



MET HET OOG OP MORGEN

DEC 2017
JAARGANG 1

#01

NIEUWSBRIEF

 **deKlerk**
WERKENDAM

Inzet tuinsteward

Sterk omgevingsmanagement project de Gouwe
LEES VERDER OP PAGINA 2

Steiger LBC 2 Rotterdam

Zeeschepen met chemische lading moeten dóór kunnen...
LEES VERDER OP PAGINA 3

Nieuwe motoren MS Noord

Duurzaamheid vergt nieuwe wegen...
LEES VERDER OP PAGINA 4



Voorwoord

Op het moment dat u deze woorden leest, zijn wij eigenlijk een beetje met elkaar in gesprek. Dat stel ik op prijs. U neemt de moeite om onze nieuwsbrief te lezen dus aan mij de taak om u te informeren met daadwerkelijk 'nieuws'.

Het grootste nieuws dat met ik met u wil delen is het feit dat wij dit jaar afscheid gaan nemen van onze financieel directeur Johan van der Meijden. Johan is meer dan 22 jaar onze financiële rots in de branding geweest maar heeft er voor gekozen om vanaf 1 januari 2018 een andere uitdaging aan te gaan. Zijn taken worden verdeeld over de andere directieleden en ons hoofd administratie Dick Nederlof. Overigens, nog een nieuwtje is dat Ruth Huisman-de Graaf vanaf 1 januari 2018 officieel toetreedt tot de directie. Ruth is geen onbekende binnen ons bedrijf en heeft al een aantal functies bekleedt waaronder Mana-

ger bedrijfsvoering. Ruth wordt binnen het directieteam verantwoordelijk voor de afdeling HRM en KAM en ik wens haar hierbij veel succes in haar nieuwe functie. Kijkend naar de huidige marktsituatie vind ik die 'roerig' en lastig te doorgronden. Toch zien wij 2018 positief tegemoet. Want door de flexibele instelling van al onze mensen kunnen wij te allen tijde inspelen op de wensen van al onze opdrachtgevers. Eigenlijk is dat dan weer het oude nieuws voor alle partijen die regelmatig met ons werken of gewerkt hebben. Rest mij en mijn

mededirecteuren Arie Schaap en Ruth Huisman-de Graaf nog om u alvast veel leesplezier te wensen met deze eerste uitgave van 'Met het oog op morgen'. Een frisse nieuwsbrief omtrent alle in- en externe ontwikkelingen binnen De Klerk Werkendam die wij twee keer per jaar uit gaan geven.

Fijne feestdagen en alvast de beste wensen voor 2018!
Ron de Groot Algemeen Directeur





HEIBAAS VAN DE WESTERSCHELDE JAN BROEDERS

Medewerker in beeld

Die middag spreekt de radio van kans op windkracht tien. Jan fronst zijn wenkbrauwen, "zwaar weer, ik heb nog windkracht 12 meegemaakt in IJmuiden. De giek begon achterover te staan."

zo de plaats voor het schip bepalen. Wij leerden dat buiten met portofoons. Moeilijker maar wel vakkundig. Over een paar jaar zwaait Jan af. "Wat het werk betreft wil ik liever doorwerken maar lichamelijk wordt het tijd om te gaan stoppen. Het blijft zwaar werk. Die gordingen en die stroppen geven nooit mee. Je gaat het voelen." Jan prijst zich gelukkig met een jonge opvolger in de knop. "De laatste tijd heb ik een jong manneke bij me die het vak wil leren. Daar moeten we zuinig op zijn want tegenwoordig willen



'We moeten zuinig zijn op de jongeren, die willen allemaal ICT'er worden'

die gasten alleen maar ict-er worden. Heibaas worden leer je in de praktijk, niet uit een boekje." Gevraagd naar wat nou zijn mooiste klus is geweest blijft Jan het antwoord schuldig. 'Ik heb wel 1000 kilometer damwand gezet, bruggen gebouwd, grote buizen geplaatst op LBC en STR. Eigenlijk is het allemaal prachtig mooi.' Veel vrije tijd heeft Jan nooit gehad, wat gaat hij straks doen als hij met pensioen is? "Daar heb ik nog niet echt over nagedacht. Ik klus graag. Heel mijn huis heb ik verbouwd en nu ben ik bij de kinderen bezig. In een hoekje met een boekje gaan we Jan niet zien? "Nee dat zeker niet, ik moet bezig blijven. Ik ga graag ook met mijn vrouw in Nederland ergens een eind fietsen. Hup in de auto en op pad."



J 63 jaar is deze Veersche fãant (bijnaam inwoners uit Raamsdonskveer) die al sinds 1983 bij De Klerk in dienst is. Jan begon samen met Wim van Oord op het werkschip Haringvliet waarna het duo vanaf 1988 heischip Noord bevoer. In 2001 stapten ze over naar heischip Westerschelde. "Toen ze bij De Klerk vroegen of wij op dat schip wilden werken vonden wij dat prachtig. De hele week buitenaf en echt mooi werk maken. Voor de vrouw was het niet altijd zo leuk, maar ze wist wel waar ze aan toe was. Iedere dag in de file en niet weten hoe laat je thuis bent is ook niet alles. Nadeel was wel dat ik mijn kinderen bijna niet zag opgroeien." Er is veel veranderd in het werk als heibaas legt Jan uit: "Tegenwoordig kun je middels computer en coördinaten



INZET TUINSTEWARD

Sterk omgevingsmanagement bij project Gouwe

Vijf komma twee kilometer bestaande oever vervangen is op zichzelf al geen kleinigheid. Deze oever, die nog stamt uit de jaren dertig, is aan het einde van haar levensduur. Dit kan leiden tot verzakking en andere ongemakken.

