

WERKEN BIJ MARIN: KANSEN EN MOGELIJKHEDEN TE OVER

Even voorstellen: Patrick Hooijmans, werkzaam als projectmanager bij MARIN, waar ik in 1997 al tijdens mijn afstuderen verzeild raakte. In 1993 begon ik aan de opleiding Scheepsbouwkunde, toen nog in Haarlem. Tijdens de gebruikelijke stages heb ik rondgesnuffeld bij jachtwerf Neptunus, de Schelde en Bluewater. Alles liep volgens schema, en dus was het in het 4e jaar tijd voor de afstudeeropdracht.

Deze deed ik bij het helaas ten onder gegane Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan de IJssel. Hier deed ik onderzoek naar alternatieve lashing-methoden voor RO-RO's. Het vastzetten van trailers aan boord van een RO-RO is namelijk een tijdrovende, handmatige klus en is vereist bij ieder weertype, dus ook als er geen rimpel op het water te zien is. Op het moment dat het schip dan toch gaat bewegen, wil je dat de trailers wel netjes blijven staan; en wil je iets weten van scheepsbewegingen en slingergedrag dan kom je al gauw uit bij MARIN.

Tijdens een eerste gesprek kreeg ik te horen dat wanneer ik geïnteresseerd was naar de mogelijkheden bij MARIN, ik een open sollicitatie kon schrijven. Zo gezegd zo gedaan; er volgde een sollicitatiegesprek en ik kreeg een aanbieding. Ik had op dat moment ook een andere aanbod, dus dat werd wikken en wegen. Uiteindelijk is de keus op MARIN gevallen, gezien de doorgroeimogelijkheden en variatie van de werkzaamheden. En tot op de dag van vandaag werk ik er nog steeds met veel plezier.



Als projectmanager bezoek je regelmatig beurzen en conferenties.

Data-analist

In eerste instantie werd ik aangenomen als Data-analist Vlakwater. Hierbij kijk je in hoofdzaak naar de weerstand van een schip en het benodigde vermogen om een bepaalde snelheid te halen; ook brandstofverbruik speelt natuurlijk een belangrijke rol. Ik deed de proefvoorbereiding voor de projecten waaraan ik was gekoppeld, en na uitvoering analyseerde ik de meetresultaten. Deze rapporteerde ik aan de projectleider, die dit weer aan de klant communiceerde. In deze functie heb je dus veel contact met de bemanning in de sleeptank, zie je wat er gebeurt met het model tijdens de modeltesten, en overleg je met de projectmanager. De projecten voor Vlakwater zijn doorgaans kortlopend; ik heb in die periode dus aan veel verschillende projecten gewerkt, variërend van een enkelschroeftanker tot een snel waterjet aangedreven motorjacht, en van cruiseschepen tot complexe multi-thruster semi-subs.

Toen in 2000 de Vacuümtank in Ede tijdelijk was gesloten voor renovatie en MARIN toch cavitatieobservaties en drukmetingen wilde blijven aanbieden aan de klant, weken we uit naar een faciliteit in Berlijn. De data-analysist ging met het project mee om daar ter plaatse de condities voor de proeven te bepalen en de observaties en metingen te analyseren en rapporteren. Met enige regelmaat zat ik dus in Berlijn, met als hoogtepunt vijf weken voor de proeven voor het cruiseschip Queen Mary 2.

Studiemogelijkheden

Naast de reguliere werkzaamheden wilde ik graag verder leren en de tweejarige deeltijd post-HBO opleiding Meet-, regel- en esturings-techniek volgen. Dit werd door MARIN direct aangemoedigd; de kosten werden betaald en de studie volgde ik deels tijdens werktijd. Via een samenwerkingsverband tussen de hogeschool en een Engelse universiteit heb ik nog een afstudeeropdracht gedaan, en aansluitend mijn Master degree behaald. Het ging hier om uitgebreid validatieonderzoek naar Quasi-steady propulsion tests, wat een alternatieve methode is voor het uitvoeren van voortstuwingsproeven.

