

Management Review 2023



IN DIT NUMMER:

- PAG. 7** Teamwork bij 'Violette Brücke' in Duisburg
- PAG. 17** Transformatoren op transport
- PAG. 23** Aanpak Ring Zuid: project van gigantische omvang
- PAG. 35** Eerste 60 tons hybride mobiele telescoopkraan ter wereld toegevoegd aan vloot Nedliff
- PAG. 38** Duurzame klantrelaties
- PAG. 41** Het buitengewone transport van twee bullets



7



17



23



35

Inhoud

VOORWOORD	
1	2023 IN VOGELVLUCHT4
ARTIKEL Teamwork bij 'Violette Brücke' in Duisburg7	
2	EEN VEILIGE EN SCHONE WERELD VOOR IEDEREEN10
2.1	Veiligheidscampagne11
2.2	Audits en certificeringen12
2.3	Onze 'footprint'13
2.4	MoreApp13
2.5	EcoVadis13
ARTIKEL Transformatoren op transport17	
3	ONZE MENSEN: EEN GROOT & GEDREVEN TEAM18
3.1	Investeren in medewerkers19
3.2	Opleidingen19
3.3	Verzuim20
3.4	Werving en selectie20
3.5	Investeringen in gezondheid & vitaliteit21
ARTIKEL Aanpak Ring Zuid: project van gigantische omvang23	

Dit is het jaarlijkse Management Review van Wagenborg Nedlift. Dit review heeft betrekking op activiteiten en gebeurtenissen die in 2023 hebben plaatsgevonden. Ons streven is om de informatie zo punctueel, duidelijk en betrouwbaar mogelijk te communiceren.

4	INNOVATIEF & DUURZAAM NIEUW MATERIEEL28
4.1	eCrafter29
4.2	XCMG hybride demo mobiele telescoopkraan29
4.3	VOLVO FH met 92TM Palfinger30
4.4	Vergroening wagenpark30
4.5	Belangrijkste investeringen30
ARTIKEL Eerste 60 tons hybride mobiele telescoopkraan ter wereld toegevoegd aan vloot Nedlift35	
5	DUURZAME KLANTRELATIES38
5.1	Klanttevredenheid38
5.2	Times39
5.3	Relatie evenementen39
ARTIKEL Het buitengewone transport van twee bullets41	



41

Voorwoord

Beste lezer,

2023 was een heel goed jaar voor Wagenborg Nedlift. We groeien. Zowel kwantitatief als kwalitatief. Van de eerste tot de laatste maand hebben we ontzettend veel technisch uitdagende opdrachten succesvol uitgevoerd voor onze klanten. De hoeveelheid en de complexiteit van de werkzaamheden zorgde ervoor dat ons team regelmatig een paar stappen extra moest zetten. Maar, zowel binnen als buiten, slaan de Nedlifters de handen ineen. Samen aanpakken en bergen verzetten in een goede onderlinge sfeer zijn kenmerkend voor onze mensen. Onze klanten spreken hun waardering hier over uit en we krijgen er veel complimenten over.

Ook in 2023 lag de focus op de next step in het professionaliseren van onze organisatie. We hebben veel aandacht besteed aan recruitment, het opleiden en laten doorstromen van medewerkers. Daarmee hebben we een mooie vooruitgang geboekt. Vanuit IT werken we met een nieuwe Business Intelligence tool die ons verdiepte inzichten geeft in resultaten. Daarnaast werden de audits opnieuw met goed gevolg afgelegd; een resultaat waar we trots op zijn.

Op het vlak van innovatie en verduurzaming hebben we een mooie sprong vooruit gemaakt in het realiseren van onze duurzaamheidsambitie. Onze reis in de zoektocht naar een toekomstbestendige (duurzame) mobiele telescoopkraan in de onderklasse tot 60 ton startte al in 2019. Het was een zoektocht met een verrassende uitkomst. In het artikel op pagina 31 vertellen we het hele verhaal. Daarnaast werd ons wagenpark aangevuld met verschillende kranen, trucks en project equipment, waarmee we kunnen blijven voldoen aan de groeiende vraag naar duurzaam materieel vanuit de markt.

Ondanks dat er veel hoogtepunten waren in de 2023, willen we in dit voorwoord ook nog even stilstaan bij het overlijden van onze collega Jan Holland. Nadat hij jarenlang streed tegen zijn ziekte, heeft hij het in juni op moeten geven. We missen hem in het werk en om de persoon die hij was.

We sluiten af met een welgemeend dankjewel aan al onze collega's voor de getoonde drive en inzet dit jaar. En natuurlijk willen we onze opdrachtgevers bedanken voor het vertrouwen en de uitdagende klussen!

We wensen u veel leesplezier!

Gerard Bastiaansen
Algemeen directeur

Jos Megens
Financieel directeur



HOOFDSTUK 1

2023 in vogelvlucht

Januari:
Transport innovatieve CO2 afvanginstallatie



Februari:
Vijf gloednieuwe MAN trucks



Juli:
Transport LNG tanks Geleen



Augustus:
Uitbreiding Liebherr vloot



Maart:
Relatiemiddag duurzaamheid



April:
Uithijzen Euvelgunnerbrug



September:
Ecovadis sustainability



Oktober:
Verplaatsing 125 meter lange Duitse brug



Mei:
Trafo's in de haak



Juni:
Transport sectie EasyMax



November:
Slim hijswerk in Salzbergen



December:
Load testing services





ARTIKEL

Teamwork bij 'Violette Brücke' in Duisburg

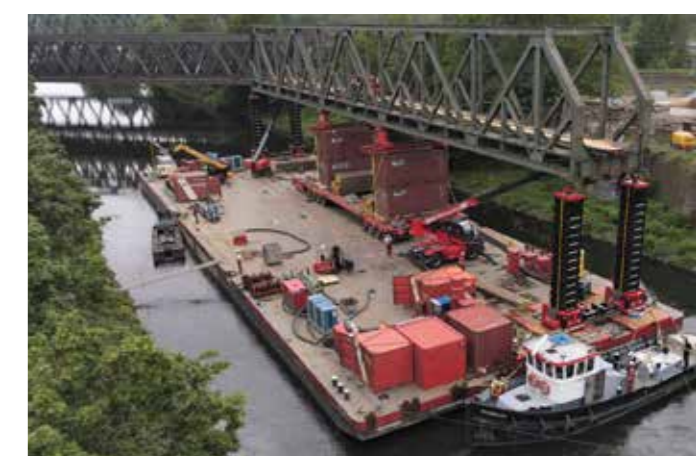
Tallose bruggen verbinden de oevers in het stroomgebied van de Ruhr. Zo ook in Duisburg, waar vier naast elkaar gelegen spoorbruggen over het Ruhrkanaal kleurnamen hebben gekregen om ze van elkaar te onderscheiden. Nadat een paar jaar geleden de 'Gelbe' (gele) brug werd vervangen was het nu de beurt aan de Violette (paarse) brug, een vakwerkspoorbrug uit 1918.

Antieke brug

'Een brug van 106 jaar oud verplaatsen, dat heeft zo z'n uitdagingen', steekt Arjan Bossers, projectmanager bij Wagenborg Nedlift, van wal. 'De brug was aan het einde van z'n levensduur. Dat betekent dat de constructie misschien niet overal even betrouwbaar meer is. Het was dus zaak om de juiste werkwijze te hanteren om het middendeel van de brug veilig uit te varen. Hiervoor hebben we twee grote container supports gebouwd op onze SPMT trailers. De SPMTs met supportconstructie stonden op hun beurt weer op een koppelpont van onze Wagenborg Sleepdienst collega's. Zo konden we onder het middendeel van de brug varen. Voorafgaand aan de uitvaaroperatie heeft ons hijsteam trouwens de aanbruggen nog weggetakeld met de 500 tons en 700 tons mobiele kranen.'

Spannend moment

Daarna brak een spannend moment aan: de brug losmaken van de landhoofden. 'De demontagespecialisten hadden daarvoor gelukkig al de nodige voorbereidingen getroffen', vervolgt collega Alwin Schuitema, uitvoerder en verantwoordelijk voor de operationele leiding op dit project. 'Met behulp van de trailerhydrauliek en een ballastoperatie met het ponton hebben we de brug daardoor probleemloos van de landhoofden gelicht en vervolgens 90 graden gedraaid. Met het JS250 boxvijselsysteem is de brug daarna 10 meter afgevijseld zodat deze op werkhoogte op het ponton kwam te liggen. Vervolgens heeft het demontagebedrijf 'm gedemonteerd.'





In-house schuifstelsysteem

De nieuwe spoorbrug, een kolos van 110 meter lang met een gewicht van 900 ton, lag al gereed op de bouwplaats naast het spoor. 'Nadat de oude brug was gedemonteerd en afgevoerd hebben we het ponton ingericht voor de inschuifoperatie van de nieuwe brug. Een heel andere methodiek dan de uitvaaroperatie', aldus Alwin.

