij ondanks de gemaakte afspraken binnen de conference in tijden van verminderde vraag de neiging hebben, prijzen te verlagen. Daarom is ook op een aantal trades tevens een zekere capaciteitscontrole ingevoerd. En met name op de trans Atlantische route is daarbij een succes geboekt. De Europese commissie was er echter als de kippen bij om dit succesje in de kiem te smoren. De zogenaamde TAA, de Trans Atlantic Agreement werd vorig jaar verboden. Zijn opvolger de TAKA waaruit de capaciteitsafspraken zijn verdwenen wordt thans door zowel de Europese Commissie als de door de Amerikaanse Federal Maritime Commissie kritisch bekeken. En dat de Europese commissie de neiging heeft de verordeningen steeds beperkter uit te leggen mogen blijken uit het volgende voorbeeld. De kosten van het vervoer van de containers zijn voor 30 % zee- en voor 70 % land gebonden. Nu ook weer een 30 % tot 70 % verhouding. En vandaar is het ook te verklaren en te begrijpen dat voor het bij vele klanten gewenste door-to-door transport al jaren zonder bezwaar een tarief in rekening wordt gebracht dat ook het inland dekt. Sterker nog, in het verleden is er bij de totstandkoming van de shipping act door de Verenigde Staten bij Europa op aangedrongen die mogelijkheid in de wet op te nemen. Echter recent heeft de Europese Commissie nu verordineerd dat het conferences niet langer is toegestaan dergelijke zogenaamde inter modale tarieven te hanteren. De betekenis van de conferences wordt daardoor uitgehold terwijl de situatie er voor de verladers er niet eenvoudig op wordt. Zij zullen nu immers bij verschillende bedrijven moeten gaan shoppen voor het vervoer van hun lading over land. En het is nog maar de vraag of de individuele reder voor langere tijd voldoende containers op locatie ter beschikking kan stellen. En tenslotte dames en heren wordt de wereldwijde concurrentiestrijd in de zeescheepvaart ook niet steeds met dezelfde wapens gevoerd. Equal playingfield is voorlopig een schone droom en dat is toch eigenlijk de veronderstelling die ten grondslag ligt aan het schone ideaal van volledige mededinging. De oorzaak is o.a. een al dan niet verkapte steun aan nationale rederijen en daarvoor hoeven wij niet eens buiten Europa te gaan. Wie dat begrijpt zou minder ijverig moeten zijn met het kijken naar de punten en komma's in de overeenkomsten van reders. Het Europese mededingingsbeleid is één maar daar dient dan wel goed samen mee te worden

omgegaan. En ik heb dan ook begrepen dat op de laatste Europese raad van verkeersministers ook (onze minister nadrukkelijk) alle ministers unaniem op dit punt hebben gewezen. Vooral nog met weinig resultaat. Tot zover de karakteristiek van de containerscheepvaart.

Laat mij u meenemen naar het aspect globalisering. Containerisatie heeft de globalisering van de industriële productie mogelijk gemaakt. Dankzij de container is de barrière tussen water en land opgeheven en zijn de transportkosten tegelijkertijd belangrijk verminderd. Arbeidsintensieve en kostbare tussenhandelingen zijn overbodig geworden. Vanuit het schip wordt de container zo op de truck, trein of binnenvaartschip gezet op weg naar de eindbestemming. Steeds meer industriële bedrijven verleggen hun primaire productie naar lage lonen landen en dat zijn niet langer landen als Thailand, Hongkong en Maleisië maar de nieuwe lage lonen landen zijn Indonesië en China waar goed opgeleide jonge mensen beschikbaar zijn tegen arbeidskosten van circa een halve dollar per uur. Daar is natuurlijk door het Westen met lonen van 20 à 30 gulden per uur niet tegenop te boksen. Mede door de zeer lage transportkosten, concurreren die landen rechtstreeks met ons. Wij zien een toenemende ontkoppeling tussen productie- en consumptielokatie. Halffabrikaten en onderdelen komen overal vandaan om vervolgens via transportnetwerken zo dicht mogelijk bij de afzetmarkten in de belangrijkste economische gebieden geassembleerd te worden. Daar wordt het eindproduct gemaakt afgestemd op de wensen van de klant. Het zal duidelijk zijn dat de stromen van het vervoer over de wereld hierdoor aanmerkelijk zijn toegenomen.

Hebben we de voorwaarden gecreëerd om de moderne veeleisende consument just in time te bedienen? Zonder geavanceerde informatiesystemen zou noch de globalisering van de productie noch efficiënt transport mogelijk zijn geweest. De lowcost producer gedreven globalisering zal zich ongetwijfeld voortzetten. De druk op de optimale allocatie respectievelijk reallocatie zal alleen maar toenemen. Daarbij speelt ook de munteenheid een rol. Japan bijvoorbeeld heeft vanwege zijn keiharde yen het afgelopen jaar veel productie naar China verplaatst. En het zich razendsnel aanpassen aan de steeds wijzigende omstandigheden is een noodzaak. Dat betekent ook dat stromen van goederen voortdurend van bedding veranderen. De logistieke dienstverleners, de rederijen, zullen we die de klanten daarin moeten volgen. En dat vereist ook van hen een zeer grote mate van flexibiliteit. Deze costdrive, het verwerven van het costleadership heeft als consequentie dat steeds meer grote internationale ondernemingen delen van hun logistieke processen uitbesteden, het liefst aan een beperkt aantal dienstverleners. Welke dienstverleners, waartoe ik ook Nedlloyd reken, worden met hun dienstverlening onderdeel van het voortbrengingsproces van die ondernemingen? Industrie- en logistieke dienstverlener hebben één ding gemeen, beide worden opgejaagd door het besef dat costleadership in ons global village allesbepalend is in de "struggle voor survival". Laat ik u nu meenemen naar de nieuwe verhoudingen zoals wij denken dat ze eraan komen in de lijnscheepvaart. Hoe reageren rederijen op al die veranderingen? Welke ontwikkelingen staan ons te wachten? Verladers stellen eisen op het gebied van scope, betrouwbaarheid, aangelopen havens, flexibiliteit, frequentie en kwaliteit van dienstverlening. Rederijen die aan die eisen voldoen, dienen bij voorkeur op alle belangrijke vaargebieden in de wereld aanwezig te zijn. Die voorkeur is weer een voorbeeld

van het gevolg van de eerder genoemde globalisering en betekent tevens dat vanuit de klant gezien het aantal carriers waarmee wordt samengewerkt wordt teruggebracht. En aan die steeds hogere eisen kan een individuele reder niet of nauwelijks meer voldoen. Voeg daarbij de overcapaciteit, alsmede het onvoldoende rendement op het geïnvesteerde vermogen en de noodzaak van nieuwe vormen van samenwerking dient zich aan. Een samenwerking tussen rederijen die verder gaat dan de bestaande conferencevormen. Er ontstaan nieuw, wereldwijde alliances, waarbij het niet alleen gaat om het zo efficiënt mogelijk managen van een netwerk op zee, maar ook om gezamenlijk te realiseren kostenbesparingen aan de landkant. En ik roep opnieuw in de herinnering dat 70 % van de kosten van een rederij vandaag de dag land gebonden zijn. Als voorbeeld wil ik in dit verband mijn eigen bedrijf noemen.

Nedlloyd lijnen heeft aangekondigd een alliantie te vormen met het Japanse Mitsui O.S.K., het Amerikaanse American Present Lines en het uit Hongkong afkomstige OOCL. Deze alliantie streeft nadrukkelijk ook samenwerking op het land na. De samenwerking heeft in de eerste plaats betrekking op de Europa Verre Oosten dienst, waardoor dit jaar het aantal afvaarten per week op één of twee wordt gebracht. En in 1996 op drie. Ook tussen het Verre Oosten en de oostkust van de VS zal de samenwerking gestalte krijgen.

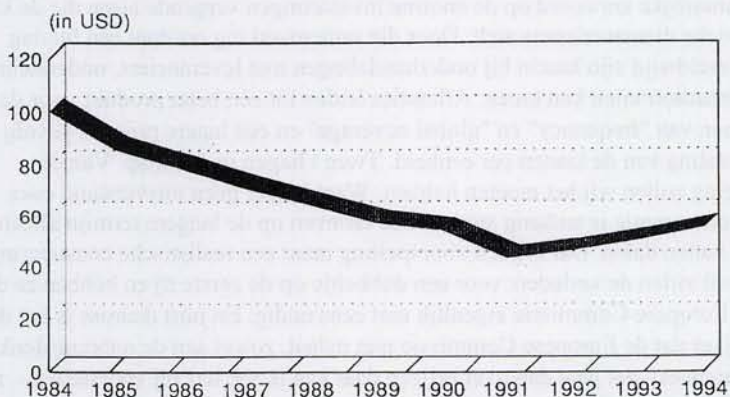
Door de geografisch complementariteit van partners zijn grote voordelen te bereiken. U moet daarbij denken aan terminalkosten, binnenlands vervoer, onderlinge uitwisselbaarheid van containers, huur en inkoop van charters en andere zaken die tot operationele en kostensynergie kunnen leiden. En ziet men het goed dan ontstaan meer van dit soort allianties. Soms beperken ze zich tot bepaalde trades maar ze kunnen ook het karakter van een rond de wereld samenwerking krijgen.

Het is het natuurlijke antwoord op de enorme investeringen vergende eisen die de klant aan de logistieke dienstverleners stelt. Door die samenwerking ontstaat een buying power die wereldwijd zijn kracht bij onderhandelingen met leveranciers, onderaannemers en havenautoriteiten kan tonen. Allianties leiden tot een beter produkt voor de klant in termen van "frequency" en "global coverage" en een lagere prijs als gevolg van een verdere daling van de kosten per eenheid. Twee vliegen in één klap. Van de kostenverlaging zullen wij het moeten hebben. Want laat er geen misverstand over bestaan de concurrentie is zodanig sterk dat de tarieven op de langere termijn alleen maar verder zullen dalen. Dat is geen voorspelling maar een realistische constatering. Wat dat betreft zitten de verladers voor een dubbeltje op de eerste rij en hebben ze de hulp van de Europese Commissie eigenlijk niet eens nodig. En juist daarom is het des te verwonderlijker dat de Europese Commissie niet nalaat, zowel aan de opbrengstenkant van de conferences - dat gaat dan over prijzen daar kan ik me iets bij voorstellen - maar ook aan de kostenkant daar waar consortia en allianties worden gevormd, de samenwerking aan regeltjes de binden. Alsof de concurrentie in onze bedrijfstak al van nature niet groot genoeg is. Zij volgt meer de letterlijke ambtelijke tekst van de wet dan dat zij het oor te luisteren legt in de praktijk. En die praktijk is een ongekende wereldwijde concurrentie.

Met de mond wordt door de Europese Commissie het belang van een gezonde Europese zeescheepvaart beleden maar het ontbreekt aan een duidelijke visie. Ik heb die ene Europese visie in de twee jaar dat ik nu bij Nedlloyd ben tenminste niet kunnen ontdek-

ken. Vanuit zo'n visie zou de commissie juist geen obstakels moeten opwerpen tegen het soort samenwerkingsverbanden die Europese rederijen met niet Europese rederijen voor langere tijd willen aangaan. Ook aan die termijnen wil men nu een grens stellen nog voordat de samenwerkingsverbanden een feit zijn. Daarbij denkt de commissie in haar regeldrift aan achttien maanden met een opzegtermijn van zes maanden. Veel te beperkt om allianties zoals die waarover wij hier praten te doen rijpen. Wij denken in elk geval aan tien jaar of meer, wij denken aan de megacarriers van de volgende eeuw. Het lijkt erop dat er kennelijk weinig landen in Europa zijn die zich echt druk maken over een Europees zeescheepvaartbeleid en het is misschien juist daarom een politiek ongevaarlijk onderwerp waarop de juristen van DG IV zich kunnen uitleven. Wanneer komt er nu een echte Europese zeescheepvaartvisie waarop beleid kan worden gebaseerd?

Er is behoefte aan een beleidstuk dat niet gedomineerd wordt door een ongefundeerde angst voor kartels maar uitgaat van de voorwaarde van een gezond Europees zeescheepvaartbeleid. Dames en heren u hoort het goed, het beleid van de EU zit ons hoog. Geen misverstanden, in principe zijn ook wij voor volledige mededinging en de totstandkoming van de GATT bijvoorbeeld is een goede zaak voor ons allemaal. Het zal de wereldeconomie jaarlijks zo'n 300 miljard dollar meer omzet opleveren maar ik hoop u ook duidelijk te hebben gemaakt dat het een utopie is in de zeescheepvaart uit te gaan van een equal playing field. En dat het karakter van de bedrijfstak sowieso een zeer bijzondere is. En ondanks het ach en wee geroep van sommige organisaties van verladere is het thans goedkoper een container te vervoeren van Rotterdam naar de Verenigde Staten dan van Rotterdam naar München. Het containervervoer van nu is aanmerkelijk goedkoper dan zo'n tien jaar geleden.



Figuur 1 Geïndexeerde tarieven Europa-Verre Oosten.

Figuur 1. toont de tariefontwikkelingen over de laatste 10 jaar op de Europa-Verre-Oosten-diensten en spreekt voor zich.

Samenvattend dames en heren, gaan wij er van uit dat de aandacht van de global players gericht zal blijven op schaalgrootte. Schaalvergroting zal plaatsvinden, een wereldwijde samenwerking, die een strategisch karakter zal hebben, wat impliceert dat het om langdurige allianties gaat waarbij de eigen identiteit richting klant vooralsnog

gehandhaafd zal blijven. Er zal een aantal megaconsortia ontstaan om die term maar eens te gebruiken. In weerwil van obstakels die opgeworpen worden. Nedlloyd lijnen zal in dit proces aan de bal willen blijven getuige onze actieve betrokkenheid bij de bouw van nieuwe wereldwijde allianties.

Tot zover onze visie op de toekomst van het vervoer over de wereldzeeën, voornamelijk gezien door een wereldwijde container logistieke bril. Na deze reis moment gekomen om voet aan Nederlandse wal te zetten.

Welke positie zien we dan van Nederland in het licht van deze wereldwijde ontwikkelingen. Nederland, dat een maritieme traditie heeft, zou als het Europese land voor de distributie gezien moeten worden, vooral door ons zelf. Volgens het in december vorig jaar aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden rapport van de hoogleraar Peeters & Wijnolst draagt de maritieme sector, de cijfers zijn zoëven reeds genoemd, 13,8 miljard gulden per jaar bij aan het nationaal produkt en levert de sector werk aan 120.000 mensen. De zeescheepvaart neemt hiervan 2,4 miljard voor haar rekening en biedt aan 21.000 mensen werk. In het groene rapport wordt de situatie in de Nederlandse zeescheepvaart als bedreigend gekenschetst. Dit vloeit voort uit het hoge kostenniveau van de Nederlandse zeescheepvaart in vergelijking met de ons omringende landen. Het varen onder Nederlandse vlag is duur maar het heeft aan de andere kant ontegenzeggelijk voordelen. Het is voor de internationale klant een symbool van betrouwbaarheid en deskundigheid. Desalniettemin zullen wij onze kosten zo laag mogelijk moeten zien te krijgen. Ik heb u de positie van de containerzeescheepvaart geschetst en de wijze waarop wij dat kostenaspect wereldwijd aanpakken. De Nederlandse overheid helpt een handje in de fiscale sfeer en op het terrein van de bemanningspost en een nieuwe nota zeescheepvaart zal dit jaar aan de kamer worden aangeboden.

De overslagbedrijven, loodsen en overheden kunnen eveneens hun steentje bijdragen door de kosten van het aanlopen van de Rotterdamse haven in de pas te laten lopen met die van andere Europese havens. Met het wegvallen van de Europese binnengrenzen is de concurrentie tussen die havens nog eens scherper geworden voor internationale rederijen. Ook voor Nedlloyd maakt het in principe niet zoveel uit of de schepen in Europa nu Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam of Antwerpen aandoen. De havens met de beste infrastructuur, het aantrekkelijkste kostenniveau en de beste achterlandverbindingen hebben zullen de voorkeur genieten. Overigens zijn de kosten van de Noord Europese havens in het algemeen hoger dan veel vergelijkbare havens elders in de wereld. In dit verband wil ik wijzen op twee ontwikkelingen die te maken hebben met datgene wat ik al eerder heb gezegd. De eerste is dat de rederijen in toenemende mate slechts van enkele mainports in Europa gebruik zullen maken. Vanuit die mainport zullen de goederen verder gefeederd worden: per schip, truck of trein. Wat dat betreft is het natuurlijk van het grootste belang dat er vanaf de haventerminals goede verbindingen zijn naar het Europese achterland zowel via weg, spoor, als water. Een mainport zal het predikaat niet verdienen of het anders verliezen wanneer daar onvoldoende oog voor is.

Een tweede ontwikkeling houdt nauw verband met het vorige.

Europese rederijen worden binnen de verschillende alliances waarin ze opereren primair

verantwoordelijk voor de keuze van de Europese havens. Bij de alliantie van Nedlloyd met Mitsui, APL en OCL op het traject Europa-Verre Oosten is ons die rol ten aanzien van Europa toebedeeld. Net zo goed als Mitsui, verantwoordelijk is voor Japan en OSL voor de rest van het Midden Oosten.

