

# ‘Je mag dus absoluut niet conservatief denken’

De grootste bergingsoperatie van een gekapseisd schip, de Costa Concordia, lag mede in handen van twee Zeeuwse broers: Jan (25) en Korné (24) Walhout.

door Maurits Sep

**Z**e gaan gekleed in een pak van Italiaanse snit, maar zijn niet bang voor natte voeten. Integendeel. „Wij zijn een waterbouwkundig ingenieursbureau dat dwars door het water gaat. We staan met onze voeten in de branding.“ Want, benadrukt Jan Walhout, simpele opdrachtjes die op routine uitvoerbaar zijn, worden resoluut geweigerd. Samen met broer Korné zoekt hij consequent naar uitdagingen voor hun bedrijf, Ingenieursbureau Walhout Civil BV. „De complexiteit van de opdrachten die wij aannemen is altijd heel groot.“ Complexer dan de berging van de Costa Concordia bestaan ze niet. Het cruiseschip dat in januari 2012 voor de kust van Italië kapseisde, lag op een rotsige bodem. Aan boord waren giftige stoffen. Bovendien was het schip kapot, zodat

het niet zomaar opgetrokken kon worden; dan zou het breken. Het schip moest in zijn geheel worden afgevoerd, luidde de opdracht. Internationaal gerenommeerde bedrijven wonnen de aanbesteding voor het vlottrekken en bergen van de Costa Concordia en richtten een joint venture op. Een Belgische onderaannemer die vaker zaken doet met Walhout Civil, betrof de broers ook bij dit megaproject. Het zou voor elk ingenieursbureau een gouden kans zijn, maar zeker voor het jonge bureau van de twee Zeeuwen. Walhout Civil is opgericht door Korné, de jongste van de broers (nu 24), nog tijdens zijn studie civiele techniek aan de HZ Delta Academy in Vlissingen. In 2011 voegde Jan (nu 25) zich bij zijn broer. Ook hij studeerde civiele techniek aan de HZ. „Jawel, het is ons met de paplepel ingegoten“, lacht Jan. „Onze vader deed dit werk ook. Hij is lecturer waterbouw op de Delta Academy. Inderdaad, we hebben bij hem in de klas gezeten.“

Walhout Civil houdt sinds vorig jaar kantoor in het monumentale grachtenpand De Norenburgh aan de Rouaansekaai in Middelburg. De broers onderscheiden zich met een ‘ongewone aanpak’ en een ‘robuuste filosofie’, schrijven ze op hun website. Die kwaliteiten hadden ze nodig ook, voor de berging van de Costa Concordia. „Het was een gigantisch project, dat werd opgeknipt in delen“, legt Jan Walhout uit. „Eerst werden kettingen onder het wrak door gelegd, zodat het stabiel lag. Daarna werden grote platforms gebouwd op de zeebodem, van 25 meter hoog en 40 meter breed. Vervolgens werden 30 meter hoge stalen tanks aan de zijkant van het schip gelast. Daarin zat water en als dat water eruit werd geperst, zou het schip kunnen gaan drijven. Daar kwam onze inbreng bij kijken. Want via softwaremodellen moest ons team voorspellen wat het wrak zou doen als de tanks leeggepompt zouden worden. Door dat te voorspellen, zou je kunnen ingrijpen tijdens de operatie.“ „Het was onze taak om het ballast-controlesysteem te ontwerpen, te laten bouwen en in werking te stellen. Het schip lag deels dertig tot veertig meter onder water. Daar ontstond grote krachten op het schip en de systemen om het weer drijvend te krijgen. Dus je kunt niet ‘even’ iets testen. Bovendien hadden we te maken met allerlei systemen die tegelijk moesten werken. Het was voor iedereen zeer ingewikkeld. Dit had niks te maken met innovatie. Het woord innovatie wordt vaak misbruikt voor ‘het verbeteren van bestaande systemen’. Hier moest alles worden bedacht en nieuw worden gemaakt. Dan mag je dus absoluut niet conservatief denken.“

En dan zat er ook nog eens een grote tijdsdruk op het project. Terwijl hij nog met het ontwerp van de systemen bezig was, werden delen ervan al gebouwd. „Het was rocket science. We werden door velen voor gek verklaard.“ Ruim twee jaar werkte hij in Italië, op offshore schepen naast de Costa Concordia en op het wrak zelf. Twaalf tot veertien uur per dag, met vijfhonderd man op de locatie zelf en duizend wereldwijd. Nachten doorwerken. Onder een vergrootglas, want de hele wereld keek mee. Die druk voelde hij wel degelijk. „Er is met argusogen over onze schouders meegekeken, dat klopt. Dat gaf absoluut spanning. Die was torenhoog. Zeker in het begin was dat heftig.“ Het zakelijke en technische van het werk werd soms overschaduwd door de emotionele gebeurtenissen. Tijdens de berging kwam een collega om, een duiker. „En er zijn 32 mensen jammerlijk omgekomen door die ramp. Ik heb door het wrak gelopen. Op zo’n moment besef je wat er is gebeurd.“ Jan Walhout is twee weken terug uit Italië. De Costa Concordia is rechtgezet, drijvend gebracht en naar de haven van Genua gesleept om gesloopt te worden. „Dit was de grootste, duurste, meest complexe berging ooit. Dit maken we nooit meer mee. We hebben wel veel dingen geleerd die we opnieuw in het klein kunnen gebruiken in andere opdrachten.“ Of Walhout Civil ook betrokken zal worden bij de sloop van de Costa Concordia? Hij glimlacht licht geheimzinnig bij de vraag en zegt het ‘nog’ niet te weten. „Ik ben wel één van de mensen die weet hoe het schip en de installaties werken.“