'Allereerst hebben we het JS250 boxvijselsysteem weer opgebouwd op het ponton', vult Jordy Batema, montagemedewerker, aan. 'Dit handige en ergonomische systeem is erg sterk en een uitkomst voor deze brug, die we tot op 10 meter hoogte hebben gevijzeld.' Warre te Riet Scholten, engineer bij het project: 'bovenop het boxvijselsysteem is het nieuwe schuifstelsysteem geplaatst. Dit schuifstelsysteem hebben we in-house met ons eigen team van engineers ontwikkeld om brugdelen zoals deze handig en veilig te kunnen inschuiven.'

'Het nieuwe schuifstelsysteem is een goede aanvulling op onze andere plaatsingstechnieken voor bruggen. Voor dit project echt een uitkomst!'

Warre te Riet o.g. Scholten, engineer

'Samen hebben ze de schouders eronder gezet en ervoor gezorgd dat deze uitdagende klus prima is verlopen. Een prestatie waar ik trots op ben!'

Arjan Bossers, projectmanager



Ook op de landzijde werd intussen hard gewerkt. Henrie van den Berg, uitvoerder Transport: 'De SPMTs werden op de landkant ingezet om de brug te manoeuvreren. Bovenop de SPMT's hebben we het Modular Support System opgebouwd. En daar bovenop is ook weer ons schuifstelsysteem, of 'Verschubwippen' zoals ze dat in het Duits zo mooi zeggen, geïnstalleerd.'

Overpakken

'Met de invaarloperatie van de nieuwe brug zijn we meerdere dagen bezig geweest. Dit verliep namelijk in verschillende fasen', legt Arjan uit. 'De brug moest daarbij een aantal keren 'overgepakt' worden. Het Wagenborg schuifstelsysteem in combinatie met een set strandjacks was daarbij onmisbaar: hiermee is de brug over het kanaal geschoven. Tot slot hebben we de brug op de landhoofden afgezet en zat ons werk erop.'

De Wagenborg aanpak

'Bij een veelzijdige en complexe klus als dit betrekken we het hele team al vroegtijdig in het project', aldus

Arjan. 'Zo schoven Alwin en Warre aan bij de besprekingen met de opdrachtgever en voerden ze site visits op de projectlocatie uit. En Henrie gaf zijn visie op de ontwikkelde transportoplossing. De ervaringen en input van onze praktijkmensen nemen we mee in de voorbereidingsfase en het team is op deze manier al op elkaar ingespeeld nog voordat het werk begint. Dat merk je écht tijdens de uitvoering. En nadat een project is afgerond volgt er altijd een interne projectevaluatie. De verbeterpunten die hieruit naar voren komen nemen we mee naar volgende projecten. Zo groeien we als team én bedrijf.'

Mooi teamwerk

Arjan: 'Hoe ik op dit project terugkijk? Ook dit was weer een mooi staaltje teamwerk van onze vakmensen. De omstandigheden waren zeker niet makkelijk met het extreem warme en zonnige weer waar we tijdens het werk mee te maken hadden.'



HOOFDSTUK 2

Een veilige en schone wereld voor iedereen

De doelstelling van Wagenvorg Nedlift op het gebied van veiligheid is: geen ongevallen. Ieder ongeval is er een te veel.

2023 was niet volledig vrij van incidenten. Het aantal incidenten, zoals in onderstaande tabel is weergegeven, daalde in 2023 naar 4, ten opzichte van 6 in 2022. In 2023 daalde het aantal RWC's (Restricted Work Cases) van 2 naar 0, maar steeg het aantal MTC's (Medical Treatment Cases) van 2 naar 3. De LTI's (Lost Time Injuries) zitten met 1 LTI weer op hetzelfde niveau als in 2021.

In de rest van dit hoofdstuk laten we zien hoe we werken aan het behalen van onze veiligheidsdoelstelling. Dat het actief betrekken van onze medewerkers hierin erg belangrijk is, laten we zien in paragraaf 2.1 Veiligheidscampagne en 2.4 De MoreApp.

Vragen over onze incidentenrapportage en andere HSEQ-gerelateerde zaken kunt u stellen aan onze HSEQ-afdeling: nedlift.hseq@wagenvorg.com.

Incidentenrapportage

Omschrijving kengetal	2020	2021	2022	2023
Number of Fatalities	0	0	0	0
Lost Time Injuries (LTI)	2	1	2	1
Restricted Work Cases (RWC)	4	4	2	0
Medical Treatment Cases (MTC)	0	1	2	3
Total Recordable Cases (TRC)	6	6	6	4



2.1 Veiligheidscampagne

In 2023 maakten we een start met de ontwikkeling van de nieuwe veiligheidscampagne. Het thema van de campagne is: 'Veiligheid voorop. Druk op de pauzeknop!'. Het doel van de campagne is het vergroten van het veiligheidsbewustzijn, het verminderen van ongevallen en vooral het bewerkstelligen van proactief veiligheidsgedrag: dúrf tijdens je werk op de pauzeknop te drukken als je denkt dat het nodig is.

De campagne is officieel nog niet van start gegaan in 2023, maar de vooraankondiging ervan leidt al tot een positieve respons. Onder de noemer 'pauzeknop' drukten medewerkers van Nedlift meerdere keren op de fictieve knop. Dat leidde tot een korte onderbreking van het werk, zodat afwijkingen beoordeeld konden worden. Op die manier grepen we tijdig in, voordat er een incident plaatsvond.

In 2024 rollen we de nieuwe campagne uit. We maken gebruik van de volgende communicatiedragers: onze interne nieuwsbrief, filmpjes, narrowcasting, posters, roll-up banners en toolboxmeeting(s).

In 2023 organiseerden we opnieuw verschillende veiligheidssnacks. Per divisie bespraken we klassikaal

enkele leerzame incidenten. Deze bijeenkomsten zijn bedoeld om bewustzijn te creëren over situaties die ogenschijnlijk veilig zijn, maar die onverwachts toch tot een incident hebben geleid. Het is een laagdrempelige manier om over veiligheid konden praten.

Doordat we extra aandacht schonken aan de verbetervoorstellen, zijn er meer inzendingen geweest dan in 2022. Meedenken over veiligheid wordt gewaardeerd en beloofd. Een goed verbetervoorstel voeren we, indien mogelijk, uit en de indiener krijgt een attentie. Aan het einde van het jaar kozen de directie en OR de twee beste verbetervoorstellen. De indieners van deze voorstellen ontvingen een prijs.

Overzicht aantal verbetervoorstellen:

2019	9
2020	21
2021	70
2022	43
2023	55



2.2 Audits en certificeringen

Begin maart vond er een surveillance audit plaats voor de certificering van:

- ISO 9001:2015** (Kwaliteitsmanagement)
- ISO 14001:2015** (Milieumanagement)
- ISO 45001:2018** (Arbomanagement)
- VCA-P 2017/6.0** (VCA Checklist Petrochemie)

Oplettende auditors brachten 2 aandachtspunten aan het licht tijdens de audits. We waren gelukkig in staat om deze punten snel te corrigeren.

VVT Erkend

In 2023 ontving Wagenvorming Nedlift opnieuw de VVT-Erkenning van de Vereniging Verticaal Transport.

Safety Culture Ladder

We werken continu aan het verbeteren van het veiligheidsbewustzijn en onze veiligheidscultuur. In december is er een tussentijdse audit van de SCL-3 (Veiligheidsladder trede 3) uitgevoerd. De auditoren gaven aan dat Wagenvorming Nedlift ruim voldoende binnen de marges voor trede 3 valt.

Enkele highlights uit het rapport waren onder andere de goede verbetercyclus die we, naar aanleiding van een incident, binnen Wagenvorming Nedlift hanteren. Management meetings, werkgroepen, het invoeren van het meerogen-principe, vertaalkaarten, toolbox-ontbijtsessies onder werktijd: allemaal dragen ze bij aan de continue verbetering die we willen maken op het gebied van veiligheid.

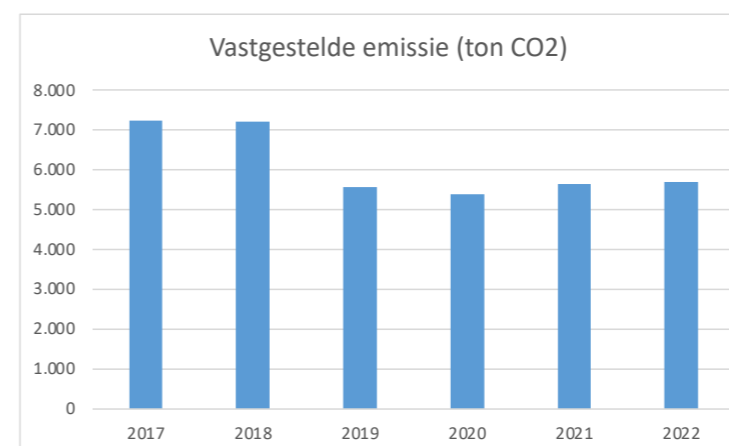
Net als vorig jaar kwam naar voren dat de medewerkers een groot commitment naar het bedrijf hebben. Ook positief is de aandacht voor de mens achter de medewerker. Bij Nedlift voeren we bijvoorbeeld 'het goede gesprek' in plaats van een functioneringsgesprek. En de communicatielijnen binnen de organisatie zijn kort.