Onze partners verwachten van ons, zoals wij dat van hen verwachten, dat wij de voor onze alliantie beste aanloophavens kiezen. Het feit dat Nedlloyd een Nederlandse onderneming is, zal, in die zienswijze, niet automatisch leiden tot een keuze voor Rotterdam. En daarmee geef ik geen waarde oordeel, maar het illustreert de zich wijzigende verhoudingen in de wereldwijde zeescheepvaart.

Natuurlijk heeft Nedlloyd een historische en maatschappelijke binding met Nederland. En dat zal ook zeker een positieve factor zijn bij de afweging. Gezien de grote internationale concurrentie zullen het vooral economische factoren zijn die de keuze bepalen.

Terug naar het onderwerp de toekomst van het vervoer over water en de rol en de kansen van Nederland daarbij. Ik ben ervan overtuigd dat Nederland op dit gebied een vooraanstaande rol zal blijven spelen. Belangrijke pluspunten voor ons land zijn de lokatie, de beschikbaarheid van kapitaal, hoewel je soms wel eens afvraagt waar dat is. Minpunten drijven op het gebied van infrastructuur. Investerings in infrastructuur zijn in andere Europese landen in het recente verleden duidelijk hoger dan in ons land.

Wanneer we naar het Europa van vandaag en morgen kijken dan zal de groei van goederenstromen alleen maar toenemen. In 1994 realiseerde de Rotterdamse haven een goede roloverslag van 294 miljoen ton een groei van 4 % ten opzicht van vorig jaar. Alleen in 1973 leverde meer op: 296 miljoen ton. En de verwachtingen voor dit jaar zijn dat de 300 miljoen grens wordt overschreden. Toch moet dit Rotterdam te denken geven dat de groei van Antwerpen in 1994 sterker was. De stijging van de overslag van containers bijvoorbeeld bedroeg in Antwerpen 17 % tegenover 9,5 % in Rotterdam. Overigens kun je afvragen of er gezien deze ontwikkelingen in de wereldzeescheepvaart niet meer samenwerking tussen beide steden tot stand zou moeten komen, iets wat dacht ik ook in het verleden door de Rotterdamse Kamer van Koophandel en minister Jorritsma is gesuggereerd. De sterkste groeiers zijn de containerhavens in het Verre Oosten. Dat alles heeft dan te maken met al eerder genoemde verplaatsingen van producties en de sterke economische groei die zich in het Verre Oosten voordoet. Aan de andere kant biedt de Europese markt een aantrekkelijk perspectief aangezien de Europese consument redelijk kapitaalkrachtig is. Onderzoek van Nederland Distributie land heeft uitgewezen dat een toenemend aantal ondernemingen uit Japan en de Verenigde Staten daarom export naar Europa overwegen. Dan wel overwegen de distributie van hun produkten in Europa te centraliseren. En daarbij blijkt, en is gebleken, dat Nederland en dus ook Rotterdam verreweg de beste papieren heeft in vergelijking heeft met de ons omringende landen. Centrale ligging, kwaliteit van transport- en distributiesector, goede achterlandverbindingen, douanefaciliteiten. Distributie zal voor een belangrijk deel intermodaal geschieden. Waarbij de opties van rail water uit milieukwestie overwegingen steeds nadrukkelijker wordt gepropageerd door nationale en supernationale overheden. Maar ook de klant laat in dit verband steeds duidelijker van zich horen, in principe hebben we in Nedlloyd alle modaliteiten in huis of kunnen ze beschikbaar maken voor die klant. Zeker bij ondernemingen als de onze nemen de mogelijkheden van het

zogenaamd matchen van lading voor bijvoorbeeld wegtransportbedrijven en containerrederijen met behulp van geavanceerde computermodellen snel toe. Vorig jaar hebben we in Rotterdam een regionaal dispatchcenter geopend met een planningfunctie waar het containervervoer voor Nedlloyd Roadcargo en Nedlloyd Lijnen in één centrum gecentraliseerd zijn. We overwegen ook rail en binnenvaart hierbij te betrekken. Het zogenaamd matchen van lading houdt in dat er voor import of export container, retourlading wordt gevonden. Het is duidelijk dat hiermee enorme efficiency voordelen kunnen worden bereikt. In principe staat het regionaal dispatchcenter daarom ter beschikking van derde partijen. Intermodal heeft ook op andere wijze onze aandacht. Op gezamenlijk initiatief van Sealand, PNO, NS Railcargo en Nedlloyd is een shuttle tot stand gekomen tussen Rotterdam en Milaan. Een gezamenlijk volume aan zeecontainers is zodanig dat de in januari 1994 bescheiden gestarte shuttle naar Milaan nu al vijf maal per week rijdt. Een groot succes. Railmakelaar als VGL Railcargo die deel uitmaakt van de Nedlloydgroep weet ook derden voor deze shuttle te interesseren. Deze initiatieven hebben navolging gevonden waarbij ik graag de Bohemia expres tussen Rotterdam en Praag wil noemen. Een initiatief van expediteurs. De vraag is alleen of de railcapaciteit voldoende groot is om een grootschalig shuttlenetwerk te ondersteunen. Intermodal is in beweging de binnenvaart zal zonder twijfel ook een grotere rol gaan spelen dan thans. Ook daar is samenwerking nodig. Het project combivaart van het Centraal bureau van de Rijn en binnenvaart is daar een goede aanzet. Goed georganiseerd containerbinnenvaart zal ongetwijfeld zijn plaats krijgen in een intermodaal spectrum. Laten we bij dit alles echter niet uit het oog verliezen dat in Europa het wegvervoer in de modalsplit nog steeds de belangrijkste rol speelt. Het aandeel van spoor en binnenvaart neemt weliswaar in alle scenario's toe maar de mate waarin is niet erg spectaculair. Bij afstanden boven 200 kilometer met betrekking tot de containertransport neemt de weg 77 % voor zijn rekening. Waar tegenover het spoor en de binnenvaart met respectievelijk 7 % en 16% relatief mager afsteken. Natuurlijk zullen wij onze klanten alle vormen van vervoer aanbieden, maar waar het uiteindelijk op aankomt is betrouwbaarheid, frequentie, snelheid en prijs. Of dat transport nu per trein, binnenschip of vrachtwagen plaatsvindt.

Dames en heren ik kom tot een afronding.

We staan aan de vooravond van grote veranderingen op het gebied van de containerlijnvaart. Deze veranderingen zullen voor de klant leiden tot een beter produkt tegen lagere kosten. Samenwerking in de vorm van strategische allianties zal als natuurlijk antwoord op de toenemende eisen van de global cliënt aan kracht winnen. De Europese commissie en andere overheden zullen in dit geval onze mening ruimte tot groei moeten bieden ook met betrekking tot nieuwe samenwerkingsvormen. Creativiteit laat zich niet reguleren. Wat Nederland betreft. Nederland kan ons inziens verzekerd zijn van een goede toekomst voor het vervoer van goederen over water mits wij hier alert zijn op een goede infrastructuur en er adequate achterlandverbindingen er op na houden. En er met elkaar in slagen de kostprijs van logistiek Nederland zo laag mogelijk te houden.

Dames en heren, het water is nu eens kalm, dan weer in beweging en soms is er een storm. En die kan overal vandaan komen zoals ik openlijk heb duidelijk gemaakt. Maar Proteus zei het al tot onwillige kapiteins toen hij bij stormweer met een vloot schepen

van Sicilië naar Rome vertrok. "Navigare necesse est, Vivere non est necesse". Of wel varen moet, het leven komt er niet zo erg op aan, waar ik me als vertegenwoordiger van Nedlloyd overigens uitsluitend aan het eerste deel zal willen conformeren. Dank u wel."

6

TRANSPORT EN INDUSTRIE

werelden apart of een "synergetisch duo ?"

*Annemieke J.M. Roobeek*⁶

Aangepaste schriftelijke bijdrage van Prof. dr. Annemieke J.M. Roobeek aan de Tweede Verolme lezing "De Toekomst van het Vervoer over Water, Delft 17 januari 1995. De schriftelijke tekst is ingeleverd 10 april 1995.

1 Transport en industrie

1.1 Werelden apart of een synergetisch duo?

Inleiding

Een verre blik in de toekomst kan vaak voor verrassende eye-openers zorgen. Door je los te maken van de waan van alledag wordt in ons denken ruimte geschapen voor onverwachte oplossingen voor problemen die nu reeds spelen of straks voorzien worden. Vooruit kijken in combinatie met het verbreden van het gezichtsveld levert bovendien minder voor de hand liggende combinaties op van actoren die in het bredere veld opereren.

In deze bijdrage richt ik mij met het oog op de toekomst op een breder terrein dan alleen vervoer over water en dus kijk ik verder dan de Rotterdamse haven. In het concept dat ik voor ogen heb, en dat ik zal aanduiden met Main Ports Holland, spelen verschillende soorten havens een belangrijke, elkaar aanvullende en versterkende rol. Naast de zeehavens, de luchthavens, de binnenhavens en de infrastructuur op het land, zal in de nabije toekomst de elektronische snelweg een belangrijke rol opeisen in het geleiden van het vervoer. De teleportfunctie wordt van cruciaal belang, temeer omdat hiermee een milieuvriendelijke wijze van massatransport mogelijk wordt. In het onderstaande zal ik

⁶ Prof. dr. Annemieke J.M. Roobeek is Cornelis Verolme Hoogleraar voor Technologie en Economie aan Universiteit Nijenrode en zij is tevens Wibaut Hoogleraar voor Grootstedelijke Vraagstukken aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit van Amsterdam. Daarnaast is zij KNAW-onderzoeker, verbonden aan de Economische Faculteit van de Universiteit van Amsterdam.

hier nader op ingaan. Opmerkelijk is dat bij de bestudering van rapporten over mariem vervoer nog wel een link gelegd wordt naar kustvaart en binnenvaart, maar dat er heel weinig te vinden is over de samenhang met andere vervoerstromen, laat staan dat er verwijzingen gemaakt worden tussen de Rotterdamse haven en Luchthaven Schiphol. Binnen de vervoerswereld wordt de blik blijkbaar nog sterk bepaald door de pet die men op heeft.

In het concept van Main Ports Holland hebben Rotterdam en Amsterdam elkaar juist veel te bieden. Een intensievere samenwerking en afstemming van strategie tussen deze twee stadsprovincies in wording lijken daarom meer voor de hand te liggen dan het in stand houden van de eeuwenoude competentiestrijd.

Vervoer in een samenhangende context

Vervoer in de toekomst behoort in een samenhangende context gezien worden. Ik doel hier met name op de volgende aspecten:

1. de industriële en dienstenomgeving waarin goederen vervoerd worden;
2. de samenhang tussen de verschillende vervoerstromen en de rol van het intermodale vervoer;
3. de balans tussen economie, vervoer, infrastructuur en milieu.

De uitbouw van de vervoersector zal in sterke mate afhankelijk zijn van de mate waarin de industrie- en dienstensector in staat zijn een toegevoegde waarde te creëren aan de goederen die via de verschillende havens vervoerd worden. Het zal in eerste instantie moeten gaan om de uitbouw van de kwaliteit in de zin van industriële bewerking en toevoeging van diensten en niet persé om de kwantiteit van het vervoer, omdat deze laatste optie op gespannen voet kan staan met nationaal en internationaal nagestreefde milieudoelstellingen. De nadruk op kwaliteit dwingt de betrokken actoren in het veld meer en beter samen te werken, zodat met recht gesproken kan worden van vervoer en distributie als verbindende schakel tussen diverse clusters in de Nederlandse economische structuur. De kwalitatieve uitbouw aan de voorkant van het transporttraject en aan de achterkant ervan kan ertoe bijdragen dat de vervoersector zichzelf vernieuwd, terwijl het tevens als koppelaar van industriële en commerciële dienstenactiviteiten de hechtheid van de economische structuur versterkt.

De synergie tussen transport en industrie zal naar mijn mening als strategisch doel gesteld moeten worden in een beleid dat erop gericht zou moeten zijn de Nederlandse en de Europese economie op ecologisch verantwoorde wijze te re-industrialiseren. De reden dat ik re-industrialiseren benadruk, ligt in het feit dat er voor synergie minimaal twee interessante partners moeten zijn. De vervoersector is sterk in ons land, maar de industriële sector is in ons land, evenals in Europa, de afgelopen jaren gekrompen. Hoewel de dienstensector zorgt voor belangrijke compensatie voor het wegvallen van delen van de industrie, is ook de dienstensector uiteindelijk in sterke mate afhankelijk van de industrie. Valt de industriële basis weg, dan kan de dienstensector zijn produkten ook niet meer kwijt. Vandaar dat de ontwikkeling van de industrie, de dienstensector en het vervoer in een bredere, samenhangende context gezien moeten worden. De industrie, en met name de internationaal georiënteerde industrie, schept de vraag naar vervoer. Het vervoer kan dus niet zonder de industrie. Maar misschien moet de vervoersector wel het

initiatief nemen om het re-industrialisatieproces te stimuleren door te gaan investeren in de kwalitatieve versterking van het voor- en natraject van het goederentransport.

Main Ports Holland: een toekomstscenario

In het toekomstscenario, dat ik Main Ports Holland genoemd heb, wordt ervan uitgegaan dat de havenfuncties van Rotterdam en Amsterdam steeds meer op elkaar aangewezen raken en samen met de andere vervoerstromen een geïntegreerd geheel gaan vormen. De belangrijkste reden voor het naar elkaar toegroeien van de havenfuncties is dat in de toekomst de internationale regiefunctie voor het intermodale vervoer cruciaal is. Dit houdt in dat de verschillende vervoerstromen veel beter op elkaar afgestemd moeten worden. De zeehavens en de luchthaven zijn immers sterk afhankelijk van ander transport, zoals de binnenvaart, het wegtransport en de spoorwegen. Optimalisering van de havenfunctie hangt af van de snelle en flexibele koppeling tussen de verschillende transportvormen. Kortom, we spreken van een optimalisering van het intermodaal vervoer. Hoewel er in de vakbladen en op symposia de afgelopen jaren vaak benadrukt is hoe belangrijk het intermodaal vervoer is, blijkt het in de realiteit nog vaak zwaar tegen te vallen. Intermodaal vervoer vereist namelijk samenwerking en afstemming en in een sector waarin individualisme (en eigenbelang) de boventoon voert, is het lastig om tot een naadloos systeem van intermodaal vervoer te komen. Uitzondering hierop vormen de grote vervoerders, die in hun onderneming de verschillende vervoerfuncties al samenbrengen.

Voor intermodaal vervoer zijn geavanceerde logistieke systemen een voorwaarde om goederen snel naar alle uithoeken van de wereld te vervoeren en ondertussen de klant te blijven informeren over zijn lading. Bovendien zal er met die lading steeds meer gedaan moeten worden. Deels kan dat ook elektronisch, denk bijvoorbeeld aan elektronische douane-afhandeling, waarbij de informatie over de lading een andere route volgt dan de lading zelf. Logistiek draait om elektronische informatie. Het zal dan ook niet lang meer duren of elektronische havens, zogenaamde teleports, zullen de strategische kern gaan vormen van de lucht- en zeehavens en het natransport over de weg of via de binnen- en kustvaart.

Een groot voordeel van de elektronische havens is dat ze milieuvriendelijk zijn. De diensten die geleverd en afgenomen worden via de elektronische snelweg zijn bovendien vaak kennisintensief en kunnen bijdragen tot een hogere produktiviteit van de vervoersector door vervoer en lading naadloos op elkaar aan te laten sluiten.

Grenzen aan de groei van containerisatie

Main Ports Holland is meer dan het blijvend op de kaart vestigen van 'Nederland Distributieland'. Immers, het vervoeren van goederen die veelal elders gemaakt zijn, is nu al niet bijster interessant, laat staan in de toekomst. De concurrentie in het massavervoer is hevig en de winstmarges zijn zeer beperkt. De komende jaren zal het concurreren op prijs alleen maar toenemen. Het volgen van een strategie die gericht is op zoveel mogelijk lading binnenhalen, is uit ecologisch en uit economisch gezichtspunt

op den duur geen slimme strategie. Een verdubbeling van het containervervoer zoals voorzien in de Rotterdamse haven of een intensivering van het vrachtovervoer naar Schiphol zou daarom niet zondermeer nagestreefd moeten worden.

Nu gaat 65% van de containers die per schip aangevoerd wordt verder over de weg. De congestie op de wegen is reeds aanzienlijk, dus een sterke toename van de containeroverslag zal voor nog meer drukte op de weg leiden. Doordat Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland gekozen hebben voor een vignet voor vrachtauto's, zal het rijden door deze landen de komende jaren veel duurder worden. De aanleg van de Betuwelijn zal de nodige jaren in beslag nemen en biedt dus voorlopig weinig soelaas voor de toenemende congestie en de gestegen kosten van het wegvervoer. Momenteel gaat slechts 5% van de containers uit Rotterdam over het spoor verder. Sporen is relatief duur, omdat er bijna altijd toch weer een overslag op een vrachtauto nodig is om de vracht op de uiteindelijke bestemming te brengen. De binnenvaart, maar ook de kustvaart, zijn in principe milieuvriendelijke oplossingen. Echter een sterke uitbouw van de containervaart in de binnenwateren vereist de aanleg van binnenlandse containerhavens en dat is een dure aangelegenheid, die slechts een paar binnenhavensteden zich kunnen veroorloven. Hier zullen reders een initiërende rol kunnen spelen, maar zal de politiek uiteindelijk de beslissende stem hebben of dergelijke investeringen gepleegd zouden moeten worden.

