



Misti wisselt van eigenaar



ARNHEM - 25 JUNI 2018, 15:00

Misti staat in de binnenvaart bekend als scheepswerf en bouwer van solide spudpalen en autokranen. Maar eigenaar Johan Muller verkocht onlangs een deel van zijn bedrijf aan Jan Fransen van Fransen Technical Services (FTS).



De hal waarin Fransen Misti voortzet ligt op een steenworp afstand van Scheepsreparatiebedrijf Arnhem, het oude Misti. (Foto Erik van Huizen)

- **Scheepswerf en autokranenbouwer gescheiden verder**
- **'Wij gaan groene walstroom leveren'**
- **'Inbouwtijd spudpalen flink teruggebracht'**

Door [Erik van Huizen](#)
Scheepswerf [Misti](#) gaat verder onder de naam [Scheepsreparatiebedrijf Arnhem](#), de naam Misti blijft voor de binnenvaart behouden als leverancier

van spudpalen en autokranen met bijbehorende service.

Matje Fransen, de vader van Jan, begon Scheepswerf Misti in 1985 samen met Johan Muller. Toen het bedrijf begon te groeien, besloot Matje uit het bedrijf te stappen en Fransen Technical Services (FTS) op te richten. Hij fabriceerde onder meer besturingskasten voor autokranen op binnenvaartschepen en verdiepte zich in milieutechniek. Zoon Jan ging HTS elektrotechniek studeren en kwam in het tweede jaar van zijn studie bij zijn vader in de leer voor panelenbouw voor de binnenvaart. Toen zijn vader in 2007 overleed, begon Jan bij scheepswerf Misti als elektrotechnicus. Na het behalen van zijn diploma richtte hij opnieuw Fransen Technical Services op. Zo'n 80% van het werk was binnenvaartgerelateerd, de overige 20% projecten voor de industrie. Zo maakte hij bijvoorbeeld het gelijkstroom tractienetwerk van het openbaar vervoer in Arnhem bruikbaar als distributienetwerk voor

allerhande doeleinden. De eerste uitwerking werd een oplader voor elektrische auto's in Arnhem die wordt gevoed vanuit de bovenleiding van de trolleybussen.

Degelijk ontwerp

Jan Fransen dacht er vorig jaar ook nog aan de hele scheepswerf over te nemen, maar besloot slechts een deel te kopen en de naam Misti te behouden. Het bouwen van spudpalen en kranen is hiermee een van de belangrijkste werkzaamheden van het nieuwe Misti. Voor de inbouw van de spudpalen en kranen maakt Misti nog steeds gebruik van de scheepswerf, die even verderop ligt in de Arnhemse Nieuwe Haven. In het eigen pand, dat in februari dit jaar werd betrokken, zijn de 10 medewerkers dan ook druk aan het lassen en verven. 'Iedereen in de binnenvaart kent Misti', vertelt Fransen. 'We leveren goede spullen en hoeven maar weinig reclame te maken. Dat komt ook vanwege het degelijke ontwerp. Alles is zwaar gebouwd. Liever een millimeter staal

teveel dan te weinig. Zo kan een autokraan van ons met een capaciteit van twee ton makkelijk worden opgewaardeerd naar 2,5 ton. Er zijn dan alleen een nieuwe lier en cilinders nodig. Ook zorgt het degelijke ontwerp voor minder storingen. Ze kunnen makkelijk 10 jaar mee zonder serieus onderhoud.'

Groter en zwaarder

Volgens Fransen zijn de kranen en spudpalen die Misti bouwt vooral met de schaalvergroting in de scheepvaart meegegroeid. 'De kranen worden steeds groter, zwaarder en complexer. We leveren bijvoorbeeld nu ook al kranen met een lengte van 32 meter. Ook maken we steeds vaker kranen voor speciale toepassingen, zoals bijvoorbeeld een bunkergiek voor LNG. Omdat LNG onder hoge druk en grote kou wordt opgeslagen, moeten deze kranen explosie veilig zijn.'