We ontvingen tips waarmee we ons veiligheidsbeleid nog meer kunnen verbeteren, zodat we in de komende jaren kunnen toewerken naar de certificering voor Trede 4 van de Safety Culture Ladder.



2.3 Onze 'footprint'

De CO2 footprint van Wagenvorming Nedlift over 2023 wordt in april 2024 getoetst door een onafhankelijke instelling, volgens NEN-HSO-14064-1. In onze nieuwe raamcontracten is de mogelijkheid tot CO2 compensatie opgenomen.



2.4 MoreApp

De MoreApp is grotendeels geïntegreerd in onze systemen en maakt inmiddels deel uit van de dagelijkse gang van zaken. Toolboxen, werkplekinspecties, verbetervoorstellen en incidentmeldingen worden via de MoreApp ingediend.

2.5 EcoVadis

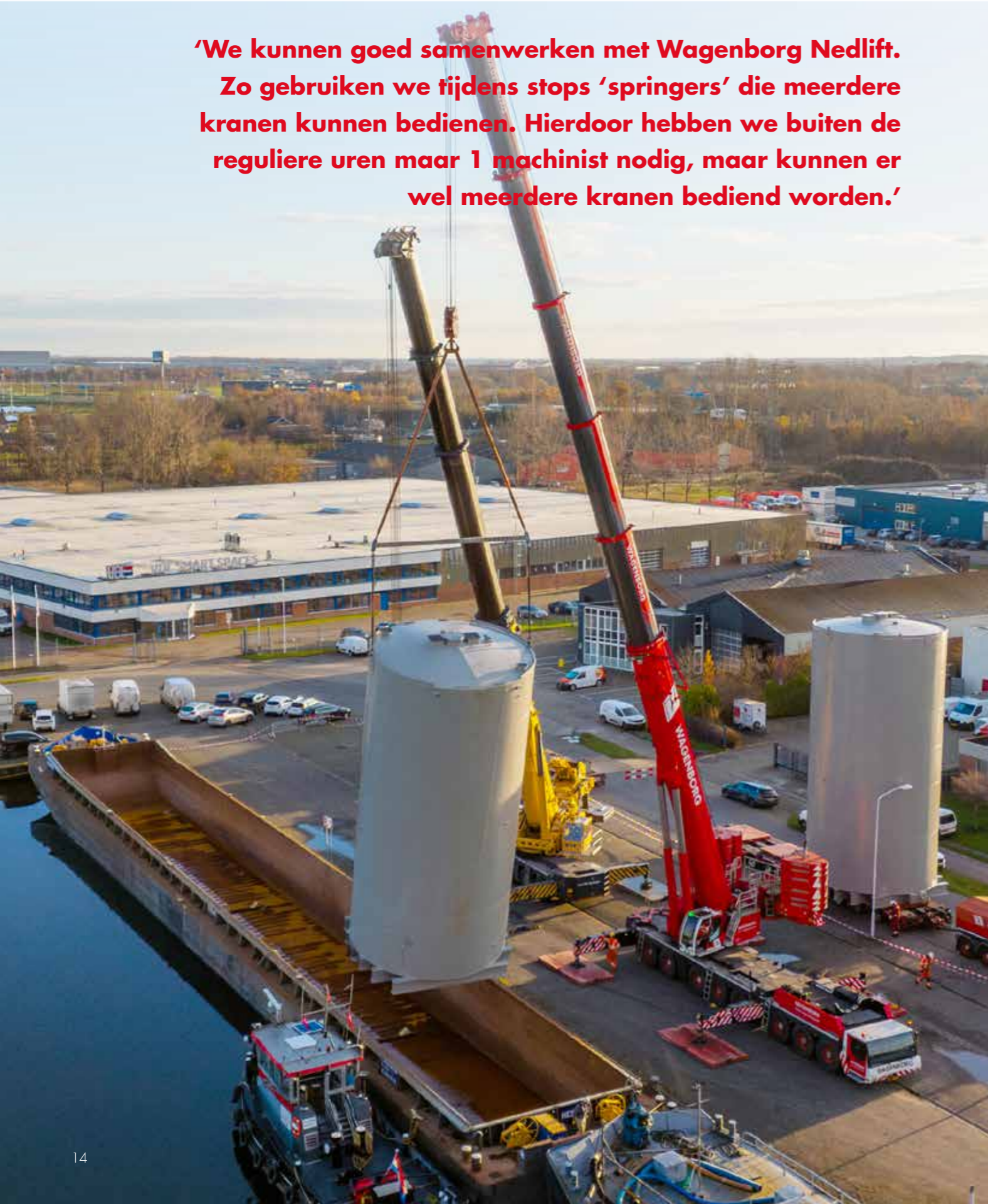
Bij de EcoVadis duurzaamheidsbeoordeling scoorde Wagenvorming Nedlift met 54 punten hoger dan vorig jaar. Hiermee behoort Wagenvorming Nedlift tot de beste 35% van alle beoordeelde bedrijven en tot de top in haar branche. En daar zijn we trots op!

Tijdens de EcoVadis duurzaamheidsbeoordeling wordt geëvalueerd in hoeverre de principes van Corporate Social Responsibility zijn geïntegreerd in het bedrijfs- en managementsysteem. De EcoVadis Sustainability Scorecard illustreert de prestaties aan de hand van 21 indicatoren in vier thema's: milieu, arbeid en mensenrechten, ethiek en duurzaam inkopen.

Meer over EcoVadis kunt u lezen op www.ecovadis.com.



'We kunnen goed samenwerken met Wagenborg Nedlift. Zo gebruiken we tijdens stops 'springers' die meerdere kranen kunnen bedienen. Hierdoor hebben we buiten de reguliere uren maar 1 machinist nodig, maar kunnen er wel meerdere kranen bediend worden.'



'We waren allemaal onder de indruk van hoe het team van Wagenborg de werkzaamheden op professionele wijze uitvoerde. Veel complimenten voor de manier van werken. Het is duidelijk dat veiligheid prioriteit nummer 1 was bij het uitvoeren van de werkzaamheden.'





ARTIKEL

Transformatoren op transport

In Duitsland wordt, net als in Nederland, druk gewerkt aan uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk. Dit is een gevolg van de toenemende vraag naar elektriciteit in combinatie met een groeiend aanbod aan duurzaam opgewekte energie uit (offshore) wind en zon. Voor deze uitbreidingsprojecten zijn soms zware transformatoren nodig.

Helling 9%

In Noord-Duitsland kwam het team in actie om een transformator van maar liefst 395 ton naar z'n eindbestemming te brengen. Met behulp van de 'Enak', een grote drijvende bok, werd deze kolos op SPMT's geladen bij de veerstoep in Kleinensiel. Toen moest de transportcombinatie 'even' een hellinkje van maar liefst 9% nemen om bovenop de dijk te komen. Voorwaar geen sinecure voor materieel en operator!

Eenmaal aangekomen op de hoofdroute naar het hoogspanningsstation vervolgde het reuzetransport ongehinderd zijn weg. Op de eindlocatie stond het 500 tons hefportaal gereed om de transformator te lossen en op fundatie te plaatsen. Missie geslaagd!

Multimodaal

Ruim 100 kilometer verderop kwamen er twee grote mobiele kranen aan te pas om een serie van zes transformatoren van 320 ton per stuk te lossen uit het binnenvaartschip. Elke transformator is via een tandemlift operatie door de 700 tons en 800 tons Liebherr krachtpaters op een 14-assige conventionele trailer geladen. Die 'parkeerde' de trafo tijdelijk even verderop.

Deze transformatoren gaan namelijk per trein naar hun eindbestemming. Dit gebeurt met behulp van een speciaal tweedelig zwaar transport treinstel, waar de transformator tussen hangt. Het team van Wagenborg Nedlift zet hiervoor elke transformator met een vijzelactie klaar op het spoor. De komende weken brengt het speciale railvoertuig de transformatoren één voor één naar hun bestemming. Multimodaal transport in optima forma!





HOOFDSTUK 3

Onze mensen: een groot & gedreven team

2023 stond in het teken van het herkennen, waarderen en benutten van de talenten van onze medewerkers. We hebben weer volop geïnvesteerd in hun ontwikkeling. Zowel in het volgen van werkgerelateerde opleidingen als in opleidingen op het gebied van persoonlijke ontwikkeling. Wij geloven dat, doordat we investeren in de mens, we in staat zijn om de kwaliteit van onze dienstverlening op een hoog niveau te houden.