Kortom, een sterke toename van het containervervoer leidt slechts tot dichtgeslibte wegen, stank- en geluidsoverlast, terwijl de economische baten gering zijn vanwege de uiterst smalle winstmarges door de prijsconcurrentie, het aantal nieuwe arbeidsplaatsen beperkt is, maar de overheidsinvesteringen gigantisch zijn. Hoewel de containerisatie de komende jaren in volume nog sterk zal toenemen, is nu reeds te voorzien dat containerisatie op de lange termijn geen duurzame strategie is.

Tabel 1. Groei van het containervervoer in de Rotterdamse haven:

1966:	227	containers
1994:	2.700.000	containers
2010:	5.800.000	containers

Bron: NRC-Handelsblad, december 1994

Deze cijfers overziende en geplaatst in een bredere context is het is daarom zaak om nu reeds te gaan experimenteren met nieuwe vervoerconcepten, die recht doen aan de distributiefunctie van Nederlandse vervoerbedrijven in de Delta van Europa, maar die ook recht doen aan de eisen die gesteld worden aan een duurzame economische ontwikkeling. Containerisatie blijft daarbij van belang, maar de uitdaging zal zijn om selectiever om te gaan met de toestroom van containers, omdat niet de massa de meerwaarde oplevert, maar het feit of er aan land in de havenregio iets aan de inhoud van de containers toegevoegd kan worden ('value added logistics').

Re-industrialiseren en meer doen met lading: industrië

Containerisatie zal in de nieuwe concepten een belangrijke, wellicht dominante rol

blijven spelen, maar dan zullen er wel andere condities aan gekoppeld worden, zoals de combinatie tussen transport en industriële dienstverlening die zorgt voor een hogere toegevoegde waarde. Het distributieconcept van het Rotterdams havenbedrijf van een paar jaar geleden kan dus weer uit de lade gehaald worden. In de afgelopen jaren bleek er zowel bij de vervoerders als bij de industrie weinig enthousiasme voor, maar wellicht had dat meer te maken met het feit dat men dacht dat het volume (de massificatie) van het vervoer nog belangrijker was dan de kwaliteit en meerwaarde die aan het goedertransport wordt toegevoegd. In dit opzicht lijkt het voor de hand te liggen om de activiteiten op het gebied van assemblage, reparatie en klaar maken voor verzending naar het achterland. Hieraan gekoppeld zouden diensten verder ontwikkeld kunnen worden op het gebied van logistiek, douanefaciliteiten, marketing, reclame, consumentengegevens uit het land van bestemming en dergelijke. Er kan veel meer gedaan worden met de lading in de containers, maar dan moet de wal wel klaar staan met de juiste industriële en commerciële dienstverlening.

Indistributie kan een eerste stap zijn, die als het ware de containerisatie op een beheerste wijze kan geleiden en kwalitatief verder kan ontwikkelen. Maar ook voor de andere goederen stromen biedt distributie interessante opties. Zo kan er straks in de geplande fruithaven nieuwe industriële bedrijvigheid verwacht worden. In feite is het concept niet niet, want wanneer we kijken naar de ontwikkeling van de olie als bulkprodukt, of naar landbouwproducten voor de veevoerproductie, dan zien we dat er op bulkgebied al uitgebreide ervaring is opgedaan met de combinatie van bulkvervoer, industrialisering en het ontwikkelen van hoogwaardige dienstverlening. Op de tijdschaal kun je stellen dat distributie tot 2010 een haalbaar concept zou moeten kunnen zijn voor de containergoederen. Weliswaar kan er in principe in elke container een x-aantal verschillende goederen zitten, maar meestal zitten er dezelfde goederen in. In het geval van computers of kleding bijvoorbeeld, kunnen additionele handelingen verricht worden, zoals assemblage of klaar maken voor verzending naar specifieke afzetmarkten. Alle actoren zijn ervoor aanwezig. Alle kennis evenzeer. Een goede locatie om te experimenteren met een distributiehaven zou wellicht de Botlek Verolme haven kunnen zijn. Op dit moment zijn daar al een aantal kleinere bedrijven bezig zich te bekwaamen in industriële activiteiten in relatie tot transport. Waar het om gaat is dat de koppelingen moeten gemaakt worden.

De vervoersector samen met de bestuurders van de stadsprovincies Amsterdam en Rotterdam zouden het initiatief kunnen nemen om tot een versnelling van de synergie tussen vervoer, industrie en diensten te kunnen komen. Blijkt het concept vruchten af te werpen, dan kan na 2000 een aparte distributiehaven, bijvoorbeeld op de Maasvlakte, ontwikkeld worden. Dit zou tegelijk de redenering kracht bij zetten waarom een tweede Maasvlakte nodig zou zijn.

Strandstad op de Maasvlakte

Naast havenfaciliteiten, kenniscentra op het gebied van logistiek, marketing en andere hoogwaardige dienstverlening, zou ook nagedacht kunnen worden over de aanleg van een nieuwe stad op de Maasvlakte. Een strandstad, waar niet alleen een synergie is tussen transport, industrie en diensten, maar waar bovendien de integratie tussen de

woon- en werkfunctie weer gerealiseerd is. Mensen willen liever niet meer in de file staan voor hun werk of in hun vrije tijd. Mensen zullen in de toekomst steeds meer naar locaties op zoek gaan waar wonen, werken, recreëren en een gezonde omgeving samenvallen. De levenskwaliteit van een strandstad op de Maasvlakte zou behoorlijk hoog kunnen zijn.

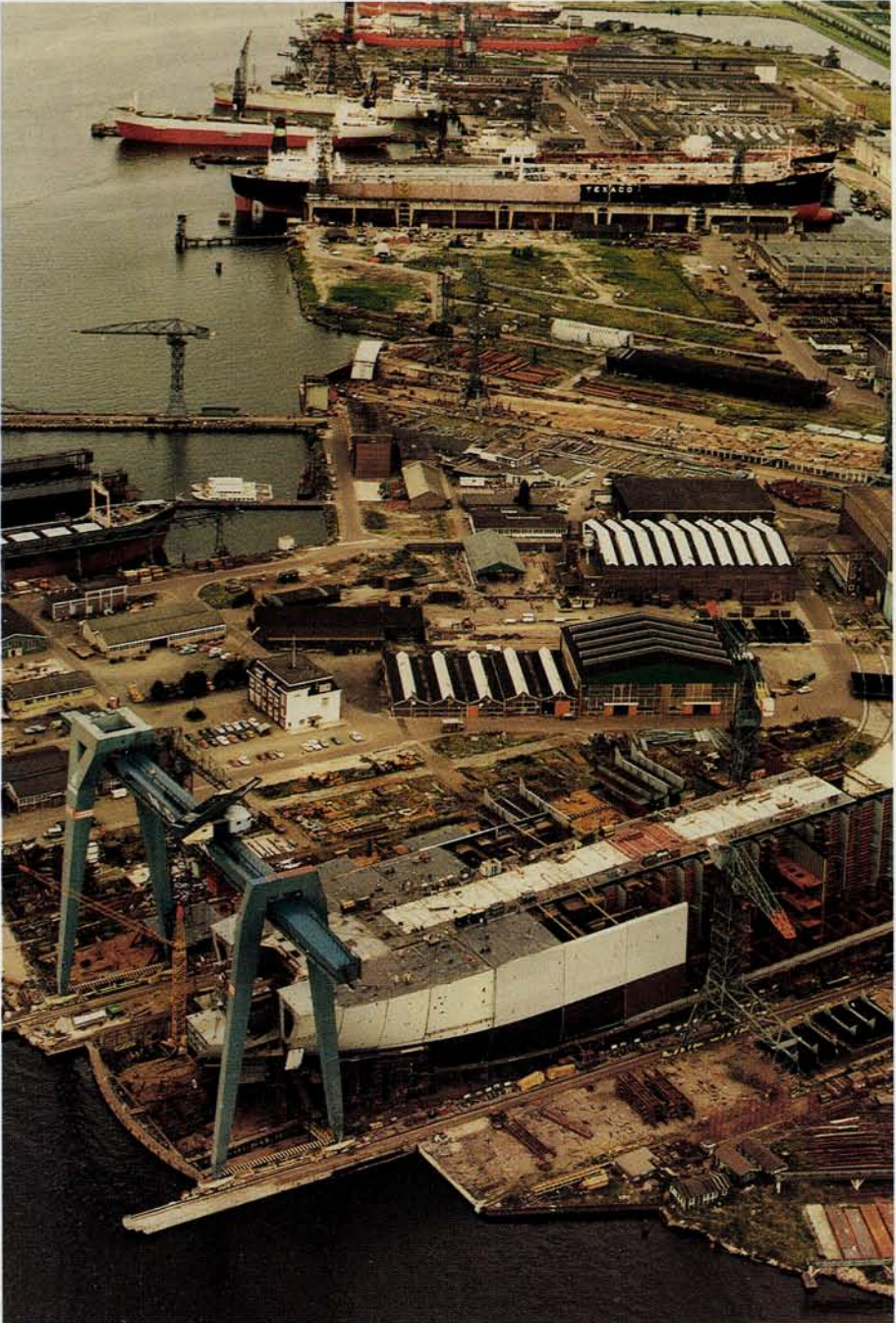
Ik heb mij laten inspireren door het boek 'Wegen naar de Toekomst' van de gebroeders Das. Hun futuristische prenten bieden aanknopingspunten om juist op de Maasvlakte een grootschalig woon-werk experiment te starten. Je kunt ermee aangeven dat havenwerkzaamheden in de toekomst, net als de aan de haven gelieerde diensten op een geheel andere leest geschoeid zullen zijn. Andere arbeidsverhoudingen, andere woonvormen voor mensen die interessant werk verrichten voor industriële en commerciële bedrijven. Het kan een stad worden waar kleinschalige bedrijvigheid met grootschalige havenfuncties gekoppeld kunnen worden. In die omgeving zal voortdurend geleerd moeten worden om telkens de beste service te verlenen en een hogere toegevoegde waarde aan de eigen industriële producten en aan de lading te geven. De kennisintensiteit zal daarom hoog zijn. Dat neemt niet weg dat er voor de minder hoogopgeleiden geen werk zou zijn. Juist waar hoogopgeleiden werken, worden minder hoogwaardige activiteiten uitbesteed (schoonmaken, catering, onderhoud van gebouwen en bedrijven).

De internationale regiefunctie

In het voorgaande heb ik aangegeven wat de contouren zouden kunnen zijn van het concept Main Ports Holland. Vervoer en transport blijven belangrijk, maar in de toekomst hoeven al die goederen niet persé meer door onze havens en over de Nederlandse wegen vervoerd te worden. Juist door de elektronische havenfunctie uit te bouwen via stimulering van de elektronische snelweg in de vervoersector kunnen de Rotterdamse en Amsterdamse havens een internationale regiefunctie gaan vervullen op het gebied van vervoerstromen. Selectie van wat wel en niet via Nederland kan gaan, moet afhangen van de toegevoegde waarde die het transport oplevert. Met andere woorden: kan er met de lading in Nederland meer gedaan worden dan alleen doorvervoeren? Hierbij kan gedacht worden aan industriële bewerkingen, zoals nu reeds gebeurt in onderdelen van de bulktransport (olie, granen, veevoeder), maar ook in de vorm van assemblage en gereed maken van eindproducten zoals computers of machines voor diverse Europese bestemmingen. Overig transport dat niet perse door ons land hoeft, kan elektronisch bediend worden, bijvoorbeeld door douanefaciliteiten te regelen of te zorgen voor aansluiting op vervoer elders. Zonder dat economisch oninteressante en ecologisch schadelijke transporten ons land aan hoeven te doen, kan de mainport zich op deze wijze toch ontwikkelen tot een toonaangevende wereldhaven. Gekoppeld aan expertise op het gebied van logistiek, marketing en up-to-date consumentenonderzoek over het achterland krijgt Main Ports Holland een veelzijdige functie. De clustering van nieuwe activiteiten rondom de fysieke en virtuele havens zorgt voor waardevolle werkgelegenheid voor veel mensen. Main Ports Holland is een concept dat voorziet in duurzame economische basis: te land, ter zee, virtueel of in de lucht.



“Verolme Botlek B.V.”



“Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij”



“Verolme Scheepswerf Alblasterdam B.V.”



“Verolme Scheepswerf Heusden B.V.”

Soms moet je je tijd vooruit durven denken. Creatieve oplossingen voor complexe problemen worden nu eenmaal niet gevonden door vast te houden aan het bestaande. Toch is dat wat de meeste bestuurders, beslissers, planners en het gros van de ondernemers het liefste doen. Ideeën die niet in hun straatje van risicomijdend gedrag passen, worden al snel als economisch onhaalbaar of als wollige fantasie afgedaan. Alternatieve opties krijgen hierdoor geen volwaardige kans. In het voorafgaande heb ik willen aangeven dat de voor Nederland economisch belangrijke mainportfunctie versterkt kan worden door de internationale regiefunctie te gaan vervullen via de teleports en het stimuleren van synergie tussen de vervoersector en de industrie- en dienstensector.

Slot



"Esso Nederland en Esso Europort"

HEEFT MARITIEM NEDERLAND EEN KANSRIJKE TOEKOMST ACHTER DE RUG ?

Eerste Verolme Lezing

W.J. ter Hart

Wat is eigenlijk maritiem Nederland?

Zonder er nu erg ingewikkeld en geleerd over te doen: met Maritiem Nederland wordt bedoeld: alles wat betrekking heeft op het water en de zee. Activiteiten die door Nederland en in vele gevallen in Nederland worden verricht en die plaatsvinden op, boven en onder de wateroppervlakte. De activiteiten omvatten of hebben veel te maken met meerdere markten zoals:

- voedselwinning uit zee (visserij, maricultures, scheepvaart, scheepsbouw)
- transport en transit (scheepvaart, civiele werken, scheepsbouw)
- kustverdediging (civiele werken, grondverzet, scheepsbouw)
- defensie (marine, scheepsbouw)
- recreatie (havenaanleg, jachtbouw)
- energiewinning (offshore en duurzame energie uit wind en golven).

Al deze activiteiten hebben gemeen dat de scheepsbouw in diverse vormen daarbij of daarvoor een belangrijk aspect is.

Voedselwinning uit zee.

De zeevisserij behoort tot de traditionele activiteiten van Nederland.

The Act of Navigation (1651) was de eerste beperking van de vrije zee door de Engelsen en een aanleiding tot de eerste Engelse oorlog. In 1976 is de vrije visserij beperkt tot de gebieden buiten de 200 mijls zone.

Deze ontwikkeling heeft geleid tot vele internationale joint-ventures in de zeevisserij, waar ook Nederlandse ondernemingen bij zijn betrokken. Het visserijbeleid in de EEG geeft nieuwe bedreigingen. De inkomsten uit de visserij zullen daarmee een dalende trend vertonen en dat is voldoende reden zich te bezinnen op nieuwe mogelijkheden die de voedselwinning uit zee biedt.

In de visserij is voortdurend sprake van nieuwe technieken, er is een industrie van visverwerking, conservering en maricultures. Vooral de laatste activiteit biedt mogelijkheden op het gebied van kweektechnieken en geeft een voortdurende groei te

⁷ Ir. W.J. ter Hart, voorzitter van de Nederlandse Scheepsbouwindustrie. Rotterdam

zien. De maricultures ontwikkelen zich in de richting van 'sea-ranching', dat houdt in het uitzetten van jonge vissen in zee.

De VS, Canada en Japan zijn hierin reeds actief. Ten gevolge van overbevissing moeten de mogelijkheden van deze activiteiten in Nederland nader worden onderzocht. De omzet van de wereldvishandel bedroeg in 1980 US\$ 14,9 miljard; de omvang hier van was ca 10 mln. ton. Nederland importeerde in 1985 voor ca 400 miljoen gulden en exporteerde voor ongeveer 900 miljoen.

De totale wereldconsumptie was in 1985 ca. 70 miljoen ton en zal naar verwachting in het jaar 2000 groeien tot 110 miljoen ton.

Blijft Nederland een visserij-natie?

Dit zal, afgezien van te verkrijgen rechten om in de Exclusive Economic Zones te mogen vissen, ondermeer afhangen van

- de beschikbaar blijvende kennis op het gebied van scheepsbouw en vistechnieken
- de mogelijkheden nieuwe technieken en technische middelen te ontwikkelen op het gebied van schepen, netten en installaties.

De reeds eerder gedane suggestie voor een 'Dutch Seafood Institute', in het Klvl rapport 'Nederland en de rijkdommen van de zee' van 1983, waarin het gehele scala van de industrie zich presenteert en tot een vorm van samenwerking komt, lijkt de aangewezen weg.