Projectmanager

Na zo'n 3 jaar was ik toe aan een nieuwe uitdaging en kon ik doorgroeien naar de functie van projectmanager op het gebied van Powering (weerstand en voortstuwing). Nu kreeg ik direct met de klant te maken, wat een totaal

andere dimensie aan het werk geeft. Je bent nu niet alleen verantwoordelijk voor de kwaliteit, maar moet ook een stukje communicatie en service bieden. Het betekent ook dat je acquisitie gaat doen, waarbij je relevante beurzen bezoekt en conferenties bijwoont. Aangezien ik veel te maken kreeg met motorjachten belandde ik onder andere dus op de Monaco Yacht Show. Lekker een weekje op kosten van de baas aan de Franse Rivièra... met lange dagen, veel praten en proberen nieuw werk binnen te halen.

Naast de contacten met de klant ben ik met een grote variatie aan werkzaamheden bezig. Het begint al met het beoordelen en optimaliseren van het lijnenplan, daarnaast het voorstellen en voorbereiden van de proeven, de proeven bijwonen en de resultaten beoordelen en rapporteren naar de klant. Enkele bekende projecten waar ik tot nu toe aan heb gewerkt zijn de MY Predator van Feadship, een America's Cup zeiljacht van Mascalzone Latino en het Volvo Ocean race zeiljacht van ABN Amro.



In Monaco zie je de mooiste schepen voorbij komen, en dit keer op ware grootte...