Jan (links) en Korné Walhout van Walhout Civil in Middelburg. De broers hebben met hun bedrijf de engineering gedaan van de controlesystemen voor het weer drijvend krijgen van de Costa Concordia. Jan werkte daarvoor ruim twee jaar in Italië. foto Lex de Meester



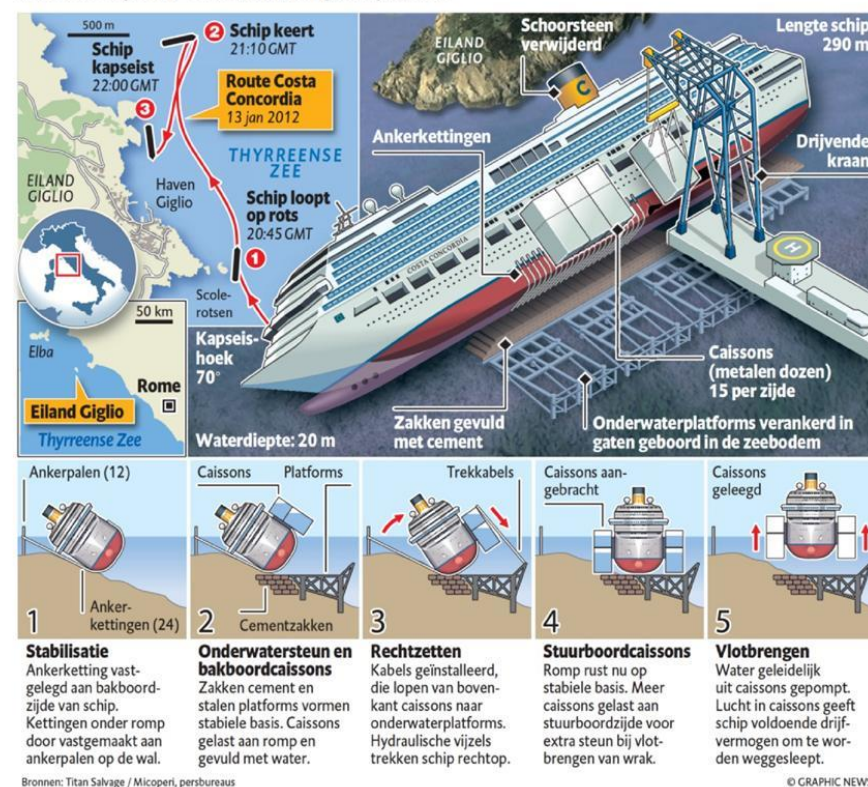
De Costa Concordia arriveert met het konvooi bij de Voltrihaven van Genua. Het schip wordt drijvend en rechtgehouden door speciale ballasttanks. foto HH/Corbis

“De grootste, duurste, meest complexe berging ooit. Dit maken we nooit meer mee”

Jan Walhout

## BERGING COSTA CONCORDIA

Een internationaal bergingsteam heeft het cruiseschip Costa Concordia rechtgezet. Het schip liep in 2012 aan de grond bij het Italiaanse eiland Giglio, waarbij 32 mensen verdronken. Het schip van 114.000 ton is verslept naar Genua, waar het gesloopt wordt.



Bronnen: Titan Salvage / Micoperi, persbureau

© GRAPHIC NEWS

## SCHEEPSRAM COSTA CONCORDIA

- Het cruiseschip Costa Concordia liep op 13 januari 2012 aan de grond voor de kust van Italië, bij Isola del Giglio, en kapseisde.
- Het schip had 4229 mensen aan boord, waarvan 3216 passagiers. Bij de ramp kwamen 32 mensen om het leven, tientallen anderen raakten gewond. Een Zuid-Koreaans echtpaar werd na ruim 24 uur levend uit het schip gered. Een gewond Italiaans bemanningslid werd na twee dagen gered.
- Aan boord waren 42 Nederlanders, onder wie zangeres Justine Pelmelay.
- In mei 2012 kreeg het Amerikaanse bergingsbedrijf Titan Salvage de opdracht voor de berging. Het Italiaanse bedrijf Micoperi won de aanbesteding voor het vlottrekken van de Costa Concordia. De bedrijven richtten een joint venture op voor het totale project.
- Walhout Civil in Middelburg werd via een Belgische onderaannemer door Titan Salvage ingehuurd voor de engineering van de control en monitoring systemen op de Costa Concordia.
- In september 2013 werd het schip vlotgetrokken.
- Eind juli 2014 kwam de Costa Concordia aan in Genua, waar het wordt gesloopt.
- Meer informatie over het project is te vinden op de website <http://theparbucklingproject.com/>