Daarin vinden wij ondermeer:

- installateurs van aquacultures
- visverwerkingsbedrijven
- experts in vangstverwerking en distributie
- scheepsbouw en scheepsreparatie
- koelhuisinstallaties
- nettenfabrikanten
- opleidingsinstituten
- etc. etc.

Transport en transitio.

De transportfunctie behoeft met een wereldhaven als Rotterdam in Nederland nauwelijks enige nadere toelichting.

Echter de geografische positie van Nederland die bij de groei daarvan een belangrijk aspect is geweest, verliest aan belang door de opkomst van nieuwe transportmiddelen, transportmethoden, havengebieden, het verleggen van handelsstromen etc. etc. In het zeetransport neemt Rotterdam echter nog steeds een niet te onderschatten positie in, en daarvan is eveneens een groot aantal haven- en transportgebonden industrieën afhankelijk, zoals:

- reders
- scheepsbouw en scheepsreparatie
- overslagbedrijven
- containerreparatiebedrijven

- etc. etc.

met alle daaraan verbonden toeleveringsbedrijven. Betrekken wij daarbij eveneens de havengebonden petrochemische en andere chemische industrieën, dan mogen de signalen van marktwijzigingen niet worden gemist.

Met de in Nederland opgebouwde kennis op het gebied van de ontwikkeling van havens en de daarbij behorende industriegebieden, moet ook hier de grootst mogelijke aandacht gericht worden op het bewaren van onze expertise en het ontwikkelen van nieuwe geavanceerde technieken.

Kustverdediging.

Een demonstratie van de Nederlandse kennis is de zojuist in gebruik gestelde Oosterscheldedam.

Ook hier is sprake van een cumulatie van kennis op het gebied van de civiele techniek (kustverdediging), de ontwikkeling van speciale vaartuigen (scheepsbouw) en vele achterliggende industriële activiteiten.

Recreatie.

De Nederlandse faam op het gebied van de jachtbouw is groot. Onze kennis op dit gebied (MARIN) is een veelgevraagd artikel bijv. voor de 12-meter jachten van de America's Cup.

Energiewinning.

Voor wat betreft de energiewinning op zee denken wij aan golfenergie en de energie uit het verschil in watertemperatuur (OTEC) als duurzame energiebronnen naast de olie- en gaswinning, meestal kort weg aangeduid met offshore.

De laatste vorm van energiewinning ligt voor een deel bij ons voor de deur- in de Noordzee.

Ook hier een samengaan van staalverwerkende bedrijven, constructiebedrijven en scheepsbouw, naast de civiele kennis.

Baggerindustrie

Als laatste voorbeeld naast nog vele andere de baggerindustrie. Zowel op het gebied van het natte grondverzet als wel de bouw van equipment heeft Nederland een goede reputatie en een groot wereldmarktaandeel.

Samenvattend is de conclusie dat Nederland over een maritieme infrastructuur beschikt die, in vergelijking met andere landen, zijn weerga niet kent.

Zolang ruim 2/3 van onze aardoppervlakte water is (en dat zal nog lang zo blijven ondanks de bemoeienis van Nederlanders om dat te verkleinen) zal alles wat met de zee te maken heeft onze Nederlandse belangstelling blijven houden.

Niet alleen emotioneel maar op steeds indringender wijze vooral economisch.

Nederland heeft een mondiaal erkende traditie in haar verbondenheid met en kennis van

de zee, op eigenlijk alle aspecten daarvan, enkele zelfs zeer dominant. Niet alleen op bijvoorbeeld kustverdediging en baggeren maar ook op kennis van scheepvaart en de daarmee samenhangende scheepsbouw, beschikt Nederland tot nu toe over een goed tot zeer goed mondiaal imago vooral ten aanzien van meer complexe scheepstypen en werkschepen (zoals bijv. baggerschepen, sleepboten en vissersschepen).

De parlementaire enquête naar aanleiding van de RSV affaire, hoe terecht ook, heeft in ons eigen land een trauma geïnitieerd. Dat trauma zal nog een jarenlange nawerking hebben en vooral in de politiek een grauwsliuier werpen over mogelijke oplossingen van vraagstukken in de maritieme sector in het algemeen en de scheepsbouw in het bijzonder.

Economische betekenis.

Wat is de economische betekenis van de maritieme sector in Nederland? (voor zover dit een maatstaf zou zijn).

Enkele cijfers:

De maritieme sector draagt voor circa 25 miljard bij aan het bruto nationaal produkt. De werkgelegenheid bedraagt nog altijd ruim 200.000 mensen. In omzet per mens een bedrag van meer dan f 200.000,- dat ruim boven het gemiddelde van het Nederlandse bedrijfsleven ligt. Er wordt de laatste tijd steeds meer en steeds indringender gesproken over technologische ontwikkelingen en het belang van high tech ondernemingen voor de Nederlandse industrie. Op zich een juiste zienswijze. Wij moeten daarbij echter wel in het oog houden dat de high tech industrie hooguit 10% van onze industrie beslaat en producten van high tech-ondernemingen toegepast worden of kunnen worden in vrijwel de gehele industrie en zeker ook in de geavanceerde scheepsbouw. Nederland zal moeten blijven beschikken over een evenwichtig opgebouwde industrie. Veel te veel zware industrie is reeds uit Nederland verdwenen en juist deze industrie heeft uitstralingseffecten en initiërende mogelijkheden naar andere branches. De vraag rijst in hoeverre Nederland kans gezien heeft vervangende industrieën aan te trekken.

Wat is er aan de hand?

Vrijwel de gehele maritieme sector van Nederland maakt bijzonder moeilijke tijden door, of het nu de civiele industrie betreft, de constructeurs of de baggeraars, de scheepswerven of de reders. Niet zo verwonderlijk overigens want de maritieme sector is immers één samenhangend geheel.

Eén beurse appel in de mand steekt alle andere appels aan. Als een van de dominerende oorzaken van deze langdurige en diepe crisis kan men aanmerken dat gepoogd is de traditioneel vertraagde doorwerking van de opleving van de wereldhandel in de maritieme sector te verkorten door de stimulering van de scheepsbouw. Daardoor werd het toch al te ruime aanbod van schepen verder vergroot en werd de vertraging juist verlengd in plaats van verkort, vooral voor de scheepsbouw die via de reders als het ware een kwadratische afgeleide is van de wereldhandel.

De onbalans tussen vraag en aanbod van schepen is nog steeds zeer groot en de sloop gaat veel te langzaam.

Hier ligt een duidelijke taak voor onze regering om in ieder geval in Europees verband die sloop in combinatie met technologische vernieuwing te stimuleren (scrap and innovate).

Een mondiale aanpak zou veel beter zijn maar zoiets is te hoog gegrepen. Op EEG-niveau is het al moeilijk genoeg!

De markt voor de scheepsnieuwbouw is thans zo dun (en dat zal voorlopig wel zo blijven) dat voor de weinige orders die te vergaren zijn de regeringen van de verschillende scheepsbouwlanden hun eigen werven beschermen door aanzienlijke steun te bieden bij het verkrijgen van die schaarse orders. Steun in alle mogelijke en daardoor veelal concurrentie vervalsende vormen.

Niettegenstaande het feit (en dat mag wel eens duidelijk worden gezegd) dat de Nederlandse werven qua kwaliteit en produktiviteit mondiaal op topniveau liggen kan men niet of nauwelijks winstgevendende orders verwerven, vrijwel uitsluitend doordat dit geen concurrentie tussen werven meer is maar een (concurrentie)strijd tussen de verschillende landen. Het is een oorlog tussen schatkisten en helaas is onze Nederlandse schatkist daarbij thans relatief minder goed gevuld door de achterblijvende aardgasopbrengsten!

De Nederlandse economie heeft te kampen met een relatief groot financieringstekort. Het is een moedig standpunt van de regering om dat financieringstekort drastisch te verlagen, maar dan niet koste wat het kost!

Wij zullen de marktsector, en daarmee bedoel ik de gehele marktsector uitgezonderd delen die geen levensvatbaarheid meer hebben, moeten stimuleren. De marktsector is immers de motor van onze samenleving zo stelt het kabinet Lubbers, ook Lubbers II, het toch? En wie kan om de bovengenoemde voorbeelden uit de maritieme sector heen?

Beleid.

Welk beleid kunnen of moeten wij hanteren en welke strategische aspecten komen daarbij aan de orde?

Wij zullen moeten afstemmen op de sterke punten van de Nederlandse economie en daarbij de sterke marktposities van het Nederlandse bedrijfsleven moeten vast stellen. Op maritiem gebied (een van de belangrijkste sectoren) zullen wij nieuwe mogelijkheden moeten vaststellen en ontwikkelen en vooral moeten komen tot veel intensievere samenwerking tussen de deelgebieden van die maritieme sector en eveneens met de overheid. Waar liggen (nieuwe) mogelijkheden. Het voert te ver in het kader van deze voordracht alle maritieme mogelijkheden van Nederland te behandelen. Cruciale activiteiten op maritiem gebied zijn achtereenvolgens:

Transport.

Daarbij zijn rederijen, op- en overslagbedrijven, binnenvaart, scheepsnieuwbouw en -reparatie betrokken.

De voorwaarden tot het in stand houden van deze functies zijn ondermeer:

- goede havens
- haventoeegangen

- vaarwegen
- het gecombineerde aanbod van dienstverlening op het gebied van transport over zee en door de lucht met in het verlengde daarvan de ontwikkelingen op het gebied van 'physical distribution'.

De informatie ten behoeve van het sturen van de - veranderende - goederenstromen wordt steeds belangrijker.

Oorsprong, bestemming en de aard van de goederen ondergaan een voortdurend proces van verandering, en zullen gepaard gaan met het terugdringen van de transportkosten en een verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening.

De transportfunctie verandert bovendien doordat kostenreducties worden gevonden door in het voortbrengingsproces de productie van halfprodukten en eindprodukten te scheiden. Daaruit kan een nieuwe impuls voortvloeien voor de havengebonden industrieën in de relatie met 'physical distribution' en assemblage industrieën.

Rotterdam mag hier de boot niet missen.

De voedselwinning.

Nederland is in de gehele bedrijfskolom op het gebied van de visserij, de visverwerking, scheepsbouw en reders met alle daar bij behorende toeleveringsindustrieën (ook high tech) goed tot zeer goed vertegenwoordigd.

Energiewinning.

Hierbij speelt de offshore met zijn civiele werken, constructie, transport en bevoorrading en wederom zeer vele toeleveringsindustrieën een grote rol. Nieuwe technologieën moeten worden ontwikkeld voor het werken onder water en op grote diepten.

De Nederlandse industrie kan zich alleen handhaven met een gerichte produktontwikkeling gecombineerd met geavanceerde technologieën. Voor wat betreft de energiehuishouding zal de energiewinning op zee een nuttige bijdrage kunnen leveren aan de broodnodige onafhankelijkheid .

Dit is een strategisch belang van de eerste orde voor enige toekomstige industriële omwikkeling.

Internationaal overleg.

Het internationale karakter van de industrie zal toenemen - dit speelt niet alleen op het industriële vlak maar ook ten aanzien van de regelgeving, de ruimtelijke ordening op zee, het creëren van veilige en betrouwbare vaarwegen en dergelijke.

Vaarwegen, offshore-activiteiten, maricultures, transportleidingen in intensief gebruikte zeeën als bijv. de Noordzee, zullen naast elkaar een plaats moeten vinden.

Dit vraagt een internationale afstemming. Het 'zeerecht' is aan voortdurende veranderingen onderhevig (200 mijls zones, Exclusive Economic Zones etc.).

Nog een aantal losse ideeën:

- seaming - de winning van bodemschatten (goud-diamant-steenkool).
- samenwerkingsvormen met ontwikkelingslanden op het gebied van scheepsbouw en scheepvaart
- aanleg van havens in ontwikkelingsgebieden
- het ingebruiknemen van nieuwe en zeer nauwkeurige navigatie- en plaatsbepalingstechnieken
- de bescherming van het zeemilieu en het vergroten van de veiligheid.

Als wij deze industriële maritieme activiteiten herkennen en handhaving daarvan onderkennen, mogen wij van de overheid verwachten dat zij haar beleid richt op:

- een evenwichtige industrieopbouw die cruciale functies kan bedienen
- uitdaging aan sterke en noodzakelijke industrieën om het concurrerend vermogen te stimuleren
- het afwenden van bedreigingen, bijvoorbeeld verlies aan of achterblijven van know how, ervaring en routine; verlies aan markten waarin een goede functie wordt bekleed
- het ook aan de toeleveringsindustrieën bieden van mogelijkheden om aan produktontwikkeling te doen.

Waar liggen onze sterke punten, historisch en technologisch, welke markten kunnen wij bestrijken en op welke produkten hebben deze betrekking.

Als rode draden lopen door de eerder genoemde activiteiten:

- de natte civiele techniek
- de scheepsbouw, scheepvaart en visserijtechnieken
- de offshore.

De technologische ontwikkelingen en high-tech ontwikkelingen liggen vooralsnog op het vlak van de toepassingen van elektronica en informatieverwerking in de bovengenoemde basistechnologieën.

Al met al is ter ondersteuning van deze basis een multidisciplinaire aanpak op technologisch gebied een voorwaarde.

Onze R&D inspanningen ten behoeve van de maritieme industrie zullen derhalve toegespitst moeten worden op de boven genoemde 'dragers' van de industrie.

Ontwikkeling van welke technologie dan ook is zinloos zonder de vervaardiging en het gebruik van de produkten 'If you don't use it, you loose it'.

Dit houdt een voortdurende onderzoeksinspanning in teneinde bij de produktontwikkeling in de voorste linie bij te kunnen blijven, wil maritiem Nederland de afzet markten kunnen behouden.

Ook nieuwe ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld samenwerkingsvormen in ontwikkelingslanden en de daarbij behorende kennisoverdracht kunnen alleen dan waardevol blijven als er in Nederland sprake is van een thuismarkt.

Bij het stimuleren van de onderzoeksinspanningen en de thuismarkt speelt de overheid een beslissende rol.

De industrie zal met een gezamenlijke in spanning haar concurrentievermogen moeten vergroten.

Projecten als 'CAD/CAM in de Scheepsbouw' en het branche kwaliteitsplan voor de scheepsbouw 'Bedrijfsontwikkeling in de scheepsbouw' zijn goede voorbeelden van

initiatieven die gericht zijn op de verbetering van het concurrerende vermogen. In dit verband is één van de conclusies van het rapport 'Nederland en de rijkdommen van de zee', in 1983 uitgebracht door de Stichting 'Toekomstbeeld der Techniek' van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs van belang.

Ik citeer:

Het probleem is echter op welke wijze ons land een verdere maritieme ontplooiing moet verwezenlijken. Zwart-wit gezien zijn er twee manieren mogelijk:

a. een aanpak, waarbij ieder op zichzelf opereert (te vergelijken met de huidige situatie), of

b. een aanpak, waarbij bedrijfsleven, overheid, onderzoek en onderwijs gezamenlijk een gecoördineerd beleid voeren.

In het eerste geval zullen bij het bedrijfsleven via de individuele sectoren, zoals bijvoorbeeld de offshore-industrie, de scheepsbouw, de scheepvaart en de visserij activiteiten worden ontplooid. Ontwikkelingen die buiten het aandachtsgebied van deze organisaties liggen, vallen letterlijk en figuurlijk tussen wal en schip. Men moet daarbij denken aan duurzame energie op zee, zeemijnbouw en de milieu-industrie. Het maritieme beleid van de overheid en de wetenschap verspreid over verschillende ministeries, onderwijs- en onderzoeksinstituten is eveneens weinig samenhangend. Het tweede geval, een centrale aanpak, zou er toe moeten leiden dat alle betrokkenen, overheid, bedrijfsleven en wetenschap, komen tot een gecoördineerde samenwerking. De rol van de overheid zou in het bijzonder moeten liggen op het gebied van coördinatie, representatie naar buiten (buitenland), risicodekking en eventuele kapitaalverschaffing, en als bron van kennis en ervaring (bijv. TNO en Rijkswaterstaat). Een eerste vereiste daarvoor zal zijn dat de overheid zelf als een eenheid op treedt. Men mag hopen dat de overheid, wellicht in het kader van de reorganisatie van de Rijksdienst en de centrale verantwoordelijkheid van Economische Zaken voor het technologiegebied, in staat is zichzelf zodanig te mobiliseren en te reorganiseren, dat een goed en stimulerend overheidsplatform ontstaat dat slagvaardig en eenduidig kan inspelen op de wensen, ideeën en initiatieven van het maritieme bedrijfsleven. Hierbij zal de onderwijs- en onderzoekcapaciteit in ons land moeten worden afgestemd op het te voeren beleid.

Het bedrijfsleven zal echter met de ideeën en initiatieven moeten komen. Het zal met zijn kennis en ervaring moeten aangeven waar de kansen liggen en welke projecten prioriteit verdienen. Het zal richting moeten geven aan onderzoek, ontwikkeling, demonstratieprojecten en uitvoering van nieuwe technieken. Ook zal het bedrijfsleven eventuele grote projecten in de vorm van consortia, 'joint-ventures' en andere samenwerkingsverbanden vorm moeten geven.

