



Teruggepest uit de Bermudadriehoek

In de vorige Blikopener merkte ik op, dat de industrie in het algemeen en de oppervlaktetechniek in het bijzonder de aandrager is van oplossingen voor milieuproblemen. Zoals het actueel geworden klimaatprobleem. Tegelijk schreef ik dat we juist het land uit gepest worden door milieuregelgevingen.

In januari woonde ik een duurzaamheidsdebat bij van een politieke partij, en op de website van het bijbehorende wetenschappelijk instituut vond ik mijn opmerking van bovenstaande strekking terug. "De verfindustrie voelt zich weggepest" was ervan gemaakt. Nou ja, ik spreek niet namens de verfindustrie maar heb het woord 'wegpesten' inderdaad wel gebruikt. Bij uitstek ondergewaardeerd is een nationale topscorer in technologie: de chemische industrie. Die ook verfgroenstoffen maakt.

De laatste jaren heb ik een paar industriebedrijven bezocht die werk bleken te doen dat een tijdje het land uit gevlucht was naar Centraal Europa. Gevlucht voor de hoge loonkosten (niet de netto verdienste van de gewaardeerde medewerker, maar alle boetes die er op het creëren van werkgelegenheid staan, de 'werkgeverslasten'. Daar kun je aardig vaak voor foutparkeren. Ik noem het liever 'werkgelegenheidslasten', want het gaat ten laste van de werkgelegenheid). Gevlucht ook voor de regeldruk, maar dat blijkt voor ruim de helft uit Brussel te komen en daar hoort Centraal Europa intussen ook bij.

Maar nu weer teruggevlucht vanwege de toeleveringsonbetrouwbaarheid en de 'achterblijvende initiatiefneming bij suboptimale processtromen'. Tjonge, wat kan ik dat netjes verwoorden zeg.

Tip: stel een zeer Duitse ingenieur aan als bedrijfsleider, zoals Griekenland deed voor de stadionbouw van de Olympische Spelen. Werd toch nog kantje-boord (dus toch weer ten koste van de staal conservering die *last minute* moest. Beetje jammer voor die constructies die hopelijk niet voor een maandje neergezet waren).

Betere tip: bekijk voordat je weggaat eerst of je in Nederland niet je procesrendement met enkele tientallen procenten kan verbeteren, door het afstemmen van deelstappen en optimaliseren van takttijden.

Bonustip: kijk welke van je leveranciers bijdragen aan het bedrijfsresultaat en trek daar meer mee op. In plaats van alleen te gaan zitten kaasschaven over de prijs. Opgepikt op de Industriële Week in de Jaarbeurs Utrecht, bij een seminar van de Nederlandse Vereniging voor Doelmatig Onderhoud. Toevoeging mijnerzijds: wees óók een leverancier die meedenkt in een totaalproduct, anders krijg je zelf de kaasschaaf gepresenteerd. Hoe belangrijk wil je zijn voor een opdrachtgever?

Maar krijgen we ook werk terug uit Zuid Korea en Vietnam? In augustus meldden we dat er een nieuw coatingvoorschrift voor ballasttanks van schepen zijn intrede heeft gedaan. Aanleiding was het zinken van schepen door corrosie, zie afbeelding

Vaak leveren schadegevallen een driehoeksdiscussie op tussen verleverancier, staalconserveerder en de eigenaar. Maar nu heeft een Bermudadriehoek van zout ballastwater, slechte inspecteerbaarheid en onvoldoende coatingdoorlooptijd genoeg tonnage getorpedeerd, om het eens beter aan te pakken. De scheepseigenaren zijn de grote winnaar, leerde ik in Hamburg (zie het voorpagina-artikel in de rubriek Techniek), maar de metaalconserveerders zijn winnaar en/of verliezer. Dat hangt er maar van af in hoeverre je mee kan in de striktere voorschriften. Daar zijn Nederlandse en Duitse bedrijven beter in dan, eh, hoe zeg je dat netjes... minder Nederlandse en minder Duitse bedrijven overzee. Dus wordt er misschien óók wel werk teruggepest.

Zoek de verschillen... Nou ten eerste zijn technische voorschriften die veiligheid en duurzaamheid ten goede komen, te verkiezen boven politiek kantoorwerk. Ten tweede heb je als scheepswerf meer in de hand in hoeverre je werk blijft aanpakken waarbij je aan die moderne vereisten wilt voldoen of niet. Dat is deels gewoon bedrijfsbeleid. En je kan het uitbesteden aan een degelijke conserveerder in een hogelonenland. Ten derde staat de technologie (glasvezelversterkte coatings, analyseapparatuur, ...) niet stil, die kan bijspringen.

Voor zover die coatingtechnologie niet afgeremd wordt door politieke regelgeving, natuurlijk. En zo is de driehoek rond.



Voorkom een olietank als met de tanker Erika
 In 1999 kwam zo'n 20.000 ton ruwe olie in de Golf van Biskaje terecht nadat de romp van de tanker Erika brak, voor de kust van Bretagne, Frankrijk. Na onderzoek bleek de oorzaak corrosie te zijn. Tijdens routine-inspectie en onderhoud was de ernst van de staat waarin het schip verkeerde niet opgemerkt. In dit artikel wordt de methode Acoustic Emission (AE) detectie besproken, waarmee plaatsen met een doorgaand corrosieproces gelokaliseerd worden door het opvangen van signalen. De signalen worden opgewekt door het energieverlies dat optreedt al het staal terugkeert naar zijn oorspronkelijke toestand, een proces dat beter bekend is als 'corrosie'. Waar een aanvankelijke corrosieplaats gepasseerd is, wordt geen signaal meer gegeven. Aangezien hier ook geen materiaalafvoer meer optreedt, is dit juist een voordeel van het detectieprincipe.

