

Offshore-industrie

Maanden van huis, voor een goed salaris. Vier mannen vertellen over de offshoresector

WERK&GELD PAGINA E8-9

Offshore kraan-
machinist
Chiel Suers viel
direct voor zijn
werk: „Toen mijn
dochter klein was,
vroeg ze weleens:
waarom ga je nou
weg?”



INTERVIEW OVER OFFSHORE-INDUSTRIE

Weken van huis, voor een goed salaris en avontuur

Soms maanden van huis, zeven dagen per week werken, bekaf bij terugkomst. Maar ook een goed salaris en broederlijke collega's. Vier mannen vertellen hoe het is om te werken in de offshoresector.

Tekst **Jette Pellemans** Foto's **Merlijn Doornik**

Als zijn werkdag op zee erop zit, pakt Guido Hartmann (42) altijd zijn telefoon erbij om te facetimen met het thuisfront: zijn vrouw en vier kinderen. Op een avond, nu anderhalf jaar geleden, is het videobellen wat minder vrolijk. Zijn zoon van negen maanden heeft hoge koorts. Hartmann ziet op zijn scherm hoe zijn kind begint te stuiptrekken. Een aanval, maar van wat? Zijn vrouw erbij, 112 erbij. Zelf zit hij zo'n driehonderd kilometer verderop. Hij is bestuurder van onderwaterrobots bij windenergiebedrijf C-Ventus en is op dat moment aan het werk op zee, bij een windmolenpark in Noord-Duitsland.

„Ik had de bevoegdheid om beslissingen te nemen en zei meteen: we draaien de boot om en ik ga naar huis. Ik wist dat het zes uur varen was naar de Eemshaven en daarna nog twee uur met de taxi naar huis. Dat waren acht stressvolle uren, ja.” Het liep gelukkig goed af. Na onderzoeken en een nachtje in het ziekenhuis mocht zijn zoon naar huis. Drie dagen later zat Hartmann weer op zee. Aan dit soort momenten denkt hij niet graag terug. Maar de nadelen van het 'offshoreleven' neemt hij toch graag voor lief. „Als iemand een baan weet die net zo avontuurlijk is, met net zoveel actie en vrijheid, maar dan om de hoek - dan zou ik dat best overwegen. Maar van een kantoorbaan word ik doodongelukkig en ik weet niet of mijn huwelijk het aankan als ik iedere dag thuis zou zijn. Mijn vrouw en ik zijn allebei nogal op onze vrijheid gesteld. Dus vooralsnog blijft deze baan voor ons de beste *match*.”

Leven van extremen

Nederland is van oudsher sterk vertegenwoordigd in de offshore-industrie. Vorig jaar ging er zo'n 9,5 miljard euro in om, en bijna 30.000 mensen zijn er werkzaam. Het gaat niet alleen om werk op de olieplatformen op de Noordzee, maar tegenwoordig ook vaak om werk aan windmolens, of transport over zee. Het werk staat bekend als zwaar, maar ook als goedbetaald. Vroeger groeiden de bomen écht tot in de hemel, zeggen de geïnterviewden. Nu liggen de lonen tussen bijna twee en ruim vier keer modaal. Bijna altijd wordt het loon ook aan land doorbetaald.

Het leven 'in de offshore' is er een van extremen. Óf je bent zeven dagen in de week aan het werk, op een klein oppervlak met bijna uitsluitend mannelijke collega's, omringd door eindeloze zee. Óf je bent twee, vier of zelfs tien weken achter elkaar vrij waarin je op vakantie kunt, je hobby's oppakt of meedraait in het gezinsleven. Totdat je, hup, weer voor weken uit beeld verdwijnt.

Chiel Suers (56) uit Den Helder is niet anders gewend. Hij moest nog achttien worden toen hij zijn eerste zeereis als matroos maakte. „Ik vond het meteen fantastisch. Ik verdiende serieus geld, vloog met de helikopter heen en terug naar het platform. Dat is wat je wilt als jonge jongen.”