De gemeenschappelijke aanpak is alleen mogelijk als men in brede kring inziet dat een nationale opzet voor alle betrokkenen uiteindelijk het meeste succes zal opleveren. Met nationale opzet wordt niet bedoeld dat andere landen worden uitgesloten, maar een aanpak waarbij Nederland als eenheid internationaal actief is en het initiatief neemt samen met andere landen nieuwe projecten te initiëren.

Welke positie Nederland in de 21e eeuw zal innemen, is nu nog moeilijk te voorspellen. Dit zal in hoge mate afhangen van de aanpak waarvoor zal worden gekozen. Maar zij die nu op de plaatsen zitten waar zij bovengenoemde ontwikkelingsmogelijkheden een

duw kunnen geven, kunnen wel het beeld bepalen in hoeverre de Nederlandse maritieme 'wereld' in de volgende eeuw gebruik kan maken van de rijkdommen van de zee.'

Einde citaat.

Een informeel overleg 'orgaan' bezet door sleutelfiguren uit de verschillende maritieme deelprojecten zou een grote bijdrage tot samenwerking kunnen betekenen.

Wat doen de werven.

De werven verenigd in CEBOSINE en HOOGEZAND hebben zich unaniem geschaard achter het opstellen van een eigen plan van aanpak dat is gebaseerd op samenwerking en verdere herstructurering. Die samenwerking zal zich onder andere richten op verkenning en penetratie van markten, produkt- en produktieontwikkeling en gemeenschappelijk gebruik van outillage.

In de afgelopen jaren hebben de Nederlandse werven zich vooral geconcentreerd op verbetering van de outillage en is mede door middel van een rigoureuze doorgevoerde herstructurering, waarbij vooral de werkgelegenheid in de laatste 10 jaar met ca. 70% is verminderd, de produktiviteit sterk gestegen (te vergelijken met Japans niveau). Het is thans de bedoeling meer aan procesverbetering te doen waar bij vooral de mensen een grotere rol zullen spelen.

Meer accent op verbetering van alle processen en de produktieprocessen in het bijzonder zal leiden tot structuur- en cultuurverandering. De mensen zijn het belangrijkste goed van de onderneming. Inzet bij het werk en interesse voor hun onderneming versterkt de concurrentiepositie. Het is daarom dat de sociale begeleiding bij de invoering van het plan zo uitermate belangrijk is.

Nederland behoort qua bruto beloning tot het hoogste niveau ter wereld. Dat kan zo blijven als het bruto netto traject (danig) wordt verkleind, zodat alleen de netto beloning stijgt en de beloningsstructuur meer zou worden gericht op flexibele beloning. Mensen laten delen in het resultaat van de onderneming vergroot de inzet voor en interesse bij en daarmee tevens de concurrentiekracht van de onderneming. Verdere herstructurering zal niet of nauwelijks nog kunnen door een verdere afslanking van elke werf op zich, maar zal, wanneer nodig, moeten geschieden in groepsverband.

Behoud van werkgelegenheid in de sectoren aanverwante toeleveringsindustrieën staan daarbij, zo mogelijk voorop. Hoewel de prijs van het produkt belangrijk is en een verdere prijsverlaging door benutting van kansen en mogelijkheden op de werf waarbij verspilling wordt tegengegaan zeker tot de mogelijkheden behoort, is de kwaliteit en de prompte levering (het nakomen van gemaakte afspraken) nu reeds, maar in de komende tijd zeker, uitermate belangrijk.

Kwaliteitsverbetering en prompte levertijd is andermaal een zaak die bereikt kan worden met inzet van alle medewerkers.

Het wervenplan omvat drie fasen:

- de *eerste fase* is achter de rug: de unanieme bereidheid van alle werven tot samenwerking en verdere herstructurering.
- de *tweede fase* is in gang gezet en verloopt volgens plan.

In deze fase zijn de werven in een vijftal groepen ingedeeld (een werf kan bij meer dan één groep betrokken zijn), die gezamenlijk op basis van de aanpak uit de eerste fase uitmaken op welke wijze er zal worden samengewerkt en/of op welke wijze (nog) verdere herstructurering zal plaatsvinden. De eerste en tweede fase vormen samen het totale plan van aanpak. De bedoeling is dat dit plan eind november begin december 1986 aan de overheid zal worden aangeboden.

De overheid zal gevraagd worden medewerking (en niet alleen morele) te verlenen aan de uitwerking van dit wervenplan.

In de *derde fase* zal elke werf op basis van het plan inclusief de medewerking van de overheid zelf beslissen over de uitvoering.

Geen gemakkelijke operatie maar wel een duidelijke en consequente, omdat géén plan het alternatief is. Géén plan leidt tot een koude sanering waarbij de kans zeer groot is dat er nauwelijks werven, laat staan know how, over is op het moment dat mondiaal vraag en aanbod van schepen weer in evenwicht zullen zijn en de markt weer aantrekt. 'Omvallen' van de scheepsbouw en scheepsreparatie zal tevens een domino-effect hebben binnen de maritieme sector zelf.

Dit mag niet gebeuren!

Dames en heren! Ik ben de 'Faculteit der Maritieme Techniek van de Technische Universiteit Delft' zeer erkentelijk voor de mogelijkheid die zij mij heeft geboden om de importantie van de maritieme sector aan te tonen en iets te komen vertellen over het wervenplan in wording. De Faculteit heeft mij die gelegenheid geboden in het pas geopende 'Maritiem Museum Prins Hendrik'!!

Ik spreek de verwachting uit dat er over enkele jaren nog steeds sprake zal zijn van een dan weer bloeiende maritieme sector en niet uitsluitend van een maritiem museum.

Wij werven zullen wat ons betreft daarvoor alles dat tot ons vermogen, kennis en kunde behoort, in het werk stellen.



“Verolme do Brasil”



"Verolme do Brasil"

LEVENSLLOOP VAN CORNELIS VEROLME

A. Rijke⁸

De organisatoren van de Verolme lezingen, de studierichting Maritieme Techniek van de TU Delft en de stichting Verolme Trust, vonden terecht dat in dit eerste boek waarin de Verolme lezingen zijn opgenomen, een levensbeschrijving van Cornelis Verolme thuishoorde.

In het kader van dit boek zal het dan hoofdzakelijk gaan over de betekenis die Verolme heeft gehad voor de nationale en internationale scheepsbouw.

De nadruk zal daarbij liggen op de werven en fabrieken die na de oorlog in binnen- en buitenland door Verolme werden gebouwd of gemoderniseerd en op de verschillende typen schepen die aan de lopende band van zijn werven werden opgeleverd. Ook aan de nevenactiviteiten zal in het kort aandacht worden besteed. Om dit artikel beknopt te houden, zal niet worden ingegaan op de rol die directie- en stafleden hebben gespeeld bij het opbouwen van de Verolme bedrijven. Maar eerst iets over de levensloop van Cornelis Verolme tot september 1946, het jaar waarin hij zijn eigen bedrijf begon.

De eerste aanloop van 46 jaar

Hij werd geboren op 4 september 1900 in Nieuwe Tonge op Goeree en Overflakkee en was de zevende in het gezin van Jacob Verolme, dat later 10 kinderen zou tellen. Zijn vader was behalve landbouwer tevens commissionair in allerlei landbouwproducten. Het gezin was niet arm, maar er moest hard worden gewerkt om de eindjes aan elkaar te kunnen knopen.

Op 5-jarige leeftijd ging Cornelis naar school en in 1911 naar de ambachtsschool in Middelharnis, waar hij de cursus volgde voor leerling smid.

Hij deed kennelijk goed zijn best, want aan het eind van de driejarige cursus kreeg hij behalve een uitstekend rapport een Ereprijs, die bestond uit een zilveren horloge met inscriptie, voor een geheel blanco boekje wat verzuim en straf betrof.

Toch werd besloten om de 14-jarige Cornelis nog een jaartje op school te houden alvorens hem, voor die tijd ver van huis, het bedrijfsleven in te sturen. In dat extra jaar kreeg hij lessen in Engels en wiskunde.

⁸ Deze levensloop van Cornelis Verolme is bescheven door de heer A. Rijke, voormalig lid van de directie van Verolme en de Raad van Bestuur van RSV.

Als hij op 30 april 1916 de school verlaat werkt hij enkele weken bij de machinefabriek Bolnes en komt dan in dienst bij L. Smit en Zn. te Kinderdijk. Op een oude personeelskaart van de werf staat dat hij in augustus 1916 in dienst kwam tegen een uurloon van 10 cent, in januari 1917 werd dat 12 cent en in juli 1917 kreeg hij 13 cent. In deze tijd klinkt dat ongelooflijk, maar het uurloon voor een geschoolde vakman bedroeg toen op de werf 28 cent.

Op 1 november 1917 vertrekt hij op eigen verzoek naar Werkspoor en wordt uitgeleend aan Bonn en Mees voor het werken aan machinekamerinstallaties. Dat was echter een aflopende zaak, maar in 1918 kan hij als volontair beginnen bij de scheepswerf en machinefabriek Van der Kuy en Van Ree te Delftshaven voor 18 cent per uur (het standaardloon voor een vakman was daar toen 34 cent per uur). Na ongeveer een jaar wordt hij geplaatst op de tekenkamer voor een loon van f 50,00 per maand. Hij gaat dan zes avonden per week naar de avond MTS (HTS) te Rotterdam. Na een ongelukkige actie voor vakantiedagen moet hij bij Van der Kuy en Van Ree vertrekken, maar wordt onmiddellijk aangenomen door de Nederlandse Staalindustrie waar hij met plezier werkte.

Zijn hart gaat echter uit naar de scheepsbouw en in 1920, op 19-jarige leeftijd, kan hij in dienst treden bij de Rotterdamse Droogdok Mij als tekenaar-constructeur.

Aan het eind van het cursusjaar 1924 behaalt hij het eindexamen van de MTS en wel met uitstekend resultaat. Inmiddels is hij in 1923 getrouwd en woont in Rotterdam. Bij de RDM kreeg hij al snel belangrijke opdrachten en werd al spoedig benoemd tot groepsleider op het constructiebureau. Daar in één van de schepen voor de KPM een Storkinstallatie moest worden ingebouwd, kreeg Verolme goede contacten met de directie van machinefabriek Stork. De fabriek van Stork, die een gevarieerd productieprogramma had, wilde zich meer gaan toeleggen op machinekamerinstallaties en Cornelis Verolme werd gevraagd om aan deze afdeling leiding te geven. Hij verhuist in 1928 met zijn gezin naar Hengelo en werkte daar aan diverse opdrachten, speciaal ook aan de ontwikkeling van de Storkmotoren. De motoren moesten ook verkocht worden en vele buitenlandse reizen werden door hem gemaakt, die hem later goed van pas zouden komen, speciaal ook zijn contacten met Finland en Brazilië. Tijdens de moeilijke oorlogsjaren en direct daarna heeft hij kunnen waarnemen waar de diverse scheepsmotoren waren opgeslagen die later als krijgsbuit werden verkocht. Na een verschil van mening en ampele gesprekken met de Storkdirectie, besluit hij op 1 september 1946 in goede harmonie te vertrekken en neemt twee van zijn medewerkers mee.

De Verolme bedrijven

Op 7 september 1946 werd het Scheepsinstallatiebedrijf Nederland opgericht, voorlopig gevestigd te Hengelo en vanaf dat moment begint de boeiende geschiedenis van het Verolme concern. Na enige maanden van voorbereiding en het leggen van contacten met potentiële opdrachtgevers, werd gezocht naar een geschikt kantoor in Rotterdam en dat werd gevonden in een pand aan de Coolhaven.

Verolme zag kans om motoren te leveren die om allerlei redenen uit de oorlog waren overgebleven.

Hij ontwierp de motorkamerinstallaties en verzorgde in samenwerking met toeleveringsbedrijven de inbouw.

Het inkopen van de benodigde motoren en overige materialen vroeg zo kort na de oorlog veel inspanning en inventiviteit, maar daar tegenover stond dat er goed werd verdiend.

Motoren die brandschade hadden opgelopen werden gekocht en later in de eigen hallen gereviseerd.

Ook in Zwitserland werden motoren gekocht die Sulzer te Winterthur gedurende de oorlog voor Duitse rekening had gebouwd. Er ontstond behoefte aan een eigen terrein waarop de zo gewenste machinefabriek kon worden gebouwd om de voortstuwingsinstallaties voor de schepen te verzorgen. Dit terrein werd gevonden aan de Nieuwe Maas bij IJsselmonde.

Scheepsinstallatiebedrijf "Nederland" (later VMY)

In de eerste kleine loods die werd gebouwd, heerste al spoedig grote drukte en na korte tijd werd met ca. 25 man personeel hard gewerkt om motoren te reviseren en motorkamerinstallaties in te bouwen.

Er volgde een snelle uitbreiding en de ene hal na de andere werd gebouwd. Een van de eerste grote opdrachten betrof het leveren en installeren van de motorkamerinstallaties van twee schepen met Sulzermotoren, de Gaasterland en de Eemland, die bij Scheepswerf Vuyk & Zn. werden gebouwd voor De Koninklijke Hollandse Lloyd.

In latere jaren werden diverse licenties verkregen, zoals voor het vervaardigen van Verolme-MAN motoren, Verolme-General Electric stoomturbines, Babcock en Wilcoxketels etc., die in de schepen gemonteerd werden die later op de eigen werven werden gebouwd, maar ook aan derden werden geleverd.

Tijdens de bouw van de diverse hallen breidde zich ook het personeelsbestand snel uit en het kantoor werd overgeplaatst naar het bedrijf in IJsselmonde.

Verolme Scheepswerf Alblasserdam (VSA)

De droom om niet alleen machinekamerinstallaties te leveren aan andere werven maar om zelf schepen te bouwen op een eigen werf, kwam in vervulling toen zich eind 1950 de mogelijkheid voordeed om de oude werf van de overleden J. Smit Czn. te Alblasserdam te kopen.

Het eerste schip, bouwnr. 549, dat door Verolme gebouwd werd, was een vrachtschip van 1850 ton voor de rederij Finska in Finland. Er volgden grotere schepen en de werf kreeg nieuwe hallen, betonnen hellingen, kraanbanen en een moderne outillage.

Bouwnr. 553 was reeds een tanker van 16.400 dwt. en eveneens voor Finse rekening. De nummers 555 t/m 557 waren drie Ertstankers van 26.700 dwt. van de Nederlandse Ertst Tanker Mij die mede door Verolme was opgericht. Het laatste schip van de serie kreeg de naam van zijn vader Jacob Verolme. Het eerste schip de P.G. Thulin heeft een enorme publiciteit gekregen vanwege de spectaculaire stapelloop, waarbij het schip door middel van zware ankers en kettingpeuren direct na het verlaten van de helling

moest draaien. Er was slechts een zeer korte uitloop tussen eind schip en de tegenoverliggende rivieroever. Langs de oevers van de Noord en op de brug van Alblasterdam stonden duizenden mensen, die juichten toen alles goed ging. Op 11 oktober 1958 is nog een groter schip de Presidente Juscelino, een tanker van 33.000 dwt. voor Braziliaanse rekening met goed gevolg te water gelaten. Dit systeem is waar dat nodig was later ook bij de andere werven van Verolme in binnen- en buitenland toegepast. De grootste schepen die in Alblasterdam werden gebouwd waren bulkcarriers tot ruim 34.000 dwt. In de RSV periode is VSA overgedragen aan scheepswerf van der Giessen de Noord.

Verolme Scheepswerf Heusden (VSH)

Als er in die tijd een helling vrij was en je kon een korte levertijd garanderen, dan was het zeker mogelijk om een schip tegen een winstgevende prijs te contracteren. Het kwam Verolme dus goed uit dat hij per 1 januari 1954 de werf van "de Haan en Oerlemans" kon overnemen. Ook op deze werf ging bijna alles tegen de grond en verrees een modern bedrijf dat in eerste instantie geschikt was voor schepen tot ca. 10.000 dwt. Daar er echter voldoende orders te verkrijgen waren voor tankers van 20.000 dwt., werden de hellingen vrijwel direct vergroot om die schepen te kunnen bouwen. Vanwege de lengte van die hellingen moest de dijk worden omgelegd. Aan de overkant van de Bergse Maas, die ter plaatse net zo breed was als de tankers lang, moest een zwaaiком voor de stapelloop worden gegraven. Toen vanwege de Deltawerken eb en vloed ter plaatse wegvielen en er geen dood tij meer kwam tijdens de tewaterlatingen, werd de rivier ter plaatse verlegd en ontstond een uitloophaven buiten het bereik van de stroom. Om zonder bovenbouw onder de bruggen door gesleept te kunnen worden naar Rotterdam, moesten vóór en achter de bruggen sleuven in de rivierbodem gebaggerd worden.

Later zijn de hellingen bij VSH nog verbreed tot Panamaxbreedte en werden grotere schepen gebouwd.

