



AMBACHTELIJK WERK VOOR SUPERJACHTEN



MET BEHULP VAN EEN HOUTEN MOCKUP WORDT IN ECHTEN EEN TRAP VOOR EEN SUPERJACHT GEMAAKT. RECHTS DE GEMONTEERDE TRAP, EEN BLIKVANGER AAN BOORD.

Spiegelend rvs van Werkvreugde

In de wereld van de superjachten bedient Werkvreugde in Oss en Echten vele klanten met spiegelende roestvrijstalen elementen die het schip niet alleen praktisch ten dienste staan, maar ook verfraaien, zoals trappen, bolders, hekwerken en relingen. We namen een kijkje bij de productielocaties in Brabant en Friesland, waar vakmensen uitblinken in ambachtelijk werk.



COMPLICERENDE FACTOR: TRAPPEN MET WELVINGEN. DE MOCKUPS HELPEN ALLES EXACT OP DE JUISTE PLAATS TE KRIJGEN.

Jean-Paul Hulsman, commercieel directeur van de beide vestigingen van Werkvreugde, legt uit dat leveren voor kleinere jachten eigenlijk niet meer aan de orde is. "Wij richten ons vrijwel uitsluitend op de superjachtbouw in Nederland, maar ook daarbuiten. Onze overhead is voor 'het kleine werk' simpelweg te groot. De doorlooptijd van een project is soms wel drie jaar. Werkvreugde doet de digitale inmeting, engineering, planning, projectbeheersing, kan gecertificeerd werken, slingerproeven uitvoeren, etcetera." Werkvreugde levert aan vrijwel alle grote Nederlandse jachtbouwers, en ook wel incidenteel aan Europese werven.

Stef Brandsma is algemeen directeur in Echten en Yorick Keuken heeft die functie in Oss. Hulsman pendelt heen en weer tussen de twee locaties en onderhoudt commerciële contacten met de opdrachtgevers en levert offertes. Gezamenlijk heeft Werkvreugde een veertigtal medewerkers in vaste dienst en er is ook een schil van zzp'ers die ooit bij het bedrijf hebben gewerkt en vertrouwd zijn met het specialistische werk.

HELPEDE HAND

Samenvoeging van de twee locaties wordt niet overwogen, omdat ze verschillende specialiteiten hebben en een goede ligging ten

Naam Werkvreugde

Waar komt de naam Werkvreugde vandaan? Het begon allemaal in 1960 van de vorige eeuw bij Jachtwerf Tjeukemeer in Echtenbrug, die zijn naam ontleende aan het gelijknamig meer. Er werden vooral Tjeukemeerkruisers gebouwd en in 1962 werd in een loods op het terrein van de werf een dochterbedrijfje opgericht, met de naam Draaierij en Bankwerkerij Werkvreugde BV. Aanvankelijk werd overigens eerst gedacht aan de naam Werklust, maar die was reeds elders in gebruik. Het bedrijf richtte zich toen op het maken van allerhande onderdelen van motorjachten. In 1980 begon Werkvreugde met de productie van roestvrijstalen elementen voor jachten. Waar in 1982 de werf stopte, ging Werkvreugde in het nabijgelegen Echten verder in de opstallen van een voormalig garagebedrijf.

Werkvreugde is een naam die in het buitenland lastig is uit te spreken. Toch gaat die naam niet veranderen, want de roem is het bedrijf in zestig jaar tijd vooruitgesnel. Wel is als ondertitel toegevoegd: Dutch Stainless Steel Perfection.

opzichte van jachtwerven. "Ze vullen elkaar aan en steken elkaar zo nodig wel de helpende hand toe, bij pieken in de productie en als er een grote montageklus op een jacht is bijvoorbeeld", aldus Hulsman. "Voorop staat dat een project altijd op tijd opgeleverd moet worden."

In Oss worden de 'specials' gemaakt, zoals bolders, ankerbakken, stevenplaten, verhaalogen, ladders, trapjes, liften, masten, meubels en stripjes. "Allemaal relatief kleine dingen waar heel veel tijd in gaat zitten. In Echten is veel meer ruimte, daar worden onder meer dekhoge trappen gemaakt en lange relingen."

OVALE BUIS

Werkvreugde heeft een handvol concurrenten in Nederland. Hulsman: "Het zijn allemaal gerenommeerde bedrijven, die hun eigen specials hebben. De een kan zelf glas buigen en levert dat graag in combinatie met rvs en de ander is bijvoorbeeld goed in de verwerking van ronde buis. Werkvreugde is heel goed in ovale buis, waarvoor we een speciale machine hebben ontwikkeld. Wij leveren zelfs wel ovale buis aan concullega's; je moet elkaar iets kunnen gunnen." De ovale buis wordt gemaakt uit ronde buis, die wordt ingekocht bij toeleveranciers als Nedinox en Fischer Edellaal.