Wij denken dat een goede werkgever investeert in medewerkers, zorgt voor een goede onboarding en rekening houdt met de steeds belangrijker wordende balans tussen werk en privé.



3.1 Investeren in medewerkers

We vinden het belangrijk om in onze medewerkers te investeren en doen dit op verschillende manieren. In 2023 lag er bijvoorbeeld een sterke focus op het optimaliseren van ons onboarding proces. Een goede onboarding is cruciaal. Niet alleen helpt het om nieuwe medewerkers een sterke basis te geven voor een succesvolle start in hun nieuwe rol, maar ook vergroot het hun betrokkenheid en tevredenheid. Een warm welkom is van positieve invloed op de prestaties en effectiviteit van de organisatie. Van de eerste indruk tot aan een gestructureerd inwerkprogramma; we hebben alles onder de loep genomen en indien nodig aangepast. In 2024 staat verdere finetuning van het onboarding proces op het programma.

3.2 Opleidingen

Dit jaar hebben we weer volop geïnvesteerd in de ontwikkeling van onze medewerkers. Naast alle vak- en functie verplichte opleidingen, besteden we veel persoonlijke aandacht aan de wensen en behoeftes van de individuele medewerker. Deze opleidingen vinden we belangrijk om onze medewerkers door-groeimogelijkheden te bieden, maar ook om de motivatie en het werkplezier te verhogen. Dat hier behoefte aan is, blijkt uit het aantal medewerkers dat een persoonlijke subsidie aanvraag bij STL (Stichting Transport en Logistiek). STL stelde in 2023 een persoonlijk subsidiebedrag van € 3000,- per medewerker beschikbaar voor het volgen van opleidingen. Enkele voorbeelden van opleidingen die in 2023 gevolgd zijn door onze medewerkers: coaching on the job, coaching voor leidinggevenden, inzicht in invloed en trainingen op het gebied van communicatie en technische vaardigheden.

Onze interne leermeester trainde verschillende groepen nieuwe medewerkers voor de functies van montage-medewerker of kraanmachinist. Het is belangrijk om de kwaliteit van deze opleidingen te blijven waarborgen. Een projectgroep hield zich in 2023 actief bezig met de (door)ontwikkeling van deze trainingen. Het nieuwe opleidingsplan voor kraanmachinisten zorgt ervoor dat de kwaliteit van onze dienstverlening op een hoog niveau blijft.



Daarnaast zijn we in 2023 gestart met het ontwikkelen van incompany trainingen voor een gedegen kennisoverdracht van onze 'oude' naar onze 'nieuwe' medewerkers. Deze trainingen zijn afgestemd op ons vakgebied dat zo specialistisch is dat we ze alleen intern kunnen ontwikkelen. Het gaat bijvoorbeeld om trainingen om veilig te kunnen werken met ons eigen materieel. Denk aan een vijzeltraining, een SPMT-training of een halakraan training.



3.3 Verzuim

De welbekende griepmaanden waren in 2023 volop aanwezig. Het kortdurend verzuim was in de wintermaanden aanzienlijk hoger dan in de lente en zomer. Met name de intensiviteit van de gemiddelde griep was ten opzichte van vorige jaren zwaarder, waardoor de herstelperiode langer in beslag nam. Gemiddeld meldde een medewerker zich in 2023 0,7 keer ziek (gelijk aan 2022).

Het verzuimpercentage is ten opzichte van 2022 gedaald van 5,5% naar 4,7%. Dit komt vooral door een afname in het aantal langdurig zieken in 2023. Met bedrijfsmaatschappelijk werk, individuele coaching en persoonlijke aandacht blijven we proberen om medewerkers weer in hun kracht te zetten en te behouden. Voor nu, maar zeker ook in de toekomst!



3.4 Werving en selectie

De krappe arbeidsmarkt van nu vraagt van ons als werkgever dat we ons onderscheiden in de markt. Employer branding, social media en events voor de werving van nieuwe collega's zijn ook binnen Nedliff niet meer weg te denken.

In 2023 hebben we dan ook veel aandacht besteed aan zichtbaarheid op de arbeidsmarkt. Zowel bij het

voortgezet onderwijs, als het middelbare en hoger onderwijs hebben we ons gezicht laten zien. Een ideaal middel dat we daarbij inzetten is onze Virtual Reality simulator. Leerlingen nemen plaats op de stoel van een kraanmachinist in onze omgebouwde kraancabine en zetten een VR-bril op. Terwijl ze een spel spelen ervaren ze wat de functie van een kraanmachinist inhoudt.



3.5 Investeringen in gezondheid & vitaliteit

We vinden het belangrijk om in onze medewerkers te investeren en dat doen we op verschillende manieren. Jaarlijks bieden we medewerkers aan om deel te nemen aan een 'preventief medisch onderzoek'. Dit onderzoek brengt de duurzame inzetbaarheid van medewerkers in kaart. Niet alleen de fysieke gezondheid, leefstijl en werkbeleving komen aan bod, maar ook onderwerpen als agressie en geweld, mobiliteit en het werkvermogen.

Op basis van de onderzoeksresultaten mogen onze medewerkers volledig gesubsidieerd gebruik maken van persoonlijke begeleiding op het gebied van de fysieke en mentale conditie, leefstijl of loopbaan.

Als werkgever ontvangen we na afloop van de onderzoeken een 'groepsrapportage' met daarin de gemiddelde scores. Afhankelijk van de resultaten, kunnen we hier al dan niet actie op ondernemen.

Verder bieden we onze medewerkers een financiële vergoeding aan voor activiteiten die de (lichamelijke en geestelijke) gezondheid en vitaliteit stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan de lidmaatschapskosten van een sportvereniging, programma's die helpen bij het stoppen met roken en persoonlijke coaching. En het fietsplan is onderdeel van onze secundaire arbeidsvoorwaarden.





ARTIKEL

Aanpak Ring Zuid: project van gigantische omvang

Combinatie Herepoort is de aannemerscombinatie die de ombouw van de Ringweg uitvoert. Wagenborg Nedlift is vanaf de start in 2018 betrokken bij de werkzaamheden. Harry Oudman (senior projectleider), Rick Kleiverda (werkvoorbereider) en Jan Dinkla (uitvoerder) vertellen over 5 jaar Aanpak Ring Zuid.

'Als er nood aan de man is, dan ben ik als eerste weg. Rijden, kijken wat er aan de hand is en het oplossen.' Het zijn woorden die werkvoorbereider Rick Kleiverda typeren. 'Dat is ook het mooie van werken aan de ring. Het is zo dichtbij, echt om de hoek van ons kantoor. Dus als ik twijfel of nog iets wil weten, dan ga ik snel even kijken en nog een keer meten. Wat het mooie van Wagenborg is, is dat je zo veel vrijheid krijgt om jezelf te ontwikkelen.' En Rick kan het weten. Een aantal jaren geleden kwam hij in dienst als leerling machinist en later werd hij springer bij de grote en kleine kranen. Iets wat hij met veel plezier deed, ook vanwege de afwisseling.

Oplittingsgericht

In 2021 maakte Rick de switch naar werkvoorbereiding. Als werkvoorbereider is hij verantwoordelijk voor de losse verhuur van kranen. Hij werd ingewerkt op de klussen die aan de ring werden uitgevoerd.

De meeste opdrachten centreerden zich rond de verdiepte ligging van de ring en het Julianaplein. Toen hij nog op de kraan zat, was Rick daar ook al regelmatig te vinden. Dat bleek in zijn voordeel te werken, want daardoor waren de contacten al gelegd. 'Toch moet je wel stevig in je schoenen staan in deze functie. Ik heb me, vanwege mijn leeftijd, wel moeten bewijzen. Maar inmiddels heb ik genoeg credits opgebouwd en het is een prettige groep mensen om mee te werken. Als er iets moet gebeuren, dan is het nu al vaak van 'Bel Rick maar even'.

'In mijn werk is geen dag hetzelfde en dat maakt het uitdagend. Het is een combinatie van technisch inzicht, goed kunnen rekenen en omgaan met mensen,' vat Rick zijn baan samen. 'Veel van mijn opdrachten komen vanuit Combinatie Herepoort. Mijn mooiste klus vind ik de klus met de tijdelijke bruggen van Retro Bridge over het Julianaplein.'



Circulair bouwen

Rick blikt terug op een paar opdrachten: "Het uithijzen van de beton liggers om het oude viaduct te vervangen en het verwijderen van de landhoofden aan de Paterswoldseweg waren mooie klussen. Wat veel mensen niet weten, is dat de betonnen liggers van de oude ring in Groningen in een gerecyclede vorm opnieuw gebruikt zijn bij een viaduct in Hoenderloo."