Heusden heeft zich altijd toegelegd op de bouw van speciale schepen en heeft zeer veel bijzondere scheepstypen opgeleverd. Voor dit speciale werk heeft Heusden altijd een eigen ontwerpafdeling en tekenkamer behouden, naast de centrale tekenkamers die voor alle werven werkte. Ook kreeg de werf een eigen machinefabriek en pijpfitterij om zelf de inbouw te verzorgen van de motorkamer-installaties voor de speciale schepen.

Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij (VDSM)

Daar de schepen steeds groter werden, werd de behoefte gevoeld om grotere schepen te kunnen bouwen en repareren.

Daarvoor zou een werf gebouwd moeten worden aan diep water en dicht bij de zee. Het Botlek plan wordt in 1953 geboren en eind 1954 wordt de VDSM opgericht. Als na veel discussie de Gemeenteraad van Rotterdam op 7 april 1955 akkoord gaat met de uitgifte van grond voor de werf in het Botlek gebied, kunnen de plannen definitief worden uitgewerkt.

Nieuwe orders worden aangenomen en er komt behoefte aan een overkoepelende

organisatie. De vier bedrijven gaan medio 1955 verder onder de vlag van de Verolme United Shipyard (VUS) of Verolme Verenigde Scheepswerven (VVS) en het hoofdkantoor van de VVS komt later ook op het VDSM-terrein te staan.

Het gehele VDSM complex wordt zeer ruim en modern opgezet. Op 27 juni 1956 wordt de eerste paal geslagen door Mevrouw van Walsum-Quispel, de echtgenote van de burgemeester van Rotterdam en precies een jaar later op 27 juni 1957 wordt de werf geopend door de commissaris van de Koningin in de provincie Zuid-Holland Mr. J. Klaasesz. De nieuwbouwafdeling krijgt een nieuwbouwdok, geschikt voor schepen tot ca. 110.000 dwt. en een helling voor schepen tot ca. 60.000 dwt.

Op het eerste deel van de helling dat inmiddels gereed is wordt tijdens de opening, door de ambassadeur van Perzië Mr. Meftah en mevrouw Meftah, de kiel gelegd voor de 33.000 dwt. tanker, die een jaar later op 15 juli 1958 onder de naam "Rezah Shah the Great" te water gelaten en gedoopt wordt door mevrouw Maybud, echtgenote van de Buitengewoon Gezant van de Shah. Het zusterschip "Mohamed Reza Shah" wordt op 22 mei 1959 door H.K.H. prinses Margriet gedoopt op verzoek van Z.K.M. de Shah, die samen met Koningin Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard aanwezig is bij de tewaterlating. Elk nieuwbouw- en reparatiedok bij de VDSM krijgt een naam van een lid van het Koninklijk Huis.

De reparatieafdeling krijgt drie drijvende dokken die in de jaren 1959 en 1960 door de Verolme bedrijven worden gebouwd.

Eén met een hefvermogen van 4.000 ton.

Eén met een hefvermogen van 10.800 ton.

Eén met een hefvermogen van 20.000 ton.

Om te bepalen hoe groot ongeveer de tonnage aan deadweight ton is van de schepen die gedokt kunnen worden mag het hefvermogen met ruwweg 2,2 vermenigvuldigd worden.

Er worden twee gegraven dokken gebouwd, respectievelijk geschikt voor schepen van 60.000 dwt. en 110.000 dwt., die op 10 mei 1962 in gebruik gesteld worden door Drs. J.W. de Pous minister van economische zaken. Later is het 500.000 dwt. dok, waarin de grootste schepen gedokt kunnen worden hieraan toegevoegd, maar daar wordt verderop op teruggekomen.

Ook wordt medio 1962 de Verolme tankcleaning geopend, gelegen aan de tweede reparatiehaven waar de grootste tankers gereinigd kunnen worden, maar ook binnenvaarttankers en tankwagens.

Een geweldig reparatiekarwei was de verbouwing van het vliegdekschip *Vegeance*, dat eind 1956 door Engeland aan de Braziliaanse regering was verkocht en de naam *Minas Gerais* had gekregen. Na veel onderhandelen werd deze klus aan Verolme gegund, maar de vernieuwing van de elektrische installatie kon niet worden ondergebracht, omdat de directie van het betreffende bedrijf, dat ook de installatie van de Karel Doorman had vernieuwd, van haar commissarissen geen offerte aan Verolme mocht uitbrengen.

Enkele van de beste technici op dit gebied konden echter op tijd worden aangetrokken en dat was het begin van Verolme Elektra (VE) dat voorlopig werd ondergebracht in een loods van een reparatiebedrijf in Maassluis dat eveneens tot de Verolme groep behoorde. De metaalbewerkers uit Maassluis werden tewerkgesteld bij de VDSM.

De Minas Gerais kwam in de zomer van 1957 aan de werf en werd, tot volle tevredenheid van de Braziliaanse marine, na strenge proeftochten en keuringen op tijd opgeleverd. Het schip vertrok op 13 januari 1961 naar Brazilië, waar het met veel feestelijk vertoon werd binnengehaald.

Gelijktijdig met de bouw van het nieuwbouwdok wordt de "Presidente Getulio" een tanker uit de serie van 4 tankers van 33.000 dwt. voor Braziliaanse rekening, op de dokvloer gebouwd en een week na de overname van het dok op 12 januari 1959 wordt het schip uit gedokt.

Kort daarop volgt de grote order voor Esso. Deze maatschappij had twee schepen in opdracht gegeven van 35.000 dwt. en wilde grotere schepen gaan bouwen.

Tijdens de besprekingen over de bouw werden de afmetingen steeds vergroot van 45.000 dwt. tot uiteindelijk ca. 85.000 dwt., de klasse van de zogenaamde 90.000 tons Essoschepen die destijds behoorden tot de grootste ter wereld. De "Esso Hampshire", de "Esso Libya" en de "Esso Den Haag", konden in het nieuwbouwdok worden gebouwd en vóór de proefvaart in het op tijd gereedgekomen reparatiedok worden gedokt. De doop van de "Esso Den Haag" op 4 juli 1963 werd door Prinses Beatrix verricht op de Noordzee voor Scheveningen en werd een groots feest met meer dan 600 opvarenden.

Na nog enkele jaren tankers, LPG-schepen, vrachtschepen, bulkcarriers, dokken, boorplatforms en speciale schepen te hebben gebouwd, volgt dan de aanvraag van Esso voor drie tankers boven de 200.000 dwt.

Er is veel scepsis binnen en buiten het concern over de vraag of Verolme hiervoor moet inschrijven, maar uiteindelijk wordt besloten om in samenwerking met A.G. Weser te Bremen schepen aan te bieden van 250.000 dwt.

Om know-how uit te wisselen wordt de Dorchester club opgericht, waaraan behalve Verolme en A.G. Weser ook Cammell Laird uit Liverpool deelneemt en later is ook Italcantieri uit Triëst toegetreden.

De tankers moesten worden aangeboden tegen een vaste prijs en de concurrentie was scherp. De schaalvergroting en de enorme afmetingen van ruwweg 350 m lengte, 52 m breedte en 26 m holte, vroegen om veel aanpassingen vooral van het personeel.

Bovendien vroeg het grote aantal buitenlandse werknemers op de werf ook bijna het onmogelijke van de leiding. De schepen konden het beste worden gebouwd in een bouwdok en bij de eerste plannen die werden gemaakt werd gedacht aan een groot reparatiedok met aansluitend in het verlengde een nieuwbouwdok. Toen de beslissing voor de bouw uitbleef is eerst het idee van de verlenging voor de nieuwbouw verlaten en zouden de eerste schepen in het reparatiedok worden gebouwd, maar zoals later bleek kwam ook dat niet op tijd.

Verolme die tot dat tijdstip alle investeringen uit eigen middelen had gefinancierd zag daar toen geen kans toe en vroeg een kredietgarantie van de regering om voor dit aanzienlijke bedrag een lening bij de banken te kunnen sluiten voor de bouw van het dok.

In het buitenland waren dergelijke kredietgaranties reeds meerdere malen verstrekt. De toenmalige minister van economische zaken stelde de beslissing uit en inmiddels had ook de Rijn-Scheldegroep met de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Mij een aanvraag ingediend voor een dok op de Maasvlakte.

Het Centraal Instituut voor Industrieontwikkeling (CIVI) kreeg van de minister de opdracht om deze materie in studie te nemen.

Later heeft het CIVI gunstig geadviseerd over de bouw van een dergelijk dok in Rotterdam en tegen de plaats bij de Verolmewerf in de Botlek waren ook geen bezwaren.

Al deze verwikkelingen namen echter zoveel tijd in beslag dat de levertijd voor de Essotankers in gevaar dreigde te komen.

Besloten werd om een helling te bouwen van 360.- x 80.- m., waarop deze schepen en eventueel nog grotere konden worden gebouwd.

Boven de helling kwam een brugkraan met een hefvermogen van 750.- ton. De "Esso Cambria", de "Esso Nederland" en de "Esso Europoort" waren de eerste tankers van 255.000 dwt. die op de helling werden gebouwd.

De Esso Cambria werd op 10 mei 1969 met veel ceremonieel vertoon te water gelaten. Later is, behalve een groot aantal tankers van de 250.000 dwt. serie, ook een serie van 318.000 dwt. op de helling gebouwd. De aanbouw van het eerste schip gebeurde gelijktijdig met de bouw van de helling.

Uiteindelijk werd de kredietgarantie verstrekt onder bepaalde voorwaarden.

Het grote dok van 405.- m. lang, 90.- m. breed en 12.5 m. diep dat daarna is gebouwd is verder alleen voor de reparatie gebruikt. De kopwand werd echter zo geconstrueerd dat verlengen altijd mogelijk zou zijn, indien een groot aantal schepen langer dan 400.-m. in de vaart zouden komen.

De grote breedte van het dok is tot aan de dag van vandaag een groot voordeel omdat de grootste olieplatforms gedokt kunnen worden.

De Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Mij (NDSM)

Tijdens de onderhandelingen over de kredietgarantie voor het dok, werd geopperd dat een toewijzing aan Verolme discriminatie van de NDSM zou betekenen en werd gesuggereerd dat alles eenvoudiger zou worden als Verolme de NDSM zou overnemen. Verolme zei uiteindelijk ja en de kredietgarantie werd verleend. Voor het overnemen van de aandelen van de NDSM, voor de voorgelegde verliezen op de in aanbouw zijnde tankers en de integratie verliezen, werden leningen verstrekt maar de totale verliezen bleken later aanzienlijk groter.

De NDSM nieuwbouw had drie tankers van 210.000 dwt. voor de Shell in aanbouw. De tankers werden op de helling in twee delen gebouwd en vóór- en achterschip werden in het water gekoppeld en gelast. Dit gebeurde door middel van een rubber sluis die om het schip gespannen werd en dat was een knap staaltje techniek.

De NDSM heeft nog een grote serie van de 210/225 dwt. klasse gebouwd.

Wat het reparatiebedrijf betreft bracht de NDSM vier gegraven dokken in, waarvan het grootste een capaciteit had voor schepen tot 72.000 dwt.

Verolme Elektra (VE)

Dat Verolme Elektra oorspronkelijk werd opgericht om de elektrische installatie van de Minas Gerais te vernieuwen is reeds vermeld. Het bedrijf ontwikkelde zich echter zeer

gunstig en besloten werd om door te gaan met de elektrische installaties voor de schepen die op de eigen werven gebouwd werden. Het gehele bedrijf werd grondig opgezet met ontwerp- en acquisitieafdeling en tekenkamer.

In de modern ingerichte werkplaatsen werden alle elektrische installaties voor dokken, grote schepen etc. door VE vervaardigt. Ook leveranties voor de complete installaties voor schepen die op de buitenlandse bedrijven zoals Ierland en Brazilië gebouwd werden, konden als maatwerk geleverd worden en onder leiding van VE door plaatselijke arbeidskrachten worden geïnstalleerd.

Voor de werven die lid waren van de Dorchester club werden eveneens pakketten voor complete installaties geleverd.

VE was vooral gespecialiseerd in gecompliceerde schakelkasten. Ook voor de schepen die op de werven gerepareerd werden verzorgde VE de elektrotechnische werkzaamheden. Later werd veel werk voor de luchtmacht aangenomen en werden ook landinstallaties vervaardigd.

In kort bestek zijn de vijf Nederlandse bedrijven plus de NDSM, die allemaal in de maritieme sector werkten, de revue gepasseerd. Jammer dat er geen ruimte beschikbaar is om de prachtige schepen en installaties te beschrijven die door de diverse bedrijven gebouwd zijn. Ook een beschrijving van de nevenactiviteiten die bij de diverse bedrijven waren ontstaan moet helaas achterwege blijven. Denk bijvoorbeeld aan de bekende radiatorenfabriek Veba, met vestigingen in België en Nederland, die oorspronkelijk bij de NDSM behoorde en meer dan 1000 werknemers telde. Bijna gelijktijdig met de opbouw van de Nederlandse bedrijven werden ook de bedrijven in het buitenland opgezet. Dikwijls konden zware uitrustingen zoals kranen, spantenbuigmachines etc. gelijktijdig voor de binnen- en buitenlandse bedrijven worden besteld, wat belangrijke besparingen opleverde.

Verolme Cork Dockyard Ltd. (VCD)

Na een geslaagde actie van de Ierse ambassadeur en een overweldigend bezoek aan Ierland werd in 1959 besloten om de Cork Dockyard Ltd. over te nemen.

Verolme nam 52.6% van de aandelen en de Ierse regering de rest. Een regeling voor de verhouding van de financiering voor de omvangrijke investeringen, tussen Verolme en de Ierse regering werd opgesteld en de Ierse regering verstreekte belangrijke leningen. Hierdoor werd het mogelijk om deze zeer oude werf geheel te vernieuwen en voor een groot deel te bouwen op in de baai gestorte grond.

Alleen een uit grote granietblokken opgebouwd antiek reparatiedok, voorzien van een schipdeur en geschikt voor schepen tot ca. 15.000 dwt. bleef gespaard en werd uitgerust met kranen en moderne equipment.

Grote hallen, waarin de nieuwste machines op scheepsbouwgebied werden opgesteld en twee grote hellingen met kraanbanen, geschikt voor Panamaxschepen, werden gebouwd. Ook een afbouwkade en een reparatiekade van grote lengte werden aangelegd.

De VCD had ook een moderne machinefabriek met pijpfitterij en bankwerkerij en was bijna geheel selfsupporting. Alleen de gegevens en de know-how voor de grote schepen kwamen van de centrale VUS afdeling. Behalve het gegraven dok kreeg VCD de beschikking over twee drijvende dokken van respectievelijk 10.800.- en 2.000 ton hefvermogen. VCD heeft veel speciale schepen gebouwd, waaronder passagiers-carferries en fishery protection vessels voor de Ierse marine. Het grootste schip dat gebouwd werd was een Panamax bulkcarrier van 71.500 dwt. en het langste schip de Silver Isle was 222.- m. lang en bestemd voor de Great Lakes. Een groot aantal jonge Ieren werden in Nederland op de Verolme bedrijven opgeleid. Na de RSV periode is de werf overgedragen aan de Ierse regering.

Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A. (VERB)

Verolme kende Brazilië al van vóór de oorlog en had er veel relaties. Bovendien bouwde het concern vier tankers voor Petrobras van 33.000 dwt. en verbouwde het vliegdekschip "Minas Gerais" bij de VDSM. Toen eindelijk het uitbreidings- en vervangingsprogramma voor de Braziliaanse handelsvloot van start ging en zoveel mogelijk schepen in Brazilië moesten worden gebouwd, was er behoefte aan nieuwe moderne werven. Uit de vele inschrijvers werden Verolme en een Japanse werf aangezocht om nieuwe werven op te zetten. De Braziliaanse regering presenteert het bouwprogramma voor de komende jaren en als de regering op tijd de benodigde middelen ter beschikking stelt, komt er werk genoeg.

In overleg met de Braziliaanse Marine autoriteiten gaat Verolme met zijn staf op verkenning in de prachtige baai van Jacuacanga, dicht bij het havenplaatsje Angra dos Reis.

Later zal blijken dat de vallei wel geschikt is voor de bouw van de werf maar de ondergrond niet goed genoeg voor de fundering van hellingen en kraanbanen, die moeten worden gesitueerd op de rotsbodem van het schiereiland Ilha de Morena. Verolme maakt met vrouw en dochter de reis naar Brazilië met de Presidente Juscelino, de in Alblasterdam gebouwde 33.000 dwt. tanker en de bedoeling is dat ze daar op 31 januari 1959 in de haven van Rio liggen, omdat op die dag het vierde regeringsjaar van president Juscelino Kubitschek begint en dan het schip feestelijk overgedragen moet worden.

Het lukt, ze komen één dag eerder aan en Verolme krijgt dan het officiële contract voor het pachten van 2000 HA grond. Op 18 februari is de feestelijke start van de werf in aanwezigheid van de President, Prins Bernhard die ook in Brazilië is en verscheidene ministers en admiraals van de marine.

Verolme houdt een gloedvolle speech, de president trekt de laatste boom van het terrein en Prins Bernhard is bereid om de vlag te hijsen op een werf die door Nederlands initiatief in het verre Brazilië wordt gebouwd. Een groots feest volgt met 1500 aanwezigen, compleet met zes aan het spit geroosterde ossen.