Tegenwoordig is hij scheepstechnicus op een onderzoeksschip van het NIOZ - het oceanonderzoeksinstituut op Texel. In zijn vrije weken kan hij het niet laten om klussen te doen voor Oceanwide Personnel Services, een offshore detachingsbedrijf.

Thuis in Den Helder woont hij samen met zijn vrouw en dochter van negentien. „Toen mijn dochter klein was, vroeg ze weleens: waarom ga je nou weg? Andere papa's waren wel altijd thuis met het eten. Maar dan legde ik uit dat ik straks ook weer twee weken thuis zou zijn om haar iedere dag naar school te brengen en op bed te leggen. En als haar fietsje te klein werd, zouden we meteen een nieuwe kunnen kopen - dat komt ook door het werk van papa.”

Suers' vrouw komt uit de Filipijnen. Daar kijken ze volgens hem heel anders

naar het offshoreleven. „Die jongens daar werken ook vaak op zee, maar zijn soms wel twee jaar van huis. Dus die zes weken van mij vindt ze goed te doen.”

Zijn vrouw heeft twaalf jaar fulltime voor hun dochter gezorgd. Sinds zeven jaar werkt ze parttime in de thuiszorg.

Niet alle relaties zijn bestand tegen het werken in de offshore-industrie. Die van Bram Heikoop (28), tweede stuurman bij Jumbo Maritime (een bedrijf in zwaar transport over zee), ging vorig jaar maart uit. Dat hij telkens tien weken van huis was, was één van de redenen waarom het uitging.

Heikoop: „Het is ook niet de meest aantrekkelijke baan voor een partner, moet ik toegeven. Je moet een zelfstandig type zijn, met een eigen leven en eigen vrienden. Ik heb eerder meegemaakt dat mijn vriendin juist vrij afhankelijk was. Daar liep het dan toch op stuk.”

Voor nu geniet Heikoop volop van zijn zeeavonturen, het leren leidinggeven en verbreden van zijn horizon door verschillende landen en culturen te zien. Maar mocht hij later een gezin willen, dan zou hij dat niet willen combineren met het offshore-bestaan. „Ik zag het bij een goede vriend van me. Hij was twee maanden aan boord geweest, kwam terug en schrok bijna - zo hard was zijn zoon in de tussentijd gegroeid. Ik weet niet of je dat moet willen.”

Toch is het weken weg zijn niet voor alle relaties funest. De vrouw van Ferry Edelaar (48) zegt aan het eind van een vrije periode weleens gekscherend: „Nou, tijd dat je weer offshore gaat.” Edelaar is hoofd operationeel management op een platform van offshore gasproducent Neptune Energy in de Noordzee. Na twee weken werken is hij twee weken thuis in het Friese Bolsward. „Het is voor mijn vrouw natuurlijk wel intensief. Alles of niks. Dus na die twee weken is het voor iedereen goed dat ik weer naar zee ga. 'Ik ga weer naar mijn andere familie', zeg ik dan.”

Tien voor zes gaat de wekker

De dagen daar verlopen volgens een vast patroon. Tien voor zes 's ochtends gaat de wekker en even later begint zijn twaalf uur durende dienst: van zeven tot zeven. Daarna is het een half uur op de loopband en roeimachine, hapje eten, journaal kijken, zijn vrouw bellen en om tien uur 's avonds naar bed. Edelaar: „Zo'n ritme is niet voor iedereen weggelegd, maar voor mij werkt het prettig. Ik ben wel iemand van schema's en structuur.”