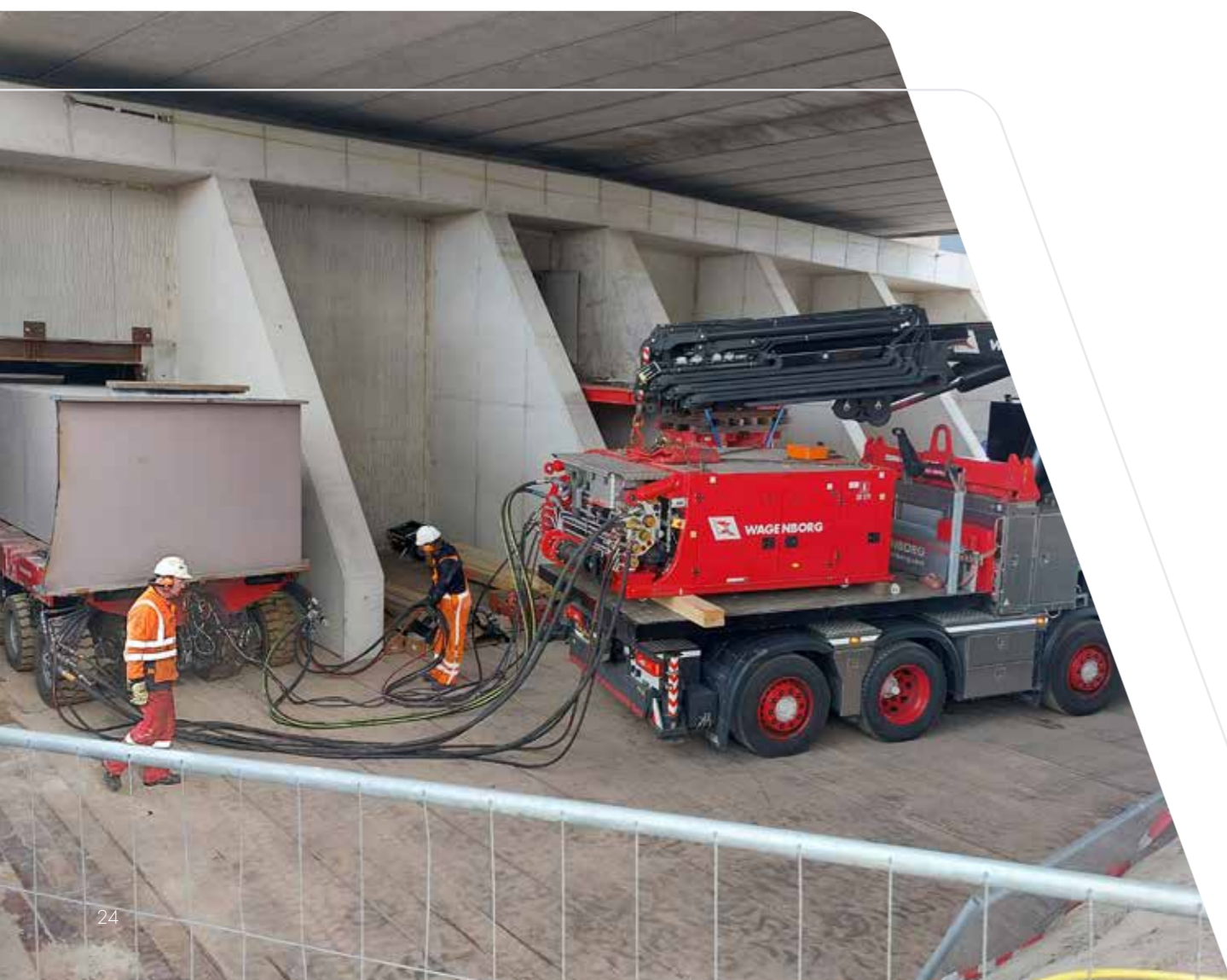
Circulair bouwen heeft veel prioriteit bij de aanpak van de zuidelijke ringweg. Veel van de oude bouwmaterialen, zoals geluidsschermen, geleiderails of brugdelen, krijgen een nieuwe bestemming. Materialen die niet één op één worden hergebruikt, worden gerecycled. En in het meest ideale scenario worden ze geüpccycled. Dat is een methode waarbij materialen verwerkt worden tot een nieuw product, waarbij de kwaliteit van het materiaal gelijk blijft of verbetert. "En weet je wat grappig is? Alles wat we nu verwijderd en vervangen hebben, daar heeft Harry vroeger aan meegeholpen tijdens de opbouw ervan," sluit Rick zijn verhaal af.

De cirkel rond

Harry en de ring zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Harry's carrière bij Wagenborg (toen nog

Lommerts) begon ruim 40 jaar geleden. Hij startte als vakantiekracht en stagiair en groeide mee met het bedrijf. Tijdens zijn stage werd hij ingezet bij de aanleg van de ringweg in Groningen. Het is bijzonder dat hij 40 jaar later opnieuw aan de ring verbonden is. Als Business Unit Manager Projecten keert hij in 2018 terug bij het project Aanpak Ring Zuid. In de tussentijdse jaren waren er veel projecten waar hij aan werkte. Hij verloor zijn hart aan het montagewerk. "Dat samenwerken vind ik mooi. Ik liep stage voor mijn studie mts weg- en waterbouw bij de aannemer die een deel van de ring bouwde. En Lommerts had de opdracht gekregen om de beton liggers te plaatsen. Vanaf de Europaweg tot aan de brug over het Eemskanaal waren we aan het werk."

"In eerste instantie startten we bij de zuidelijke ringweg met de losse verhuur van kranen. Later kwamen daar meer projectmatige aanvragen bij. Waaronder bijvoorbeeld de logistiek van de damwandplanken voor de verdiepte ligging. Van Haitsma Beton ontvingen we de opdracht om alle prefab beton liggers te leggen. En zo kwamen we ook aan de opdracht voor de vervanging van de Euvelgunnerbrug," blikt Harry terug.



De match met opdrachtgevers

"De rode draad is toch wel dat we alle projecten die we aannemen van A-Z begeleiden. Zo hebben we ook een compleet viaduct nabij het Gasunie gebouw ingereden met onze SPMT's. Het leuke aan dit werk vind ik de band en de samenwerking met de klant, uitvoerders en projectleiders. Je voelt je welkom bij Combinatie Herepoort. Ze bellen dan ook nooit tevergeefs: wij doen alles voor ze. Dat is het mooie van jarenlang samenwerken. Het maakt niet uit als je een hele dag in de regen moet sjouwen, want je bent onderdeel van het bouwteam. Dat kan alleen als je meeloopt met deze mensen, dan bouw je een band op. De klik zit hem in het feit dat ze bij Combinatie Herepoort doeners zijn. En wij zijn dat ook. Het is soms best uitdagend om onder tijdsdruk binnenstedelijk te bouwen. Maar juist die uitdaging maakt het mooi," vertelt Harry.

In 2021 doet Harry een stapje terug naar de rol van projectleider. De jonge garde neemt het stokje over. "De menselijke factor en het wij-gevoel is typisch Wagenborg. Ik voel me ook thuis bij de zusterbedrijven zoals Wagenborg Stevedoring. We zijn een echt familiebedrijf. Ik heb alle kansen gehad, en kreeg destijds de mogelijkheid om door te groeien. Ik gun het anderen ook om die groei door te maken. Als ik straks met pensioen ga, dan moet er natuurlijk geen gat ontstaan. Soms loop je met ze mee, soms laat je ze los en soms stuur je bij. Vrijheid geven is belangrijk en dan kun je ze steeds meer loslaten. Zo zie je ze allemaal groeien."



Project Euvelgunnerbrug

Jan Dinkla bevestigt het verhaal van Harry. Ook hij is actief aanwezig op de ring. Hij maakte de overstap van uitvoerder naar werkvoorbereider en heeft als doel om door te groeien naar een projectleiders rol. Harry en Jan werkten samen aan de vervanging van de Euvelgunnerbrug.