De werf groeit snel, maar het gaat moeilijk want het meeste moet met boten en pontons worden aangevoerd uit Angra dos Reis, omdat de beloofde aanleg van een goede weg steeds wordt uitgesteld.

Ook de beloofde elektriciteitsvoorziening blijft uit en Verolme Elektra bouwt een

voorlopige centrale met dieselelektrische generatoren.

De werf wordt geheel selfsupporting en krijgt behalve hallen, hellingen en kraanbanen, afbouwkade etc. ook een machinefabriek, elektrotechnische werkplaats, timmerwerkplaats, schilderwerkplaats en diverse andere voorzieningen.

Er worden huizen voor de staf en onderkomens voor de werknemers gebouwd en ook de heer Verolme krijgt een huis aan de baai direct bij de werf, waar hij graag vertoeft.

Later wordt zelfs een compleet dorp gebouwd met alle benodigde voorzieningen zoals een school, klein ziekenhuis etc.

Natuurlijk ging het op dit maagdelijke terrein niet vanzelf en de eerste werknemers moesten in alle opzichten pionierswerk verrichten. De aanloopverliezen zijn dan ook aanzienlijk geweest, maar ondanks de moeilijke omstandigheden vorderde de bouw van de werf goed en ook hier werden schip en helling gelijktijdig gebouwd.

Op 16 december 1960 wordt de kiel gelegd voor het eerste schip van een serie vrachtschepen van 10.500 dwt. voor de rederij Lloyd Brasileiro en andere rederijen. De tweede helling komt klaar en na de vrachtschepen volgen drie tankers van 10.500 dwt. voor Petrobras. Ook voor andere Braziliaanse rederijen wordt gebouwd, zoals CMM, Netumar, Docenave etc.

Er volgen produkttankers en bulkcarriers en dan 6 stuks erts-olietankers van 135.000 dwt. voor Petrobras.

Zes bulkcarriers van 70.000 dwt. voor Docenave, een booreiland voor Petrobras en vele andere objecten.

VERB heeft enige tijd zeer profijtelijk gedraaid en is enkele jaren na de fusie door RSV overgenomen. Later is de werf verkocht aan een groep onder leiding van de toenmalige president van VERB.

Sarpsborg Scheepswerf en Machinefabriek - Noorwegen

Een minder gelukkige greep was de werf in Sarpsborg. Ook al weer in het uitzonderlijk drukke jaar 1959 vroegen Noorse zakenlieden, in samenwerking met het Noorse ministerie van economische zaken, of Verolme bereid was om de werf in Sarpsborg over te nemen.

De werf heeft vrachtschepen gebouwd en heeft een goede machinefabriek die, behalve het verzorgen van de installaties in de gebouwde schepen, grote hulpmotoren bouwt in licentie van Burmeister-Wain. Er liggen ook twee reparatiedokken, respectievelijk geschikt voor schepen van 5.000.- en 10.000 dwt. Uitbreidingsmogelijkheden heeft de werf echter niet. Verolme besluit toch op het aanbod in te gaan, koopt 80% van de aandelen en denkt dat hij alle medewerking van de regering zal krijgen om op een nieuw terrein van ca. 20 HA een moderne werf te beginnen. Er zijn nog enkele schepen op de werf gebouwd en ook een personeelsboot voor de VDSM, een catamaran geschikt voor 750 passagiers. Op 28 juni 1961 werd een Shelter dekker van 4000 dwt. aan de Canadian Pacific Steamship Ltd. overgedragen.

Van de zijde van de Noorse regering was de belangstelling voor deelname in een eventuele nieuwe werf bijna nihil.

De efficiency op de oude werf was laag en de mogelijkheden waren gering. In 1969 is de werf verkocht.

Overige zaken in het buitenland

Er waren zeer veel contacten in het buitenland en Verolme, zijn directie- en stafleden waren dikwijls op pad om overal ter wereld zaken te doen. Meestal waren dit maritieme zaken, maar ook de overige Verolme activiteiten kregen op reis aandacht.

Onderstaand enkele landen uit een lange reeks.

Vaak was de tactiek dat de Verolme inbreng bestond uit het leveren van know-how en management en de leveranties voor de benodigde uitrusting.

Bij reparatiebedrijven bestond de leverantie dikwijls uit het leveren van een drijvend dok, dat door één van de Verolme bedrijven werd gebouwd.

Indien het betreffende land voldoende interesse en vertrouwen had om financieel deel te nemen met een meerderheids- of minderheidspakket kwam het dikwijls tot zaken.

Vaak durfde het betreffende land uiteindelijk het risico toch niet te nemen.

De tactiek van een bescheiden financiële inbreng moest worden toegepast omdat Verolme alle winsten in de uitbreiding van zijn bedrijven had gestopt en er dus geen belangrijke reserves aanwezig waren om deel te nemen met grote bedragen.

Zuid Afrika

Er waren zeer goede contacten met Zuid Afrika en in de periode 1963-1968 zijn drie grote koelschepen en drie vrachtschepen, van een mooi Verolme ontwerp, voor Zuid Afrika gebouwd. De contacten op het hoogste niveau brachten Verolme ertoe om serieus de mogelijkheid te overwegen om een scheepswerf in Z.A. te bouwen. Diverse plannen werden gemaakt voor Durban, Rietvlei bij Kaapstad en uiteindelijk voor de Saldanha Bay. Later werd meegewerkt om de plannen in te passen in het grote havenproject voor Saldanha Bay.

In 1967 werd een optie genomen op een groot terrein met een waterfront van 1200.- m. De bouw van de werf werd door de Zuid Afrikaanse regering op de lange baan geschoven en de plannen werden steeds gewijzigd. Zonder overleg werden voor de voorzieningen voor de havenaanleg enkele stukken van het terrein afgesneden.

Na de fusie met RSV heeft Verolme in 1976 Cape Steel overgenomen, een staalconstructie bedrijf dat op dat moment bij Nederhorst Staal behoorde. Op het terrein bij Saldanha Bay werd een werkplaats gebouwd met de gedachte dat dit misschien ooit nog eens zou kunnen uitgroeien tot een scheepswerf.

Indonesië

In 1964 werden op het hoogste niveau contacten gelegd met Indonesië. President Soekarno was zeer geïnteresseerd in de bouw van een belangrijke scheepswerf en wilde ook dat op verscheidene plaatsen in de archipel een studie zou worden verricht naar verdere mogelijkheden voor scheepvaart en scheepsbouw. Deze studie werd door een Verolme team, aangevuld met Indonesische technici, verricht en had de volledige instemming van de toenmalige minister voor zeeverbindingen. Als eerste project werd gekozen voor de bouw van een moderne scheepswerf nabij Tandjong Priok.

De uitrusting van deze werf werd zo gepland dat kleine vrachtschepen (coasters) en schepen voor de grote vaart bijvoorbeeld voor de Djakarta Lloyd, efficiënt gebouwd konden worden. Eén helling zou grotere afmetingen krijgen, zodat eventueel ook een groter schip kon worden gebouwd. Een werf dus van normale afmetingen ongeveer zoals gebouwd bij VSA, VSH en VCD (Cork). Het was precies de werf die Indonesië nodig had en nog heeft. De naam zou gaan luiden P.T. Carya Putra. Er werd een zeer groot terrein van ca. 300 HA toegewezen, aangezien het de bedoeling was dat ook de belangrijkste toeleveranciers voor scheepsonderdelen zich daar zouden vestigen. Er waren reeds serieuze contacten met geïnteresseerde bedrijven in Nederland. De financiering zou door Indonesië verzorgd moeten worden, maar de Nederlandse regering was bereid om uit een krediet dat aan de Indonesische regering ter beschikking was gesteld f 5 mln. te reserveren voor kranen, staalconstructies en machines die in Nederland zouden worden besteld. Verolme verstreekte alle benodigde know-how en kreeg alle mogelijke medewerking van zijn Indonesische partners, die de dagelijkse supervisie verzorgden.

De eerste paal werd, met veel feestelijkheden en 3000 genodigden, geslagen op 8 februari 1965 door president Soekarno en anderen die daartoe werden uitgenodigd. De bouw van de werf vorderde daarna ongelofelijk snel. Het betonwerk voor helling, kraanbaan en funderingen was praktisch gereed en enkele staalskeletten stonden reeds overeind. Na het aftreden van president Soekarno had de nieuwe regering weinig interesse om het project te vervolgen en de werkzaamheden aan een werf, die Indonesië zo hard nodig had, kwamen stil te liggen en helaas ook alle andere projecten waar Verolme mee bezig was.

Ondanks alle aandring van de Verolme directie deed de Nederlandse regering geen enkele moeite om deze projecten te vervolgen en liet hiermede een enorme kans voor Nederland liggen.

Peru en Argentinië

Ook hier waren de contacten intensief, maar behalve dat enkele leveranties werden gedaan en de heer Verolme een hoge onderscheiding van beide landen ontving, is het daar toch niet gekomen tot een vestiging.

Mexico

In Mexico had Verolme een eigen kantoor gesticht en is men zeer intensief bezig geweest voor de vestiging van een eigen bedrijf. Uiteindelijk werd toch geen overeenstemming bereikt met de Mexicaanse regering.

Ethiopië

In Ethiopië werd met hulp van Verolme de Ethiopian Shipping Lines opgericht en kreeg Verolme twee vrachtschepen van 6.000 dwt. en een tanker van 33.000 dwt. in opdracht die bij de VDSM in het bouwdok gebouwd werden. De twee vrachtschepen, "Lion of Judah" en "Queen of Sheeba" werden op 11 oktober 1965 gelijktijdig gedoopt en uit

gedokt. De drie schepen werden in 1966 opgeleverd. Hoewel er plannen uitgewerkt zijn voor de bouw van een scheepswerf aan de Rode Zee, konden deze niet worden gerealiseerd.

Liberia

Na enkele bezoeken aan dat land en na een bezoek van President Tubman aan de Verolme United Shipyards, wordt de Liberian National Shipping Lines Inc. Monrovia opgericht en worden twee bulkcarriers van 31.000 dwt. bij Verolme besteld. Het eerste schip de "President William V.S. Tubman" wordt in Alblisserdam gebouwd en door mevrouw Tubman op 23 april 1964 gedoopt en te water gelaten. Het tweede schip wordt in Cork bij de VCD gebouwd en wordt op 9 juli 1964 door mevrouw Tolbert, vrouw van de vice-president van Liberia gedoopt.

Ook werden zaken gedaan met Noord Korea, o.a. twee grote visserijfabrieksschepen gebouwd bij VSH. Verder met de Filipijnen, Egypte, Israël en vele andere landen. Uit het Oostblok kwam veel scheepsreparatiewerk voor Russische rekening en voor Joegoslavië werd een groot drijvend dok gebouwd.

Voor Tasmanië werden plannen gemaakt voor een scheepsreparatiebedrijf in Hobart en zou een drijvend dok geleverd worden. Ondanks de zeer vriendschappelijke contacten, durfde de regering uiteindelijk het risico niet te nemen.

Nevenactiviteiten

De Verolme bedrijven waren vrij flexibel en hadden vele nevenactiviteiten, die soms ook werden ondergebracht in separate BV's. Bijvoorbeeld VMY vervaardigde vuilverbrandingsinstallaties en had een groot montagebedrijf voor landinstallaties dat veel werk verrichtte bij de grote raffinaderijen in het Botlek gebied.

Zeer gecompliceerd waren de metaliseermachines (bedampingsmachines), die oorspronkelijk in een Duits bedrijf in Niederwalluf (Rhg), bij Eltville werden ontwikkeld en later, bij VMY werden verbeterd en geproduceerd.

Verolme die door enkele Nederlandse geïnteresseerden op het spoor gezet was van deze ontwikkeling, besloot om financieel deel te nemen.

Onder hoog vacuüm werd een zeer dun laagje aluminium aan één zijde aangebracht, meestal op voorbehandeld papier en kunststofolie, bestemd voor ondermeer de verpakkingsindustrie.

Begin jaren zestig werd geëxperimenteerd met het metalliseren van textiel en Verolme zag onmiddellijk grote mogelijkheden voor de toepassing van zonwering. VMY werd samen met VE ingeschakeld voor de verbetering en de produktie van de machines.

In samenwerking met het textielveredelingsbedrijf Ploucquet in Heidenheim werd de ontwikkeling gestart en in 1963 werd de eerste zonwerende gordijnstof onder de merknaam Metalon op de markt gebracht. Besloten werd om de verdere ontwikkeling ter hand te nemen met de Koninklijke Textiel Veredelingsindustrie (KTV) te Eibergen, waarin Verolme een belang genomen had.

In een speciale afdeling bij KTV werd door Verolme Vacuüm Techniek B.V., in

samenwerking met de firma's Blijdestein-Willink en Egge die het doek leverden, de ontwikkeling en produktie voortgezet. Na de nodige kinderziektes werd met de produktie en verkoop van zonwering onder de merknaam Verosol verder gegaan. Inmiddels werd Verosol ook in geplisseerde uitvoering met succes op de markt geïntroduceerd. Na de fusie tussen Verolme en Rijn-Schelde, werden de Verosol activiteiten door Blijdestein-Willink overgenomen en tot op heden met succes voortgezet.

REM-eiland (Reclame Exploitatie-Maatschappij)

Een wat vreemd avontuur was de bouw van het REM-eiland. Na ampele besprekingen met Ir. P.S. Heerema, eigenaar van het gelijknamige Offshore bedrijf, werden Verolme en Heerema het eens over de bouw van een eiland op de Noordzee, circa zes kilometer uit de kust ter hoogte van Noordwijk.

Vanaf dit eiland zouden commerciële televisieuitzendingen verzorgd worden. Heerema ontwierp de jacket, een hoge staalconstructie van zware pijpen, die tevens diende als geleiding voor de palen die in de zeebodem gedreven werden. Heusden (VSH) ontwierp de bovenbouw met bemanningsverblijven, de ruimten voor de omvangrijke apparatuur, het zenderdek en het helikopterplatform.

De bovenbouw en de jacket werden in Ierland bij VCD gebouwd, Heerema plaatste de pootconstructie met een van zijn zware kraanschepen, deed het heikwerk en zette ook de bovenbouw op de constructie. VSH deed, in samenwerking met specialisten, de afbouw van het staalwerk en verzorgde de inrichting. Een enorme zendmast bekroonde het geheel. Eind juli 1964 kwam de zender in de lucht en de programma's waren bijna in geheel Nederland te ontvangen. Nederland was in rep en roer en een wetsontwerp was reeds ingediend om commerciële televisie te verbieden. (Er kan veel veranderen in 30 jaar). Het werd een pijnlijke politieke affaire en op 17 december 1964 werd het eiland op spectaculaire wijze door de marine per helikopter ingenomen en was het met de uitzendingen afgelopen.

Ook de droom van Verolme, om op die manier reclame te maken voor zijn zonwerende gordijnen, ging in rook op. Om een grote aanhang voor commerciële televisie te krijgen en ter wille van risicospreiding was het televisiebedrijf VAT (Volks aandelen Trust) opgericht. Het bankiershuis Texeira de Matthos, dat de verzekeringen van het eiland moest regelen, ging failliet. De afwikkeling van de VAT werd helaas een slepende zaak. Het REM-eiland is later aan Rijkswaterstaat verkocht en verbouwd tot meetstation voor de Noordzee.

De organisatie

Het bovenstaande geeft een beeld van de vele activiteiten van het Verolme concern in ongeveer 25 jaar.

Als steeds de naam Verolme werd genoemd, zal de lezer begrepen hebben dat daarachter een goede organisatie schuil ging.

Verolme zag kans om bekwame en hardwerkende directie- en stafleden om zich heen te verzamelen.

In de beginperiode van het concern kwamen de toen nog jonge directieleden van de bedrijven vele avonden bij elkaar, om de beste vorm van samenwerking te bespreken en ook werden studiereizen gemaakt. Men kwam tot de conclusie dat veel werkzaamheden op één plaats zouden kunnen worden verricht, bijvoorbeeld begroting en acquisitie van grote schepen, een centrale tekenkamer, moederplanning en vooral normalisatie en standaardisatie. De bedrijven gingen hun produktielijnen op dezelfde manier inrichten en behoorden bij de eersten die begonnen met optisch afschrijven. Het maken van de negatieven voor de projector in de optische toren werd in de beginperiode centraal gedaan, speciaal ook voor de buitenlandse scheepswerven die niet over voldoende vakbekwame afschrijvers beschikten. Een doos met negatieven voor een heel schip kon worden meegenomen naar de bedrijven in het buitenland, die eveneens beschikten over een optische toren en dus direct met de bewerking konden beginnen.

Na verdere scholing werden de technici voor het optisch tekenen bij de bedrijven ondergebracht, om ze zo dicht mogelijk bij de productie te hebben.

Verolme had een sterke normalisatie- en standaardisatie afdeling en veel standaardonderdelen voor de schepen konden reeds vooraf worden gefabriceerd.