Bij Guido Hartmann, die de onderwaterrobots bestuurt, zijn de dagen juist heel gevarieerd. Het is nooit zeker wanneer hij in actie moet komen, dus kan hij vandaag gebeld worden om morgen op pad te gaan. Dat kan voor één week in de buurt van Vlissingen zijn, maar ook zes weken Libië of Taiwan. Die variatie is voor een „stuiterbal eerste klas” als Hartmann een welkome voorwaarde. Zijn vrouw doet geen betaald werk en kan zo meebewegen met zijn onvoorspelbare ritme, al levert dat thuis best weleens discussies op. „Zij zegt: 'het draait wel allemaal om jouw werk'. Dat is ook zo. Ze ziet ook wat de voordelen zijn: we kunnen met het gezin makkelijk van mijn salaris leven. Tegelijkertijd had zij een eigen carrière willen hebben. Dat is soms wel frustrerend voor haar ja, dat klopt.”

Bij stuurman Bram Heikoop is de dagindeling nog weer anders. Met Jumbo Maritime verplaatst hij zware lading, zoals onderdelen van een windmolen, van A naar B. Zijn laatste reis ging van Noord-Frankrijk naar Australië. „Als we eenmaal varen, verlopen de dagen in een vast ritme. Mijn eerste dienst is van twaalf tot vier uur 's nachts: de 'hondenwacht' noemen ze die, de klassieke taak voor de tweede stuurman. Daarna doe ik een blokje van negen tot twaalf met veilig-

»
Reizen is de reden dat ik dit vak zo mooi vind. Je bent aan het werk en tegelijk op wereldreis

Bram Heikoop
tweede stuurman

heidschecks, en later nog van twee tot vier. Best pittig, ja, maar na een paar weken zit je helemaal in dat ritme.”

Na een reis van zo'n acht weken en het lossen van de lading zit zijn *term* erop. De laatste keer reisde hij terug via Indonesië en Vietnam en vloog vanaf Singapore naar huis. „Met corona is het nu wat lastiger, maar het reizen is de reden dat ik dit vak zo mooi vind. Je bent aan het werk en tegelijk op wereldreis.”

Rekening met elkaar houden

Al die tijd zitten de mannen fulltime met hun collega's aan boord. Dat is volgens Ferry Edelaar een kwestie van inschikken en rekening houden met elkaar. „Iedereen is daar professioneel in. Je overlegt wie eerst gaat douchen, laat iemand met rust als die een momentje voor zichzelf

pakt. Dat zijn allemaal ongeschreven regels.”

De andere kant van de medaille is de broederschap die ontstaat aan boord. Edelaar: „Ik heb meegemaakt dat een collega te horen kreeg dat zijn zoon was omgekomen bij een ongeval. Dat zijn momenten die je niet snel vergeet. We hebben hem zo goed mogelijk ondersteund en snel op een heli naar huis gekregen. Met tientallen collega's zijn we bij de begrafenis geweest.”

Bram Heikoop had in zijn beginjaren soms moeite met het opgelegde voltijds samenzijn, zeker met mannen met wie hij het wat minder goed kon vinden. „In dit wereldje vliegen er soms best wat harde commentaren over tafel. Ik trok me dat dan aan; dacht na of ik het anders had moeten doen. Nu weet ik dat je zulke fric-

ties zo snel mogelijk uit moet spreken, want je gaat elkaar hoe dan ook nog tegenkomen.”

Enmaal thuis geeft iedereen aan twee tot drie dagen 'knock-out' te gaan. Bijslapen, bijkomen van al die dagen werken zonder veel privacy. Daarna is er ruim baan voor hobby's en klussen.

Chiel Suers was toch al niet het type dat stilzat, dus na een weekje uitrusten „kan hij wel weer”. Als hij niet voor Oceanwide korte opdrachten doet, klust hij aan een nieuwe serre met een bevriende collega of zoekt hij uit welke vis hij op zijn nieuwe gasbrander kan barbecueën, zoals hij leerde van de Filipijnse bemanning. „En dat wordt dan allemaal doorbetaald, hè. Soms stoten die collega en ik elkaar weleens aan: wát een job hebben wij toch.”



Stuurman
Bram Heikoop
is soms lang van huis: „Het is ook niet de meest aantrekkelijke baan voor een partner, moet ik toegeven.”