

## Havenondernemer van het Jaar 2019 Port of Zwolle, Thecla Bodewes:

# 'UITEINDELIJK WORDT WATERSTOF DE NORM'

**Scheepswerfdirecteur Thecla Bodewes van Thecla Bodewes Shipyards is uitgeroepen tot Havenondernemer van het Jaar 2019 Port of Zwolle. De succesvolle ondernemster, die leiding geeft aan Thecla Bodewes Shipyards, volgt daarmee Nutte Visser van MCS Terminals op. Haar internationale bedrijf is gespecialiseerd in de nieuwbouw van onder meer coasters, duwbotten, zeeslepers en bagger- en passagiersschepen.**

### **W**at betekent de titel Havenondernemer van het Jaar 2019 Port of Zwolle voor u?

Deze titel is een eerbetoon aan alle mensen die werkzaam zijn bij onze scheepswerven. Het uitreiken van de titel is belangrijk voor de regio Zwolle, om de havens in deze regio op de kaart te zetten. Port of Zwolle is niet alleen Zwolle, maar ook Meppel en Kampen. Zwartewaterland met haar drie havens moet ook nog in dat rijtje komen te staan. Amsterdam heeft hetzelfde gedaan met Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden. Samenwerkingsverbanden in de regio maken havens sterker en zorgen voor meer bekendheid.

### **Wat waren hoogtepunten in uw loopbaan?**

Het samenvoegen van verschillende scheepswerven zoals we nu hebben in Kampen, Meppel, Harlingen en Stroobos. Door onze Nederlandse nuchterheid verkopen we wat we beloven en zijn onze Nederlandse schepen bekend over de hele wereld als 'fit for purpose' met een hele goede tweedehands waarde. Havens moeten steeds meer samenwerken om zich te kunnen ontwikkelen. Het is mooi om te zien dat Port of Antwerp, Port of Rotterdam en Port of Amsterdam aanwezig waren bij

het Havendiner Regio Zwolle. Dit laat ook weer zien dat samenwerkingsverbanden, in en vooral ook buiten de regio, belangrijk zijn. In de vorm van gezamenlijke havens is Port of Zwolle een speler voor deze toonaangevende havens. Voor alleen de haven in Meppel waren ze waarschijnlijk niet gekomen!

**'De toekomst is nooit helemaal zeker'**

### **Welke ontwikkelingen waren minder positief?**

De kredietcrisis tussen 2007 en 2009 had een behoorlijk grote impact op onze branche. Er waren toentertijd weinig opdrachten. Deze impact is nu nog voelbaar. Reders zijn nog steeds bezig het vertrouwen in onze branche terug te winnen bij de banken en dat is niet makkelijk voor de grote investeringen die nodig zijn voor vlootvernieuwing. Nesc, financieringsinstelling voor de scheepvaart, verstrekt leningen aan bedrijven die zeeschepen aankopen. Verder is het bedrijf TCG bezig met een zogenaamd 'Green Shipping Fund'

voor het financieren van duurzame, toekomstgerichte schepen. Dit soort initiatieven zijn broodnodig, omdat de vloot wereldwijd oud en vervuilend is.

### **U bent nu Havenondernemer van het Jaar 2019 Port of Zwolle. Wat heeft u overgehouden aan deze titel?**

De titel Havenondernemer van het jaar 2019 Port of Zwolle versterkt de regionale band met de overheden, maar ook vooral met het regionale bedrijfsleven. Ik zeg altijd 'wat je bij de burens kunt kopen, moet je vooral niet ver weg doen'. Wij werken graag samen met toeleveranciers uit Nederland en veelal uit het noorden van ons land. De efficiëntie en het innovatieve ondernemerschap zoals wij dat in Nederland kennen, vind je niet snel ergens anders. Wat terug te vinden is in de schepen die wij bouwen. Wij beseffen heel goed dat we altijd eindverantwoordelijk zijn, maar ook dat we zonder die samenwerking met toeleveranciers geen titels binnenhalen. Leuk is ook dat ik, na het Havendiner, ben uitgenodigd door de hoge directie van Port of Antwerp om te komen praten over duurzame schepen. Wellicht is er een samenwerking mogelijk.