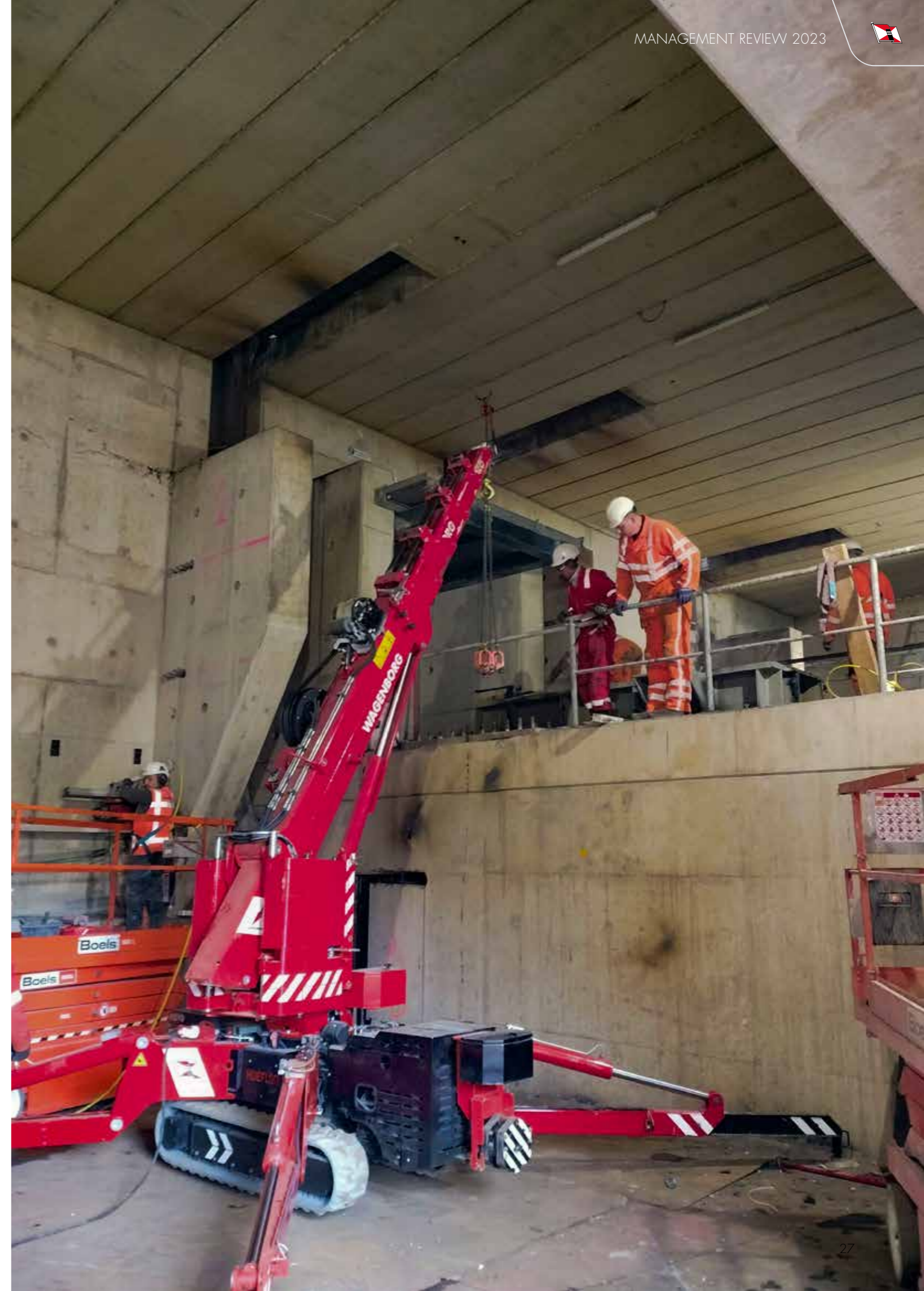
Jan is blij met zijn leertraject bij Harry. "De kansen die Harry je geeft, zijn heel belangrijk voor je ontwikkeling. Hij laat je compleet los, maar houdt alles in de gaten. En voordat je strandt, is hij er om je te redden. Waar ik heel veel van leer in de samenwerking met Harry is dat hij een soort wandelende encyclopedie is. En dat vooruitkijken wat hij doet, daar kun je echt veel van leren. Net als van zijn manier van denken. Dat begint al op kantoor bij het maken van offertes en de werkvoorbereiding. Hij kijkt altijd vooruit, omdat je daarmee bepaalde zaken kunt voorkomen."

"De Euvelgunnerbrug is een uitdagend project," vertelt Jan. "Er gaat ongeveer een jaar aan voorbereiding aan vooraf. We hebben de brugkleppen, het aandrijfmechanisme en de ballastkisten vervangen. Vooral het vervangen van het zware bewegingswerk van de brug was een puzzel. De werkruimte in de twee betonnen kelders was slechts enkele tientallen vierkante meters groot, zonder ruimte voor kranen en ander gebruikelijk materieel. Het oude bewegingswerk van de brug is een verzameling van stalen constructies, tandwielkasten en tegengewichten die ervoor zorgen dat de brugkleppen omhoog kunnen wanneer schepen er onderdoor moeten. Sommige onderdelen zijn meterslang en tienduizenden kilo's zwaar, waaronder de ballastkisten van 140 ton per stuk. Ze staan in twee betonnen basculekelders bij de brug, een voor elke brugklep."



Overeenkomsten zorgen voor prettig samenwerken

Rick, Harry en Jan kijken op dezelfde manier naar de prettige samenwerking met Combinatie Herepoort en de bedrijven met wie ze samenwerken aan de ring. Zoals gezegd; er zijn veel overeenkomsten tussen de samenwerkende partijen. Veiligheid is misschien wel de meest belangrijke. "Dat is dan ook gelijk de grootste verandering ten opzichte van 40 jaar geleden. Het werk is in de basis hetzelfde gebleven. Alleen op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en het materieel is er heel erg veel veranderd. Het werk is stukken veiliger geworden en tegenwoordig zijn er allemaal certificaten nodig om het werk überhaupt uit te mogen voeren. Combinatie Herepoort heeft veiligheid hoog in het vaandel staan en daar passen wij heel goed bij qua bedrijfsbeleid," sluit Harry af.





HOOFDSTUK 4

Innovatief & duurzaam nieuw materieel

Duurzaamheid is van strategisch en vitaal belang voor Wagenborg. Als familiebedrijf nemen we onze verantwoordelijkheid tegenover de maatschappij en het milieu waarin we actief zijn. We streven er dan ook naar om de negatieve impact van onze activiteiten, waaronder de uitstoot van CO², tot een minimum te beperken. Niet alleen op zee, maar ook aan land.

We zien het als onze plicht naar de maatschappij en toekomstige generaties om maximaal bij te dragen aan een leefbare wereld. Investeren in innovatief, duurzaam materieel is een logische stap om dit te realiseren.

Ons streven is om altijd te voldoen aan de hoogst haalbare duurzaamheidsnormen van dit moment. We leveren hiermee een belangrijke bijdrage aan de verduurzaming van bouw- en constructiewerkzaamheden in Nederland én daarbuiten.

In de afgelopen jaren hebben we vanuit onze meerjarige duurzaamheidsstrategie flink geïnvesteerd. Zo zijn onze nieuwe Liebherr kranen allemaal voorzien van schone Stage V motoren, die veel minder uitstoot genereren. En met de ECOmode en ECOdrive worden geluidsoverlast en brandstofverbruik sterk verminderd. Daarnaast investeerden we onder meer in elektrische minikranen en kniktelescoopkranen.

Hier volgt een update van de meest recente investeringen en ontwikkelingen.



4.1 eCrafter

Voor onze vestiging op het Chemiepark in Delfzijl waren we op zoek naar een voertuig voor de relatief kleine afstanden die we op het park rijden. De VW eCrafter die we aanschaffen, rijdt 100% elektrisch en sluit om die reden naadloos aan op ons duurzaamheidsprogramma.

4.2 XCMG hybride demo mobiele telescoopkraan

De markt waarbinnen we opereren vraagt meer en meer om duurzame machines. Jaren geleden startte de zoektocht naar een mobiele telescoopkraan in de

klasse tot 60 ton die volledig emissieloos kon draaien. Via ons netwerk kwamen we in contact met de Chinese fabrikant XCMG. Samen ontwikkelden we de allereerste hybride kraan. In 2023 hebben we een half jaar lang uitgebreid kunnen testen met deze kraan. Deze demoperiode hebben we naar volle tevredenheid, succesvol afgerond. Dankzij deze succesvolle samenwerking gaan XCMG en Wagenborg Nedlift belangrijke stappen zetten op het gebied van duurzaamheid. Onze doelstelling is om dit type kraan, na de ontwerp- en introductiefase, uit te breiden met kranen in de klasse van 80, 120 en 300 ton. Afhankelijk van de behoefte en vraag vanuit de markt.





4.3 VOLVO FH met 92TM Palfinger

De kniktelescoopkraan is voorzien van een elektrohydraulische powerpack waarmee emissieloos én nagenoeg geluidloos werken mogelijk is.

4.4 Vergroening wagenpark

Al een aantal jaren is Wagenborg Nedliff haar vloot aan het vergroenen en aan het verjongen. De duurzaamheidsstrategie die we hebben opgesteld bevat concrete doelstellingen die zijn vastgesteld tot 2050. Eén van de doelstellingen is het reduceren van de CO₂-uitstoot: binnen Nederland met 95% en binnen Europa met 50%. We hebben dit jaar veel geïnvesteerd in nieuw materieel. Duurzaamheid blijft hierbij een belangrijk uitgangspunt. In 2023 hebben we 6 kleine poolauto's aan ons wagenpark toegevoegd. In plaats van huurauto's die minder zuinig en/of milieuvriendelijk kunnen zijn, maken onze medewerkers nu gebruik van deze auto's om locaties te bezoeken.