Fransen verwacht dat het gebruik van autokranen de komende 10 jaar wel eens minder populair kan gaan worden als het bezit van auto's niet

meer vanzelfsprekend is, maar auto's meer worden gedeeld en geleend.

Wat betreft de productie van spudpalen is Misti vooral bezig met het terugbrengen van de inbouwtijd aan boord. Dat gebeurt door de spudpalen beter in te meten, met het nauwkeurig lasersnijden van het metaal en het maken van een 3D-model. Betere engineering dus. Op die manier heeft Fransen de inbouwtijd van een spudpaal al terug weten te brengen van zeven naar vier dagen per paal.

Overigens zijn de spudpalen ook al voorbereid op autonoom en elektrisch varen. 'We kunnen de spudpalen volledig op accu's laten werken.'

Fransen denkt als elektrotechnicus dat het snel kan gaan met autonoom varen in de binnenvaart. Maar hij ziet ook uitdagingen. 'Op de weg kan het wellicht makkelijk, maar de binnenvaart is op de vaarwegen dynamischer. Maar ik zou niet weten waarom we dit zouden gaan doen. De kosten zijn waarschijnlijk hoger dan

de baten. Ik verwacht dat er altijd iemand aan boord blijft, net als bij een vliegtuig, maar dat een matroos misschien niet meer nodig is.'

Walstroom

Een van de eerste grote projecten voor FTS in 2013 was de ontwikkeling van een plan voor walstroom voor de nieuw aangelegde kade in de haven van Arnhem. Maar de gemeente besloot een adviesbureau in te huren dat volgens Fransen onvoldoende verstand had van binnenvaart. 'Het project is daardoor misgegaan', vertelt Fransen. 'De walstroomvoorzieningen werken niet optimaal. Ze zijn niet praktisch en de stroom slaat er vaak uit. Ook is er geen goede service. Daardoor belandt de binnenvaartschipper bij problemen met de walstroom vaak tussen wal en schip. Want er zijn twee belangrijke punten bij walstroom. Er moet een actieve exploitant zijn, waar de schippers bij terecht kunnen. En walstroom moet goedkoper zijn dan de gasolie aan boord. Dat is in Arnhem allebei niet goed gegaan.'

24/7

Maar Fransen laat zich niet ontmoedigen en begint deze zomer op eigen initiatief en op eigen kosten in de Nieuwe Haven een nieuw project met walstroom voor onder meer de riviercruiseschepen die daar overwinteren. Deze schepen liggen dan vaak zeven breed in de haven.

‘Wij zijn hiermee het eerste particuliere bedrijf dat in Nederland samen met lokale partijen een walstroominstallatie gaat aanleggen en exploiteren. Wij denken te weten hoe we het commercieel aantrekkelijk kunnen maken. Hiervoor hebben we Walvoorzieningen Nederland opgericht, een servicegerichte organisatie met elektrotechnische en binnenvaartkennis. Hiermee bieden we de elektra als eerste goedkoper aan dan diesel. Ook zijn we 24 uur per dag en zeven dagen per week bereikbaar. Bij problemen is er binnen 15 minuten iemand ter plaatse.’

Fransen heeft ook gedacht aan het veelgehoorde commentaar vanuit de

binnenvaart dat walstroom alleen maar schoner is als de stroom ook schoon wordt opgewekt. Op een nabij gelegen terrein komen zonnepanelen te staan met een capaciteit van 10 megawatt en vier windmolens. 'Wij nemen de stroom hiervan af. Ook gaan we voorzieningen maken waarmee accu's kunnen worden geladen en komt er een voorziening voor het snelladen van schepen.'



Meer in de rubriek:

SCHEEPSBOUW EN REPARATIE →

Reacties

Om te reageren op dit bericht moet u ingelogd zijn. Klik [hier](#) om in te loggen. Indien u nog geen account heeft kunt u zich [hier](#) registreren om te kunnen reageren op Schuttevaer.nl. Uw reacties worden altijd ondertekend met uw volledige persoonsnaam.