POLIJSTEN VERGT VEEL VAKMANSCHAP. WAT BIJ HET RVS-WERK OPVALT IS DAT ER GEEN LASNADEN TE ZIEN ZIJN, DIE WORDEN WEGGESLEPEN EN LANGDURIG GEPOLIJST. EERST WORDT EEN GROOT AANTAL SCHUURSCHIJVEN IN STEEDS FIJNERE GRADATIES GEBRUIKT, WAARNA WORDT OVERGESCHAKELD OP POLIJSTEN MET PASTA, WAARDOOR DE GLANS ONTSTAAT.



De stevenplaat, ankerbak, bolders en verhaalogen worden al tijdens de bouw van een casco gemonteerd. Maar alle andere rvs-delen volgen pas later. Hulsman: “Wij komen altijd als laatste. Als de planning van de jachtschilder achterloopt of de cascobouwer, moeten wij toch op tijd leveren. Een casco is niet op de millimeter nauwkeurig gebouwd. Wij kunnen pas aan de slag als de finefiller plamuur op het casco zit. Dan gaan we digitaal 3D inmeten en maken onze werktekeningen. Dikwijls maken we een sample van een stukje reling met de staander, een onderbuis en een ovale buis erop. Pas na goedkeuring van de klant beginnen we met de productie.”

AMBACHTELIJK WERK

Er zijn zowel in Oss als Echten geen geavanceerde CNC-gestuurde machines te bekennen, wel draaibanken, zetbanken, persen en walsen. Brandsma: “Onze middelen zijn onze mensen. Er is veel ervaring nodig om de normtijden voor het polijsten goed in te schatten. Het risico van beschadigen is ook nog eens groot, ook door derden na montage, dan laten ze er bijvoorbeeld een kabel overheen lopen, omdat men niet begrijpt hoe kwetsbaar het oppervlak is en hoeveel werk erin zit. Het is allemaal ambacht, dat wordt weleens vergeten, dat is heel bepalend voor het werk wat we doen. Slijpers en polijsters zijn essentieel, daar kunnen we geen robot op loslaten. We hebben tevens de inzet van robots voor laswerk geprobeerd, maar ook dat is kansloos.” Wat wel winst oplevert, is de inzet van 3D-printen van rvs: “We zijn daarmee begonnen voor lastige onderdelen. Daarmee vang je het verlies aan vakmanschap op dat steeds meer ontstaat.”



DE GEPLOTTE WERKTEKENINGEN WORDEN UITGEVOERD, WAT HEEL WAT PLAATS IN BESLAG NEEMT.

EEN VERSCHANSING, MET HET NODIGE BOCHTENWERK, WORDT OOK MET BEHULP VAN EEN MOCKUP GECONSTRUEERD.

MOCKUPS VOOR TRAPPEN

In Echten wordt het ‘grote’ werk gedaan. Voor dekhoge trappen, recht en met draaiing, worden houten mockups gemaakt. Een stuk van de verschansing van het achterschip is nagebouwd om daar relingen precies op maat te construeren en monteren. “Wij bouwen het allemaal precies na”, aldus Brandsma: “De trappen zijn een specialiteit, daar hebben we een paar jaar geleden een goede methode voor ontwikkeld. Er zitten veel variabelen in, die we allemaal in de mockup verwerken. Elke trap is weer anders. Het construeren is heel arbeidsintensief. Ik denk niet dat er concurrenten zijn die de trappen economischer kunnen maken. De meeste kosten zitten in de arbeid.”

OP DE VLOER

Van tekeningen van de jachtwerf worden eigen constructietekeningen voor de relingen gemaakt, schaal 1:1, met alle buigingen, krommingen en de zeeg van het schip. Op de vloer worden deze geplote tekeningen uitgelegd. Omdat schepen steeds groter worden en veel op de vloer wordt gewerkt, is er eigenlijk meer ruimte nodig en die is er in het huidige pand niet, aldus Brandsma. “We mogen hier niet uitbreiden. Ons kantoor is aan de buitenkant een Jugendstil-woning uit de jaren 20 en dat is beschermd dorpsgezicht en ook de burens willen niet meewerken. Als we groter willen,



316L

Roestvaststaal met de aanduiding 316L wordt bij Werkvreugde het meest gebruikt. Het is een austenitische roestvast staal, dat dankzij het hogere nikkel- en molybdeengehalte uitstekende corrosiebestendige eigenschappen heeft. Het heeft ook een lage rekgrens en een hoge treksterkte. Type 316L is een extra-koolstofarme versie van type 316, die schadelijke carbideprecipitatie door lassen elimineert.