### **In 1998 werd u eigenaar van Thecla Bodewes Shipyards. Wat zijn de groot-**

Thecla Bodewes.

### **ste veranderingen van toen tot nu?**

We zijn van een kleine scheepswerf in Hasselt uitgebreid naar vier middelgrote scheepswerven. Ook hebben we onze lokale klantenkring in de binnenvaart verbreed naar een internationale klantenkring in de zee- en binnenvaart. Een ontwikkeling op het gebied van digitalisering is de slimmere 'Power Management-systemen' waardoor schepen minder brandstof verbruiken. Schippers die op zware olie varen kijken bijvoorbeeld naar alternatieve, duurzame brandstoffen of scrubber-systemen. Vanwege mondiale regelgeving zijn deze ontwikkelingen verplicht. Dit is een goede ontwikkeling. Voor ons als scheepsbouwers een uitdaging om de ontwerpen aan te passen zodat ze voldoen aan de emissie-eisen, maar

ook brandstof te besparen zodat de investering terug kan worden verdiend. De uitdaging ligt bij de reder, omdat voor duurzame schepen een extra investering nodig is wat het maken van rendement bemoeilijkt. Het zou de verantwoordelijkheid van de bevrachters moeten zijn om dit te compenseren in het vrachttarief.

### **U bent de zevende generatie Bodewes, dus het is een echt familiebedrijf. In hoeverre is een familiebedrijf anders dan een 'gewoon' bedrijf?**

Wij beschouwen werknemers die met mijn opa, vader en mij hebben samengewerkt ook als familie. De focus ligt altijd op de lange termijn. Het is belangrijk om wakker te blijven en open te staan voor kennis van buiten

de familie. Iedere functie in het bedrijf wordt uitgevoerd door een persoon die over de vereiste capaciteiten beschikt; familie of geen familie. Er is nog niets duidelijk over mijn opvolger en hoe de toekomst er wat dat betreft uit ziet. Natuurlijk ben ik trots dat één van mijn kinderen Maritieme Techniek in Delft studeert. Daarvoor heeft hij zelf gekozen zonder invloed van zijn moeder. Misschien is het toch een Bodewes-verslaving, maar hij mag zijn eigen toekomst bepalen. Dat heb ik ook gedaan.

### **Daarnaast heeft u nog een onderneming: Maritima Green Technology. Waarom bent u hiermee gestart?**

Maritima Green Technology maakt al meer dan tien jaar onderdeel uit van Thecla Bodewes Shipyards. Met deze onderneming richten we ons op nieuwe technologieën, duurzaamheid en scholing van werknemers. Het is goed dat onze werknemers met andere, duurzame, materialen leren werken, bijvoorbeeld aluminium of roestvrijstaal. Een voorbeeld hiervan is een project dat samen met de kunstenaar die ook het MH17-monument heeft ontworpen, Ronald A. Westerhuis uit Zwolle, is uitgevoerd. Bij Maritima hebben we ook varende drones gebouwd voor de seismische industrie en onder andere twee schepen varende op waterstof. Zo kunnen we experimenteren zonder dat het onze commerciële scheepsbouw-werkzaamheden verstoort.

### **Wat brengt de toekomst?**

De toekomst is nooit helemaal zeker. Kijk nu naar de invloed van het coronavirus op de economie. Een storm die we gezamenlijk moeten overwinnen en wat niet gemakkelijk is, maar waar de Nederlandse maritieme industrie in het verleden altijd toe in staat is geweest. Wel is er nu al een grote vraag naar, vooral duurzame, schepen. Voortstuwings door middel van kleine generatorsets die op den duur vervangen kunnen worden door lng, cng, methanol en accu's. Uiteindelijk wordt waterstof de norm, is mijn persoonlijke visie. Kortom: duurzaamheid is belangrijk, zeker ook in de toekomst. <