4.5 Belangrijkste investeringen

- Liebherr LTM1090
- 2 x Liebherr LTM1150
- SPMT Module 4-assen
- 5 x MAN 6x4 ballasttrekker
- Kniktelescoop kraan
- Aanschaf auto + trailer voor rijplaten
- Trailer t.b.v. 150-tons kraan
- Hefportaal
- Heftruck
- VW eCrafter
- Vijzel, hoefijzervijzel 150 ton
- 2 hefrucks
- 16-tons heftruck
- Faymonville 3as Multimax





'Dit knappe staaltje teamwork is, letterlijk en figuurlijk, een mijlpaal in de bouw van onze grootschalige CO2-afvang-installatie. Vakmanschap en plezier in het werk zijn kenmerkend voor de manier waarop de werkzaamheden door de mannen zijn uitgevoerd.'

Het leverde een Safety and Excellence award op van de opdrachtgever.





ARTIKEL

Eerste 60 tons mobiele hybride telescoopkraan ter wereld toegevoegd aan vloot Nedlift

De vloot van Wagenborg Nedlift telt honderd kranen van diverse Europese merken. In 2023 kwam daar verandering in: de eerste hybride mobiele telescoopkraan in de klasse tot 60 ton uit China werd afgeleverd bij Wagenborg Nedlift. Komt de keuze voor een kraan van de Chinese fabrikant XCMG uit onverwachte hoek? Niet als we in de voorgeschiedenis van dit traject duiken, dat zich ruim vier jaar lang achter de coulissen afspeelde. Daaruit blijkt dat deze vooruitstrevende en toekomstbestendige kraan het resultaat is van een zeer succesvolle samenwerking tussen XCMG en Wagenborg Nedlift.

Eind 2019 schreef Jan-Ebe Boerema, destijds Hoofd Technische Dienst bij Wagenborg Nedlift, een tender uit met de specifieke vraag naar een oplossing voor een toekomstbestendige duurzame kraan in de klasse tot 60 ton hijscapaciteit. Boerema blikt terug: "Ik ontving alleen maar conventionele oplossingen die geen antwoord op mijn vraag waren. Steeds meer van onze klanten vroegen om duurzame hijsoplossingen voor hun bouwprojecten. Maar die waren er niet. En dus hebben wij het voortouw genomen. Toevallig werd ik in diezelfde periode in contact gebracht met een Chinees-Nederlandse dame die mede-eigenaar is van een bedrijf in hoogwaardige hydraulische componenten in Groningen. Een bedrijf dat een nauwe band heeft met XCMG. En zo ging het balletje rollen."

Sportzaal

Begin 2020 zou Boerema naar China vliegen voor een kennismaking, maar COVID-19 gooide roet in het eten. De eerste contacten verliepen via de mail. XCMG bleek op zoek naar een partner die hen wegwijs kon maken op de West-Europese markt. Toen Boerema vervolgens zijn eisen deelde volgde een afspraak via Teams. Vanuit Nedlift schoven ook Managing Director Gerard Bastiaansen, Sander Wolters (Senior Monteur) en Brian Geerdink (Kraanmachinist) aan. Toen de verbinding tot stand kwam, keken ze naar een sportzaal met daarin 50 Chinese werknemers van XCMG die alles opschreven wat er werd gezegd.





Europese normen

"XCMG had al een kleine, volledig hybride, 25 tons kraan geproduceerd. Ik heb aangegeven dat we exact zo'n kraan zochten, maar dan in een 60 tons variant die aan alle eisen voor de Europese markt voldoet", licht Bastiaansen toe. "In 2015 bouwde

Nedlift al de eerste elektrische compactkraan, maar dat gebeurde niet seriematig. Hiervan hebben we veel geleerd en daardoor kunnen we haarfijn uitleggen wat wij verwachten van een machine.

'Mijn idee was om de accu's in de ballast te verwerken en daarmee is XCMG aan de slag gegaan.'

Gerard Bastiaansen, Managing Director Wagenborg Nedlift



En dat is een hybride machine die seriematig geproduceerd wordt, CE gecertificeerd en TCVT gekeurd is. Daarnaast is het belangrijk dat we ons niet uitsluitend beperken tot het draaien op elektriciteit. Ons werk vindt soms ook in de middle of nowhere plaats en als de accu leeg is, dan moet de machinist nog wel verder kunnen. Een kraan met een grotere hijscapaciteit heeft natuurlijk meer accu's nodig en daar was geen pasklare oplossing voor."

BAUMA 2022

Het cultuurverschil leek voor een kloof te zorgen, waardoor het contact op een laag pitje kwam te staan. "Tot we ineens gebeld werden, vlak voor Bauma 2022, een grote materielexpositie in Duitsland. Die hybride kraan waarover we gesproken hadden, stond daar op de beurs. Met een dieselmotor uit Duitsland en hydrauliek uit Noord-Nederland", vertelt Bastiaansen.

Testperiode

De hybride XCA60_EV werd tijdens een demoperiode volledig opgenomen in de vloot van Nedlift. Wolters: "In al die maanden was er geen enkele storing of probleem. Ja, er moest nog veel verbeterd worden, want onze eisen zijn hoog. Maar we zijn écht heel enthousiast over de machine die er stond. We hebben veel getest bij de nieuwbouw van de CO2-installatie van Twence in Hengelo, waarbij ook technici van XCMG en mede-werkers van keuringsinstantie Aboma aanwezig waren."

"Verbeterpunten zaten met name in het comfort voor de machinist en de bediening van de machine. Nederlandse machinisten voeren meerdere handelingen gelijktijdig uit, iets wat in China hoogst ongebruikelijk is. De XCA60_EV is daarom aangepast aan de 'Nederlandse' manier van werken. Ook in de werkplaats veranderen de werkzaamheden met de komst van hybride kranen. We gaan werken met accupakketten en hoogspanning en volgen cursussen om mee te gaan met deze ontwikkeling. Daarnaast betekent het werken met hoogspanning dat je geen foutmarge hebt. Die is echt 0."



'Als je met deze kraan werkt, dan is het stil. Van de bouwvakkers heb ik ook veel complimenten gekregen over het geluidsarme draaien.'

Brian Geerdink, Kraanmachinist Wagenborg Nedlift

Versie 2.0

Terwijl machinist Brian Geerdink de machine uitvoerig testte, werden alle bevindingen direct gedeeld met China. Aan het einde van de testperiode stond er bij XCMG al een 2.0 versie klaar. Geerdink is enthousiast: "Dit is echt een luxe kraan die overal inzetbaar is. Ik kan er een hele dag mee draaien op de bouw en dan op de terugweg nog een extra klus meepakken. Dat is echt een wezenlijk verschil met conventionele kraantypes die omgebouwd worden naar een elektrische variant. Die kunnen dat niet."

Topklasse kraan

Ook Boerema is enthousiast: "Ik mag mezelf redelijk conservatief noemen op het gebied van machinebouw, maar ik heb me echt verbaasd over wat deze kraan kan. Ons uitgangspunt was dat we niet zelf zouden gaan ombouwen of opdracht geven om dat te doen. We wilden een kraan die seriematig gebouwd kan worden, zodat we snel kunnen schakelen als de vraag vanuit de markt toeneemt. En die wens kon alleen XCMG vervullen. De kranen voldoen aan alle eisen van de West-Europese markt. Ze hebben een EN13000 keuring voor de bovenwagen, het bovenste deel van de kraan. En ze zijn RDW gekeurd voor het onderste deel, de onderwagen."

'Dankzij deze samenwerking met XCMG hebben we nu een topklasse kraan die aan alle wet- en regelgeving én aan onze eigen wensen voldoet.'

Jan-Ebe Boerema, Regiomanager Wagenborg Nedlift Noord



HOOFDSTUK 5

Duurzame klantrelaties

5.1 Klanttevredenheid

Graag willen we weten of onze klanten tevreden zijn over onze dienstverlening. Het is belangrijk om vinger aan de pols te houden of ons werk in lijn is met de wensen en verwachtingen van de klant. Doorlopend registreren we complimenten en eventuele klachten en die volgen we op indien nodig. Iedere twee jaar werd

er een digitale klanttevredenheidsenquête opgesteld en verstuurd naar onze top 100 klanten. Het laatste onderzoek dateert uit 2022. Vanaf 2024 gaan we jaarlijks een enquête doen, en we onderzoeken in welke vorm we de meest waardevolle informatie bij onze klanten kunnen ophalen.

