

Allseas levert Nederlandse sector miljard aan orders op

Pieter Lalkens

Rotterdam

De bouw van het megaschip Pioneering Spirit van offshorebedrijf Allseas heeft de Nederlandse maritieme sector bijna een miljard euro aan orders opgeleverd. Dit blijkt uit gegevens die Allseas heeft verstrekt.

Marnix Krikke, directeur innovatie bij de brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology, spreekt van orders die voor de sector een groot uitstralingseffect hebben. 'In absolute zin heb ik deze orderomvang niet eerder gezien voor een schip.' Tervergelijking: de jaaromzet van maritieme toeleveranciers bedroeg in 2014 € 3,8 mrd.

De Pioneering Spirit ligt al ruim een jaar voor afbouw in de Alexiahaven op de Maasvlakte. De totale bouwkosten worden door Allseas momenteel geschat op € 2,6 mrd. Dat is circa € 200 mln meer dan de eerste opgave, veroorzaakt door vertraging in de afbouw. Het schip, waarvan het casco in Zuid-Korea werd gebouwd, kan door een nieuwe heftechniek de bovenkant van boortorens in één keer bewegingsgecompenseerd optillen.

In totaal zijn ongeveer zeshonderd Nederlandse bedrijven betrokken als toeleverancier, die goed zijn voor een orderbedrag van € 930 mln. De bulk van de Nederlandse orders — rond de € 750 mln — is terechtgekomen bij 75 bedrijven. De waarde van hun leveringen lopen uiteen van één tot enkele tientallen miljoenen euro's. Van het restant van € 180 mln hebben rond de vijfhonderd bedrijven geprofiteerd.

De meeste ondernemingen komen uit de regio Rijnmond. Tot de grootste leveranciers behoren RH Marine (voorheen Imtech Marine) uit Rotterdam, Croon Electrotechniek uit Barendrecht en IHC uit Alphen aan den Rijn en Sliedrecht.

Voor Bosch Rexroth uit Boxtel was de order van Allseas de grootste ooit van één klant. De onderneming leverde onderdelen voor de speciale hefbalken, waaronder hydraulische cilinders. 'Op vijf productielocaties is aan de opdrachten gewerkt. In totaal heeft het duizend manjaren werk opgeleverd', aldus een woordvoerder van Bosch Rexroth.



Na jaar vertraging is het tijd dat de Pioneering Spirit geld gaat verdienen

Deze zomer wordt grootste schip ter wereld — aanvankelijk vernoemd naar de omstreden Pieter Schelte Heerema — eindelijk getest. Allseas gaat er een markt in crisis mee op

Pieter Lalkens
Maasvlakte

Gewone stervelingen zijn meestal diep onder de indruk van de afmetingen van de Pioneering Spirit. Fred Regtop straalt echter uit dat hij het grootste schip ter wereld — 382 bij 124 meter — volledig de baas is. De besnorde kapitein heeft dan ook al veel meegemaakt in zijn maritieme carrière. 'Ik vaar al vanaf mijn zeventiende, dus 44 jaar. Dit zal mijn laatste klus zijn', zegt Regtop op de immense brug van het bijzondere hef- en pijpleg-schip van offshorebedrijf Allseas. Om zijn werkschoenen draagt hij speciale hoezen. 'Om de brug schoon te houden.'

Uiterlijk is hij onbewogen, maar de Pioneering Spirit biedt toch nog avontuur voor Regtop. 'Of de hefbalken straks werken zoals ze moeten werken, dat is het spannendst.'

Met die speciaal ontworpen hefbalken voor op het schip, zestien in totaal, kan het schip de bovenbouw van boorplatforms in zijn geheel verwijderen of installeren. Veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker dan de huidige methodes, claimt Allseas, en 'uniek in de wereld'. Het schip is het resultaat van 25 jaar denkwerk van Allseas-oprichter Edward Heerema, die aanstaande dinsdag een bijzondere onderscheiding krijgt van de Nederlandse ingenieursvereniging Kivi.

Regtop legt uit waar de spanning voor hem nog meer in zit. 'Nee, het varen heb ik wel onder de knie', zegt hij met een glimlach. 'Het zit hem in het complexe samenspel van allerlei diensten hier aan boord.' Met het dynamisch positio-

€ **2,6** mrd

Offshorebedrijf Allseas investeerde € 2,6 mrd in de Pioneering Spirit.

€ **200** mln

De bouwkosten pakken € 200 mln hoger uit dan was gepland.



Fred Regtop

neringssysteem moet het schip keurig stil blijven liggen om de hydraulische grijpers aan de bovenbouwconstructie te kunnen bevestigen. Die bewegingscorrectie werkt nog bij een golfhoogte van 3,5 meter. 'Daarna moet de waterballast worden geloosd om het schip weer omhoog te brengen.'

De innovatieve hefbalken, die samen 40.000 Volkswagen Golfjes kunnen tillen, zijn er de hoofdoorzaak van dat de Pioneering Spirit een jaar later af is dan gepland. Sinds januari vorig jaar ligt het schip in de Alexiahaven op de Rotterdamse Maasvlakte. De afbouw is in volle gang, werklui lopen af en aan. 'Die balken zijn een volledig nieuw en eigen ontwerp. Nog nooit is zoiets ontwikkeld', zegt Jeroen Hagelstein, pr-man van Allseas. 'De technische complexiteit ervan is groot, groter dan we hadden gedacht. Dat hebben we wat te optimistisch ingeschat.' Tegenvallers waren er bij het installeren en het in bedrijf stellen van de balken.