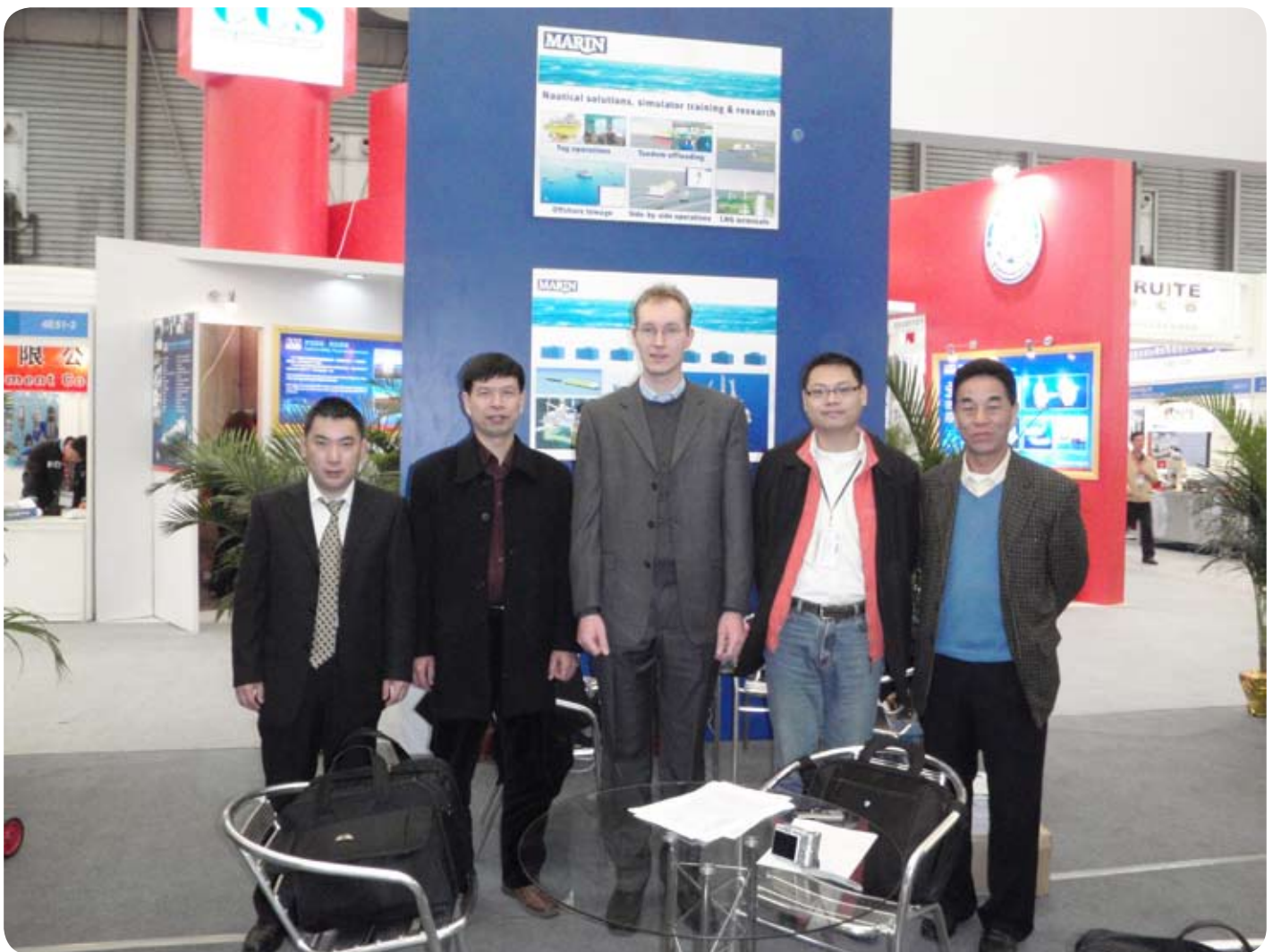
China

Omdat MARIN wereldwijd werkt en dus ook met China, is er in 2003 gezocht naar een partner daar. Onze keus viel op SSSRI in Shanghai (Shanghai Ship and Shipping Research Institute), omdat zij goede kennis hebben van de locale markt. Dit lijkt cruciaal voor een goede samenwerking met Chinezen. Na eerst wat onderzoeken naar de kwaliteit aldaar werd besloten om klanten de mogelijkheid te bieden om voor lage kosten (maar ook mindere kwaliteit) proeven in China te laten uitvoeren en hierbij toch gebruik te maken van de kennis van MARIN. Om toch een zekere mate van kwaliteit te waarborgen wordt daarvoor toezicht gehouden door een projectmanager

van MARIN. Omdat de samenwerking naar ieders tevredenheid verliep is begin 2010 een Joint Venture in Shanghai opgericht. Omdat ik de eer had bij SSSRI een aantal projecten te laten uitvoeren en de Chinezen dus mijn blauwe ogen hadden gezien, ben ik aangesteld als Deputy General Manager, waarbij een persoon van SSSRI de General Manager is.

Verschillende disciplines

Naast de zaken in China waren we bij MARIN ook druk bezig om nog meer klantgericht te werken. Daartoe is een kleine afdeling opgericht die zich niet met één vakgebied (powering, manoeuvring of seakeeping) bezig houdt, maar met alle drie de disciplines.



Regelmatig op bezoek in China in het kader van de samenwerking met SSSRI



Modeltestonderzoek - interessant en vaak ook spectaculair

Eerst was het namelijk zo dat projectmanagers gespecialiseerd waren in één kennisgebied; een klant met vragen op meerdere vakgebieden kon dus te maken krijgen met twee of drie specialisten binnen zijn project. Met name binnen de wat kleinere projecten heeft een klant liever met een en dezelfde persoon contact. Dus een projectmanager die van alles wat afweet en de eerste adviezen kan geven en vervolgens waar nodig de specialisten kan raadplegen. Enkele projectmanagers, waaronder ikzelf, hebben daarom een kleine afdeling opgezet met projectmanagers die deze brede blik bieden. Hierdoor kunnen we al in een vroeg stadium van een ontwerp de klant van allerhande adviezen voorzien en de consequenties van een verandering van het lijnenplan op alle fronten in ogenschouw nemen.

Het blijkt een goede zet te zijn geweest, want tegenwoordig is de hele afdeling Schepen op deze wijze geherstructureerd, waarbij we nog meer inspelen op de diverse markten en de marktgerelateerde issues. Als marktcoördinator voor de koopvaardij schepen en kleine werkboten ben ik nu verantwoordelijk voor de marketing.

Zoals je ziet, bij MARIN kansen en mogelijkheden te over voor een dynamische carrière. Dus ben je geïnteresseerd in een stage of afstudeeropdracht? Neem contact op via hrm@marin.nl en bekijk wat jouw mogelijkheden zijn. Wie weet komen we elkaar nog tegen!

Patrick Hooijmans