Na de invoering van de automatische brandsnijmachines verdwenen de optische torens, maar de ponsbanden bleef men zelf maken. De planning en de levertijden werden over het algemeen strikt aangehouden en iedere week was er een stafvergadering met directieleden van de Nederlandse bedrijven, onder leiding van het betreffende hoofddirectielid, om de gehele gang van zaken bij de bouw te bespreken. Het aantal opleveringen bedroeg verscheidene jaren circa 20 grote schepen per jaar, behalve de kleine schepen en het staalwerk dat door de werven zelf werd aangenomen om gaten in de planning te vullen.

De Verolmebedrijven hadden vooral in de beginperiode veel personeel nodig en sterke personeelsafdelingen werden opgericht, ook weer onder leiding van een centrale personeelsafdeling. Verolme had goede ondernemingsraden (OR) en later ook een sterke centrale ondernemingsraad (COR). Veel werd ook gedaan aan het bouwen van huizen voor personeelsleden in de diverse vestigingsplaatsen.

In de topjaren telde het Verolmeconcern bijna 11.000 werknemers, plus ca. 3000 in Brazilië en exclusief de op contractbasis werkende buitenlanders in Nederland.

Aan de PR hechtte Cornelis Verolme veel waarde en de personeelsbladen, zoals in het begin de "Nederland-Smit krant", daarna de "Werf en fabrieksbood" en toen het bekende "Verolme nieuws", dat 19 jaargangen is verschenen, waren veel gelezen bladen.

De VUS beschikte over eigen buitenlandse kantoren in New York, Londen, Noorwegen, Brazilië, Duitsland, Indonesië en tijdelijk in enkele andere steden. Verder waren er verspreid over de wereld ongeveer 15 agentschappen.

De leiding van het concern beruiste in de beginperiode bij Verolme, samen met de directeuren van de verscheidene bedrijven. Vanaf 1956 werden enkele vice-presidenten benoemd, voornamelijk om leiding te geven aan de concernstafafdelingen, die samen met vier VUSdirecteuren de hoofddirectie vormden. Vanaf 1966 bestond de hoofddirectie van de VUS uit Verolme, een algemeen directeur en vier hoofddirecteuren.

De buitenlandse bedrijven hadden voor de dagelijkse gang van zaken, de investeringen

en de leveranties uit Nederland, rechtstreeks contact met de afdeling Buitenlandse Bedrijven (BB), alsmede met de afdeling Werfontwikkeling. Vanzelfsprekend was, nadat het bedrijf in 1949 een NV werd, een raad van commissarissen benoemd, die uitbreidde naarmate het concern groeide.

Hoe flikte Verolme dat financieel?

Dat was een vraag waarover in de beginperiode van het Verolmeconcern nogal werd gespeculeerd en waarover de wildste verhalen de ronde deden. Toch ging het in de beginperiode eenvoudiger dan men dacht. Nadat het "Scheepsinstallatiebedrijf Nederland" met een bescheiden kapitaal was opgericht en naar IJsselmonde was verplaatst, liepen de opdrachten in die naoorlogse tijd snel binnen. Toen de NV opgericht werd, werd het maatschappelijk kapitaal f 1.000.000, geplaatst en volgestort werd f 750.000, -. Later zijn maatschappelijk kapitaal en gestort kapitaal drastisch verhoogd, maar het gestorte kapitaal bleef zeer bescheiden in verhouding tot het eigen vermogen en de vastgelegde middelen, die met de oprichting van de bedrijven in binnen- en buitenland ontzaglijk waren gegroeid. Alles werd in de beginperiode gefinancierd uit de winsten van de snel groeiende orderportefeuille, waaraan behoorlijk werd verdiend.

Om een voorbeeld te geven; toen bij VSA en VSH de eerste investeringen voor de bouw van grotere schepen gereed waren, had dat op beide werven ca. f 12,5 mln. gekost. Bij VSH kwam dit bedrag alleen al uit de winst op de zes tankers van 20.000 dwt. die in enkele jaren gebouwd waren en voor VSA gold precies hetzelfde met de daar gebouwde schepen.

De vooruitbetalingen op de vele opdrachten die werden geplaatst, waren gemiddeld 20% van het contractbedrag per schip en het aantal opdrachten beliep doorlopend in de tientallen.

Ondanks dat de bouw van de werf in Brazilië en de start van het Metalon project voor een grote aderlating zorgden, konden toch alle investeringen op deze manier gedragen worden.

Wat de financiële positie in die tijd zeer gunstig beïnvloedde was het feit dat het fiscaal mogelijk was om belangrijke extra afschrijvingen toe te passen op investeringen. Het is wel duidelijk dat deze manier van financieren alleen mogelijk was bij een goed gevulde orderportefeuille met winstgevende schepen. Er worden bij deze manier van expansie geen belangrijke reserves opgebouwd en bij tegenslagen komen direct moeilijkheden. Op dit punt was Verolme als enig aandeelhouder echter niet te remmen.

Het ging goed tot de bouw van de 250.000 dwt. tankers toen het grote dok gebouwd moest worden en de NDSM werd overgenomen.

De financiering van de maatschappijen die Verolme mede had opgericht om schepen te kunnen bouwen, zoals de Ned. Erts Tanker Mij, de Liberian National Shipping Lines Inc., enkele Noorse rederijen en anderen, hadden weinig invloed op de financiële situatie van het concern. Zij werden hoofdzakelijk gefinancierd door de Herstelbank (Nationale Investerings Bank).

Verolme had toegezegd dat hij zijn werknemers gedeeltelijk bij het eigendom van het bedrijf wilde betrekken, maar behalve een goede winstdelingsregeling is dat later,

vanwege de verwickelingen voor en na de fusie, gestrand.

De weg naar de fusie

De aanvraag voor de kredietgarantie voor het grote dok is reeds vermeld bij de paragraaf over de VDSM.

Het CIVI had gunstig geadviseerd, de kredietgarantie werd verstrekt en de NDSM werd overgenomen.

De regering gaf Verolme een lening van *f* 20, - mln. om de aandelen van de NDSM tegen pari over te nemen en een lening van *f* 10, - mln. voor de te verwachten verliezen.

De verliezen op de NDSM tankers bleken echter een veelvoud van dit bedrag te zijn.

Ook kwamen er verliezen op de eerste tankers bij de VDSM te voorschijn.

De helling had *f* 40, - mln. gekost en het grote dok was, doordat het veel later werd gebouwd dan gepland en door de gewenste aanpassingen zoals dieper, breder en modernere apparatuur, aanzienlijk duurder geworden.

Verolme kwam in moeilijkheden met de liquiditeit en de banken eisten een kredietgarantie van de regering, alvorens nieuwe bankkredieten te verstrekken.

Die garantie kwam er voor *f* 25, - mln., veel te weinig om de verliezen van dat moment te dekken. Verolme werd echter verplicht om zijn aandelen bij de Nationale Investeringsbank te deponeren en ook het stemrecht af te staan.

De minister van economische zaken benoemde de zogenaamde commissie Biesheuvel-Langman, die het Verolmeconcern moest doorlichten. Directie- en stafleden van Verolme hebben veel tijd besteed om de gegevens voor dat rapport op tafel te krijgen en tenslotte kwam er een gunstig rapport voor Verolme uit de bus. De toenmalige minister van economische zaken de Block was inmiddels afgetreden en de politiek begon zich met de zaak in te laten. De nieuwe minister van economische zaken Nelissen overlegde met de heer van den Brink, de directeur van de Amro Bank en oud minister van economische zaken en zij kwamen samen tot de conclusie dat de heer Winsemius, oud-directeur-generaal voor de industrialisatie ten tijde van minister van den Brink, de geschikte man was om het voorzitterschap van een commissie op zich te nemen die de problematiek van de grote scheepsbouw onder de loupe moest nemen. Er werden geen oplossingen uitgesloten, maar bij deze heren leefde toen al de gedachte dat een integratie van de Rijn-Schelde groep en het Verolmeconcern waarschijnlijk de beste oplossing zou zijn.

In een vergadering met de ministers van economische zaken, financiën en sociale zaken ging Verolme uiteindelijk akkoord met de instelling van de commissie Winsemius. Hij trad af als president directeur en werd benoemd tot president commissaris van het Verolmeconcern.

De commissie Winsemius werd ingesteld en bestond inclusief de voorzitter, uit tien leden van alle betrokken partijen. Het Verolmeconcern kreeg een nieuwe raad van commissarissen met Verolme als president commissaris en er werd voor de overgangperiode een nieuwe president directeur benoemd. Het convenant tussen het ministerie van economische zaken, Rijn-Schelde en Verolme, waarin de werkwijze van de commissie Winsemius werd vastgelegd en waarin werd gesteld dat het voortbestaan van de bedrijven van het Verolmeconcern zoveel als mogelijk verzekerd moest worden,

werd op 29 januari 1970 getekend en op diezelfde dag werd de nieuwe president-directeur bij Verolme benoemd. Ondanks de liquiditeitsmoeilijkheden geloofde men bij Verolme dat door het aantrekken van de markt, de moeilijkheden overwonnen konden worden en de kredieten zonder meer konden worden terugbetaald.

Daartoe werd door de raad van commissarissen voorgesteld om de ruilverhouding van de aandelen te bepalen op 1 januari 1976, maar dit voorstel werd niet overgenomen. In het voorjaar van 1971 kwam een voorlopig voorstel van de commissie Winsemius uit de bus. Er zou een combinatie moeten komen die de naam Rijn-Schelde Verolme zou dragen en met allerlei verrekeningen kwam het erop neer dat de Verolme Beheer Maatschappij een derde van de aandelen zou krijgen in de vorm van niet verhandelbare certificaten.

Het Verolmekamp kwam in rep en roer en men probeerde dit voorstel tegen te houden. Er kwamen hoorzittingen waar verscheidene leden van de Verolme top en ook Verolme zelf het woord voerden en ook de vertegenwoordigers van werknemers werden hierbij betrokken.

Zij wilden de verworven rechten, die zij bij het Verolmeconcern gekregen hadden, in een eventuele nieuwe groep continueren.

Ondanks alle verzet tegen een snelle fusie en de werkwijze van de commissie, werd na veel strijd het bindend advies van de commissie Winsemius getekend. Verolme spande tevergeefs een kort geding aan tegen deze beslissing. De fusie werd doorgezet en de Rijn-Schelde Verolme groep kreeg haar bestaan.

De tankermarkt trok enorm aan en de VUS, die binnen de RSV nog enkele jaren als aparte groep bleef functioneren, boekte verscheidene opdrachten van mammoettankers voor de VDSM en de NDSM. De winsten op de schepen waren zeer goed en al spoedig bleek dat de belangrijke winsten die de eerste jaren bij RSV gemaakt werden voor het overgrote deel afkomstig waren van de Verolme groep en enkele jaren later zelfs geheel. De veronderstelde groei van de winst bij Rijn-Schelde en het wantrouwen ten opzichte van de Verolme prognoses zijn beiden ongegrond gebleken.

Daarbij dient wel in ogenschouw te worden genomen dat na enkele jaren de bouw van grote tankers geheel naar Japan en Zuid-Korea verdween en dat het Verolmeconcern, dat voor het grootste deel van de scheepsnieuwbouw afhankelijk was, ook als het buiten de fusie was gebleven, opnieuw in zwaar weer terecht zou zijn gekomen.

Het bovenstaande is zeer beknopt weergegeven en lang niet alles, wat in de loop der jaren in het Verolmeconcern is gebeurd, kon worden vermeld.

Het geeft echter wel een indruk van wat gepresteerd is in een betrekkelijk korte tijd.

Wie was Cornelis Verolme?

Wie was de man die kans zag om binnen een tijdsbestek van 25 jaar een dergelijk concern, met grote bedrijven in binnen- en buitenland uit de grond te stampen?

Aan de ene kant een man met enorme ambities en vervuld van prestatiedrang, een daadkrachtige persoonlijkheid en zelfingenomen. Zulke eigenschappen zijn kennelijk

nodig om zoveel te bereiken. De grote prestaties van de Nederlanders in de 17e en 18e eeuw werden door hem bewonderd en hij zei eens dat hij best in de tijd van de VOC geleefd zou willen hebben. Hij eiste alle eer voor zichzelf op en vereenzelvigde zich zo met de vele positieve werkzaamheden die door directie- en stafleden werden verricht, dat hij ze in zijn memoires dikwijls als zijn eigen werk vermeldde, ook al was hij er zelf niet bij geweest. Bovendien zijn veel gebeurtenissen, die in zijn memoires beschreven zijn, tientallen jaren later gedicteerd en een selectief geheugen is dan niet ondenkbaar. In de praktijk van alledag was de verdel en heers politiek hem niet vreemd. Door de perschef en redacteur van het personeelsblad "Verolme Nieuws", dat een grote oplage had, werd het imago van de grote baas, zoals hij door het personeel genoemd werd, met bekwaamheid opgebouwd.

Het vorenstaande is niet negatief bedoeld, want ondanks alles werkten alle medewerkers met groot enthousiasme, omdat ze dikwijls de kans kregen om geheel zelfstandig bedrijven op te bouwen en orders te verwerven.

Hij kon moeilijk zijn, maar ook gezellig en veel oud-medewerkers bewaren goede herinneringen aan de talrijke uren die zij met hem in binnen- en buitenland doorbrachten.

Aan de andere kant een man die met veel liefde en respect sprak en schreef over zijn vader en moeder.

Hij voerde geen extravagante levensstijl en vertoefde graag met zijn tweede vrouw Anneke, met wie hij in 1955 getrouwd was en die hem in alles terzijde stond, in zijn huis "de Heul" te Ridderkerk of op hun jacht "Ancor". Zij genoten van hun huis "Villa Anneke" bij de werf in Brazilië, waar zij enkele malen per jaar heengingen. Boven alles was Cornelis Verolme een gelovig man en dat stak hij niet onder stoelen of banken. Zijn rechtzinnige meditaties in het Verolme Nieuws ter gelegenheid van de Christelijke feestdagen werden met interesse gelezen.

Op zijn kamer hing zijn lijfspreuk "God geeft de vogelen de kost, maar ze moeten er om vliegen". Zijn directieleden moesten daar vaak om glimlachen, omdat vliegen rond de wereld veelvuldig voorkwam. Onder de spreuk had iemand eens geschreven "Fly KLM".

Hij hield van goed verzorgd en ging vaak klassiek gekleed in donkere jas, witte sjaal en donkere gleufhoed.

Hij was een charmant gastheer en bewoog zich zonder schroom tussen de hoge gasten. In het eigen restaurant "Homeport", aan de waterkant op het terrein van de VDSM, zijn heel wat zaken in een prettige sfeer afgehandeld.

Ook zijn televisiedebuut werd door zijn ongeremd optreden een succes.

Voor de werknemers zorgde het concern voor goede sociale voorzieningen.

Hij kreeg voor zijn werk hoge onderscheidingen.

In Nederland werd hij op zijn 70ste verjaardag benoemd tot "Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw" en kort na zijn 80e verjaardag werd hij bevorderd tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau". In Brazilië, Peru, Argentinië en enkele andere landen ontving hij eveneens hoge onderscheidingen.

Hij was trots op het ereburgerschap van Nieuwe Tonge en in die plaats, maar ook in

Heusden, Sassenheim en Jacuacanga is een straat naar hem genoemd.
Cornelis Verolme is na de oorlog een grote stimulans geweest voor de Nederlandse scheepsbouw.
Tot het eind van zijn leven bleef hij ondernemen en in het kantoor van de "Verolme Trust", destijds aan de Blaak in Rotterdam, werkte hij met een kleine staf aan het ontwerp van een geheel nieuw type tanker (LNG- of gastanker) van ca. 300.000 m³. Het principe bestaat uit een geheel dubbelwandige tanker met cilindrische verticale aluminium containers voor LNG van elk ca. 3600 m³ per stuk.
De scheepsgrootte wordt bepaald door het aantal tanks dat wordt geplaatst. Het ontwerp was reeds in een ver gevorderd stadium, maar tot bestelling van een prototype is het nooit gekomen.

Op 5 april 1981 is Cornelis Verolme overleden en na een indrukwekkende kerkdienst, op 9 april in de Westersingelkerk te Rotterdam, in besloten kring bijgezet in een nieuw familiegraf in zijn geboorteplaats Nieuwe Tonge.

De eerste uitgave van de Verolme lezingen bevat naast de teksten van de eerste en de tweede lezing, een beschrijving van het leven van Verolme.

Verolme-lezing 1 (door W.J. ter Hart): 'Heeft Maritiem Nederland een kansrijke toekomst achter de rug?', schetst de positie van de maritieme branches in Nederland in het midden van de tachtiger jaren en de positie van de scheepsbouw in het bijzonder. De analyse van de maritieme sector is breed opgezet en geeft een totaal beeld van deze voor Nederland economisch belangrijke sector.

Verolme-lezing 2 (door L. Berndsen): 'De toekomst van het vervoer over water', gaat in op de ontwikkelingen in het containertransport. De positie van de haven van Rotterdam is daarin niet evident, betoogt Berndsen. De repliek van professor Roobeek schetst een beeld van het veranderende Rotterdam.

ISBN 90-407-1059-7



9 789040 710599