In Oss heeft Werkvreugde beitsbaden (foto) met waterstoffluoride en salpeterzuur, waar rvs producten na bewerking (zoals lassen, gloeien, buigen) in worden gelegd. Daarmee krijgt rvs zijn oorspronkelijk structuur terug. Beitsen en het zogeheten passiveren verwijdert lasverkleuring, gloeihuid, vreemd ijzer, herstelt de corrosiebestendigheid en brengt deze weer volledig terug naar het oorspronkelijke niveau van het basismateriaal.



DOOR VERHITTING MOET DE BUIS DE GEWENSTE ZEEG KRIJGEN.



IN OSS LIGT EEN GROOT AANTAL GLIMMENDE RVS-ONDERDELEN GEREED VOOR MONTAGE OP SUPERJACHTEN, ZOALS LADDERS EN KUNSTIG GEBOGEN RELINGEN VOOR EEN MAST EN KRAAIENNEST.

moeten we naar een andere locatie. We hopen op termijn in de buurt een ruimer pand te vinden.”

LASTIGE VARIABELEN

Hulsman vertelt dat het calculeren vroeger moeilijk was, maar het gebruik van een computersysteem, waarin werknemers de tijd die ze aan een opdracht besteden invoeren, heeft dat opgelost. “Het is niet moeilijk om uit te rekenen hoeveel materiaal er nodig is, of hoeveel laswerk. Maar al die variabelen waar je geen invloed op hebt, dat maakt het lastig. Zoals verschuiven van planningen door de werf omdat het schilderwerk langer duurt dan gepland, uitval van personeel door corona, of wijzigingen tijdens de bouw waar wij geen weet van hebben. Het ligt aan het raakvlak met het schip, er kan heel veel misgaan,

want het is allemaal custom built. Als je in het engineeringstraject iets niet goed doet, iets wat door iedereen over het hoofd wordt gezien, waardoor het niet past op



JEAN-PAUL HULSMAN (L) EN STEF BRANDSMA: ‘HET IS ALLEMAAL AMBACHT, DAT WORDT WELEENS VERGETEN, DAT IS HEEL BEPALEND VOOR HET WERK WAT WE DOEN.’

het moment van plaatsing, dan heb je toch een serieus probleem. En helaas gebeurt dat weleens een heel enkele keer. Maar dit proberen we natuurlijk te beperken.”

TROTS PERSONEEL

Echten en omgeving is dunbevolkt en dat maakt het niet gemakkelijk om vakmensen te krijgen. Brandsma: “Op 13 november vorig jaar hebben we een open dag georganiseerd en daaruit bleek dat veel mensen in het dorp geen idee hadden wat we hier maakten. We hopen dat we via-via mensen kunnen bereiken die hier zouden willen werken. Het grootste deel van ons personeel woont in een straal van tien kilometer van het bedrijf. De laatste tijd hebben we ook een paar dames aan het werk, onder wie een enthousiaste leerlinge die een Bol-opleiding metaal volgt in Sneek. Voor de mensen die hier werken is het heel aantrekkelijk om te zien dat wat ze gemaakt hebben een prominente plaats op het schip krijgt, daar zijn ze trots op.”

‘ONE-STOP-SHOP’

Werkvreugde is in 2020 overgenomen door de HS Steel Group, een investeringsmaatschappij van Hans Struijk. Hij heeft vorig jaar ook een meerderheidsbelang genomen in Marron Jachtbouw en Eco-Deck. De drie bedrijven hebben zich voor het eerst gezamenlijk op Metstrade 2021 gepresenteerd. De intentie is naar een ‘one-stop-shop’ te gaan voor de complete outfitting aan de buitenkant van het schip. Brandsma: “We hebben nu al rvs, teak en artificial teak. Daar missen we nog jachtglas in, voor relingen en verschansingen. De nieuwste tendens is dat glas een onderdeel wordt van de constructie van een jacht, daar wordt onderzoek naar gedaan. Onze grootaandeelhouder ziet een uitbreiding met glas wel zitten. We hebben uitstekende relaties met diverse glasleveranciers in binnen- en buitenland, want we leveren al rvs-producten in combinatie met glas. Maar als je de jachtbouwers wilt ontzorgen, is het mooi als er één aanspreekpunt is.”

www.werkvreugde.nl

TEKST EN FOTO'S RENS GROENENDIJK