5.2 Times

Wilt u op de hoogte zijn en blijven van nieuws en achtergronden over Wagenborg activiteiten en projecten? Ons company magazine Times komt 1 keer per jaar uit (zowel in het Engels als in het Nederlands) en staat boordevol spraakmakende interviews, reportages en interessante wetens-waardigheden. De nieuwste innovaties en ontwikkelingen worden belicht. Met recht een interessant magazine voor zowel klanten, relaties als medewerkers.

Times gaat niet alleen over Wagenborg projecten en ontwikkelingen in de wereld, maar ook over onze klanten en samenwerkingsprojecten. Wij bieden onze klanten graag een podium in ons magazine.

Om ons company magazine 'Times' periodiek te ontvangen, kunt u mailen naar: nedlift.communicatie@wagenborg.com.



5.3 Relatie evenementen

Relatiemiddag

Duurzaamheid: kans of crisis? Dat was het thema van onze eerste relatiemiddag in de Energy Barn in Groningen. Tijdens deze middag spraken we over hoe we (sneller) stappen kunnen zetten op het pad naar een groene(re) toekomst. Gastsprekers Jan Rotmans en Theo Klomp namen ons mee in hun scherpe, inspirerende en vooral motiverende visies.

Military Boekelo

Jaarlijks zijn wij met onze hospitality aanwezig tijdens het grootste hippische evenement in Nederland: de military in Boekelo. De weersomstandigheden waren geweldig, de sport fantastisch en onze hospitality werd enorm goed bezocht door onze relaties.



ARTIKEL

Het buitengewone transport van twee bullets

De puzzel is groter. Er zijn meer keuzes. En dus is het leuker.

Wagenborg Nedliff is gevestigd op chemiepark Chemelot. Daar kwam de aanvraag binnen voor het transport van twee enorme opslagtanks die voor een infrastructuurproject dwars door Urmond naar het industriepark moesten worden vervoerd. De kolossale bullets van 53 x 8 x 8,5 meter (lxbxh) hebben een gewicht van 460 ton per stuk. Regiomanager Zuid, Pedro Gonzalez Serrano, schakelde de hulp in van collega Arjan Bossers, projectleider bij Nedliff. Een mooie uitdaging. Niet alleen vanwege de combinatie van technieken en materieel, maar ook gezien Arjans passie voor transport, aslijnen en SPMT's. Rob Reefman, werkzaam op de afdeling Engineering van Wagenborg Nedliff, was nauw betrokken bij alle onderzoeken en plannen in het voortraject. Voor dit transport werden in het weekend van 7 juli wegen afgezet, rotondes vrijgemaakt, borden verplaatst en nieuwsgierige belangstellenden achter rood-witlinten veilig op afstand gehouden.

Advies Wagenborg engineers bepaalt formaat bullets

"Ons onderzoek moest uitwijzen wat de maximale maten van de te produceren bullets mocht zijn. Simpel gesteld: langer en smaller of korter en breder," vertelt Rob Reefman, engineer van Wagenborg Nedliff. Geen bocht, rotonde, boom, stoep, verkeerslicht of lantaarnpaal op de route ontbrak, toen hij in AutoCAD aan de slag ging. "Door bochten te simuleren en te kijken hoever het materieel uitsteekt kunnen we de maximale formaten van de opslagtanks berekenen. Op basis van deze informatie ontwikkelde de fabrikant de bullets. En met die informatie bepaalden we de juiste transportconfiguratie: dat werd een dolly-combinatie van 2 x 20 aslijnen SPMT."

Chemiepark Chemelot in Geleen is in 2050 de meest toonaangevende 'circulaire chemie site' van Europa en volledig klimaatneutraal. In de afgelopen decennia onderging het chemiepark een ware transformatie om dat doel te bereiken. Op Chemelot worden in 2050 nog steeds halffabricaten en producten gemaakt voor alledaagse (huishoudelijke) voorwerpen zoals innovatieve kunststoffen voor auto's, tapijt, voedsel en windmolens. Het grote verschil is dat het dan gebeurt op basis van herbruikbare grondstoffen en duurzame processen. Grote innovaties, inspanningen en investeringen liggen hieraan ten grondslag. En daarnaast vereist het aanpassingen in de infrastructuur en aan de fabrieken.



Vorbereiden en afstemmen

Voor Arjan begint een periode van overleggen en afstemmen met betrokken instanties, waaronder Provincie, Rijkswaterstaat en de gemeente. "Hoewel de route slechts 4 kilometer lang was, ging hij wel dwars door de bebouwde kom en moest het konvoi de A2 kruisen. Om via de af- en oprit van deze drukke snelweg te kunnen rijden was het noodzakelijk om via de Provincie Limburg een korte afsluiting van de weg te regelen," licht Arjan toe. Op andere delen van de route werden verkeersmeubilair en lantaarnpalen verwijderd. Het hele plan was gericht op het beperken van (verkeers) hinder en het voorkomen van schade aan de openbare infrastructuur. Verkeersregelaars zorgden voor een vlotte doorgang, hulpdiensten zijn geïnformeerd en de politie hield een extra oogje in het zeil.

Lossen vanuit het schip

Het eerste deel van de route, van Genk naar Urmond in Limburg, gingen de tanks op transport per schip. Bij aankomst in Limburg begon het Wagenborg-traject met het lossen van de tanks. "Eerst zijn we gaan kijken of

er havens of kades zijn waar we gebruik van kunnen maken. Een paar jaar geleden is alles veranderd op de plek waar het schip zou afmeren. En dat betekende dat een RoRo-operatie (Roll on Roll of) niet meer mogelijk was," zegt Arjan. En dus werd er op de beoogde loslocatie een flink stuk grond afgegraven en verstevigd met puin. Volgens de (gronddruk)berekeningen van Rob konden er nu veilig twee grote 600 tons rupskranen staan om de tanks te lossen en te plaatsen op de SPMT's.

Dwars door het dorp

Rond 20.00 uur startte het transport van de eerste bullet door Urmond. En geheel volgens de verwachting was het een drukte van belang langs de route. Terwijl de operators de SPMT's stapvoets door het dorp manoeuvreren, staan honderden omwonenden langs de kant van de weg. Rond middernacht vindt de oversteek van de A2 plaats. Na een vlekkeloos transport arriveert de eerste bullet op het industrieterrein van Chemelot. De tweede tank zal deze route een dag later op exact dezelfde wijze afleggen.



Rijplaten

Een bullet van dit formaat en gewicht kan niet zomaar over bestaande wegen vervoerd worden. De kans op schade aan het wegdek moet dus worden voorkomen. De afdeling rijplaten van Nedlift vervulde hierin een belangrijke rol. Op basis van de berekeningen van de engineers werd duidelijk waar stalen rijplaten, isotrack platen, dragline schotten of combinaties daarvan moesten liggen. Zodra het transport voorbij was, werden de platen opgehaald. Een dag later werden ze opnieuw neergelegd, om vervolgens direct na het transport van de tweede bullet weer verwijderd te worden.

Een hindernis op het traject

Voordat de bullets in hun zandbed op de eindlocatie neergelegd konden worden, moesten ze op site eerst onder een van de vele leidingbruggen door. "Door de hoogte van deze leidingbrug was het niet mogelijk om de tanks op de SPMT's eronder door te rijden," vertelt Rob. "Je wilt zo efficiënt mogelijk de bullets in het zandbed zetten. Waar vroeger sneller de keuze op een kraan zou zijn gevallen, beschikken we nu over meerdere keuzemogelijkheden. Daarnaast was er overheen hijsen in dit geval ook geen optie. En dus maakten we gebruik van slede- en vjzjeltechnieken. Deze fase heeft ons veel tijd gekost. Vanuit de klant kregen we informatie over de maximale bodemdruk

om mee te rekenen. Maar ook de weersomstandigheden, de helling, een eventuele noodstop, de stabiliteit van de bullets en de kwaliteit van de weg namen we mee in onze berekeningen. Op basis van deze berekeningen is de bovenste laag uit het wegdek gefreesd en ontstond er net voldoende ruimte om de bullets onder de leidingbrug door te sleeën."

Geheel volgens plan van de afdeling Engineering is de bullet eerst omlaag gevijzeld. En daarna met een sledeoperatie onder de leidingbrug door gemanoeuvreed. Vervolgens is hij weer omhoog gevijzeld en geladen op de SPMT. Om de bullet te kunnen plaatsen op het zandbed draaiden de SPMT wielen 90 graden, waarna hij met een vjzjeloperatie in combinatie met draairollen exact in de juiste positie op het zandbed is gepositioneerd.

De puzzel is groter. En dus leuker.

"Wat dit project bijzonder maakt, is de grootte van de bullets en de combinatie van verschillende technieken. Tel daarbij op alle omstandigheden waarmee we rekening moesten houden en de hoeveelheid betrokken partijen en je hebt een omvangrijk project. Bijzonder hoe alles perfect samenkwam. Dit was echt een project uit het boekje," sluit Arjan af.

Fotografie: Peter van der Geest en 'eigen' foto's.