Verantwoordelijk voor alle constructies aan boord en dus ook voor de hefbalken is 'superintendent' Jon Wade, een Amerikaan van het type ruwe bolster, blanke pit. Met zijn snor en zware zuidelijke accent — 'Arkansas is my home state' — voldoet hij prima aan het typische beeld van de ruige offshorewerker — even lijkt het er zelfs op dat hij nog pruimtabak kauwt. Wade werkt al sinds 1986 bij Allseas, met een korte onderbreking 'vanwege een akkefietje met een superintendent'. Maar hij mocht weer terugkomen en is bezig met de grootste klus uit zijn carrière. Het oponthoud in de Rotterdamse haven heeft voor Wade



Blik op het dek, de keuken, het stalen herinneringshart en luchtfoto van de Pioneering Spirit. FOTO'S: PETER STRELITSKI VOOR HET FD. LUCHTFOTO: ALLSEAS

lang genoeg geduurd. 'Ik wil naar een opdracht en bewijzen dat alles goed werkt.'

De vertraging in de afbouw komt Allseas slecht uit. De kosten van het schip komen uit op € 2,6 mrd, zo'n € 200 mln hoger dan gepland. En dat in een tijd van crisis in de offshore, die wordt geplaagd door de lage olieprijs en uitstel van investeringen door de oliemaatschappijen. Volgens Hagelstein kan de onderneming die hogere kosten dragen. 'We raken niet in paniek. Onze kasstroom is voldoende om aan onze verplichtingen te kunnen voldoen. De afgelopen jaren is veel geld opzijgezet.' Maar hij erkent dat de neergang deze keer een ander karakter heeft. 'Omdat er een belangrijke politieke component in zit, is hij lastiger te duiden.' Dus haalt Allseas ook de broekriem aan: andere investeringen worden uitgesteld en er wordt geen nieuw personeel aangenomen.

Kortom, het is tijd dat de Pioneering Spirit geld gaat opleveren. In de zomer zal er op de Noordzee een test worden gedaan met een proefboorplatform, en daarna moet het echte werk beginnen. Allereerst met de ontmanteling van het Yme-platform voor de kust van Noorwegen. Gebouwd door SBM Offshore, maar nooit in gebruik genomen omdat het niet voldeed aan alle veiligheidsnormen. Verder gaat Allseas drie boorplatforms installeren voor Statoil en zijn er vier opdrachten van Shell voor het verwijderen van boorplatforms.

Voor een van deze platforms, de Brent Delta, werd de Pioneering Spirit tijdens de bouw in Zuid-Korea zelfs nog zeven meter breder gemaakt. 'Op de werf in Zuid-Korea is het schip weer opengesneden om het te kunnen verbreden. Als je goed kijkt zie je dat de Pioneering Spirit een asymmetrische bouw heeft', zegt Regtop tijdens een rondgang door het imponerende ruim.

Bij dit schip horen veel overtreffende treden en Regtop laat ze graag zien. Het dekhuis — een rondleiding is ook goed voor het scheepsvocabulaire — kan 571 medewerkers herbergen. Er is voldoende voedsel aan boord voor drie maanden, bewaard in grote koel- en vrieshuizen.

'We zijn trots op dit schip en willen het ook laten zien. Van die openheid waren we voorheen nooit zo'

Verder is er een speciale ruimte met draaibanken en schaafmachines. 'Alle onderdelen moeten we tijdens de vaart zelf kunnen maken. Stilliggen kost veel geld.' Op een ander dek zijn een grote wasserette, een klein ziekenhuis en een zaal met fitnessstoel en waarop de gemiddelde sportschoonklast jaloers kan zijn. Regtop: 'Puur voor de kracht. Lopen doen we op dit schip genoeg; dagelijks toch al gauw vijftien kilometer.'

In het deel van het ruim waar olie- en gaspijpen aan elkaar worden gelast, wijst de kapitein op vier enorme spoelen met elk 5000 meter aan staalkabels met een dikte van 14 centimeter. Met deze installatie kunnen de pijpen tot grote diepte op de zeebodem worden gelegd. De Pioneering Spirit kan 27.000 ton aan olie- en gaspijpen opslaan aan dek.

De Pioneering Spirit is een bijzonder schip, en dat is het. Edward Heerema is ervan overtuigd dat het de offshoresector zal veranderen. Maar ook het concern zelf verandert erdoor. Hagelstein: 'We zijn trots op dit schip en willen het ook laten zien. Die openheid, daar waren we voorheen nooit zo van.'

Schelte Spirit

De naam mag dan gewijzigd zijn van de Pieter Schelte in de Pioneering Spirit, daarmee is het schip niet minder een eerbetoon van Edward Heerema aan zijn vader Pieter Schelte Heerema (1908-1981). Deze grondlegger van de Nederlandse offshore-industrie is omstreden: hij was in de oorlog lid van de Nederlandse SS. Shell, een belangrijke opdrachtgever van Allseas, drong er vorig jaar op aan de naam van het gevaarte te veranderen. Maar de initialen blijven ondanks die naamswijziging PS. En

de naam Pieter Schelte is nog steeds zichtbaar op het schip; de letters zijn op de boeg vastgeklonken en niet zomaar te verwijderen. Vader Heerema stond ook centraal bij de festiviteiten die vorig jaar werden gehouden bij de doop van het schip. Bij die gelegenheid memoreerde Edward Heerema zijn vader uitgebreid: 'Jouw ziel zal altijd met dit schip meevaren', tekende het vakblad De Ingenieur op. Aan dat doopfeest herinnert nog een metershoog stalen hart, dat nu in het ruim van het schip is geïnstalleerd.