Voor de nieuwe oeverconstructie worden de houten damwanden vervangen door stalen damwanden die de komende 100 jaar de veiligheid van de dijk, de polder en het scheepvaartverkeer moeten garanderen. Lastige bijkomstigheid: op veel plekken grenst de oever aan huizen en tuinen. In totaal 140 woningen moeten daarom uiterst omzichtig worden betrokken. "Het risico op overlast moet tot een minimum worden beperkt", aldus Johan Hertong projectmanager van De Klerk. Natuurlijk moeten de leiding en de werklieden ter plekke van De Klerk aanspreekbaar zijn voor de omwonenden. Maar wij doen meer. Hertong: "Wij hebben een zogenaamde tuin steward aangesteld. Eén coordinator die zich continu bezighoudt met de communicatie van de bewoners. Deur voor deur gaat hij langs om de aanstaande werkzaamheden door te nemen en hun wensen terug te

koppelen. "Zo geef je heel praktisch een gezicht aan het ontzorgen van je opdrachtgever", aldus collega projectorganisator Jochem Duijnhoven. En over die opdrachtgever gesproken. Projectmanager Raymond van Gernerden van de provincie Zuid Holland "Dit is niet het makkelijkste klusje natuurlijk. Best pittig. Wij wisten dat dit werk risicovol kon worden. Daarom hebben wij niet alleen op prijs geselecteerd. Ook het plan van aanpak van De Klerk heeft terdege een rol gespeeld. Ik merk aan alles dat dit bedrijf haar roots al heel lang in de waterbouw heeft liggen. De voorbereiding en de uitvoering sluiten naadloos aan en de uitdaging is goed geborgd. Ik durf gerust te zeggen dat ik experts in huis heb."



RAYMOND VAN GEMERDEN (PROVINCIE ZUID-HOLLAND):

'Ik durf gerust te zeggen dat ik experts in huis heb.'

Wrijfschotten Stena Line

De Rotterdamse haven is voor De Klerk bekend terrein. Remmingen, havenhoofden, oevers, de civiele roots van de Werkendammers komen hier goed tot hun recht. Een beetje dezelfde mentaliteit, dat ook.

Niet kletsen maar poetsen. Rotterdam en Werkendam. Zo fabriceerde De Klerk Staalconstructie onlangs 47 wrijfschotten (waarvan 7 met klimkommen) voor opdrachtgever Ballast-Nedam Marine & Civil. Deze schotten meten acht meter lang, twee meter breed en een meter hoog. Een wrijfschort is een soort horizontale balk bevestigd aan bijvoorbeeld het steunpunt van een brug, de wand en het hoofd van een sluis ter bescherming van het kunstwerk. Arbeidsintensief werk waarbij een hoog afwerkingsnivo steeds belangrijker wordt. 'We zitten overal met led lampen bovenop, aldus bedrijfsleider Harry van Noorloos.' Er wordt steeds meer gevegd, maar dat is eerder in ons voordeel dan ons nadeel."



Nieuwe CNC brandsnijmachine

Sinds dit jaar beschikt De Klerk Staalconstructie over een Microstep CNC brandsnijmachine. Deze brandsnijmachine snijdt plaatdikte tot 50mm (plasma) en tot 150mm (autogeen) en kan bevel snijden (3D profileren) door middel van eindeloos draaiende rotator. Groot voordeel is dat dit werk voortaan in eigen huis gedaan wordt. Hierdoor worden de levertijden korter, van vroeger één week naar nu één dag. De machine is bovendien in staat om buizen van 30-700 mm uit te schulpen. Harry Noorloos is duidelijk in zijn sas met de aanwinst. "Wij snijden nu ook vaak voor derden. Niet iedereen heeft zo'n machine." Misschien dat het woord 'machine' de mogelijkheden niet eens goed uitdrukt. Je zou de Microstep beter een mini-fabriekje kunnen noemen als je ziet wat er allemaal bij komt kijken: de opstelling van uitgekende afzuiginstallatie, hoogwaardig geautomatiseerde aansturing, beveiligingshekken rondom en een aangepaste vloer. "Het installeren heeft een paar weken geduurd. Knap werk van die jongens." Het mooie is, die machine kan alles als degene die hem bedient maar wel over voldoende ambachtelijk inzicht beschikt. Staal erin, computer instellen en in no time rollen de gesneden buizen en de platen eruit.



LBC 2 steiger Petroleumhaven Rotterdam

Schepen, zeker zeeschepen, geladen met chemische lading moeten altijd door kunnen. Stilstand is achteruitgang. Bij de uitbreiding en vervanging van de nautische infrastructuur van LBC Rotterdam ligt hier dan ook een grote uitdaging voor De Klerk om de complete terminal van LBC operationeel te houden tijdens de nieuwbouwwerkzaamheden.

Uitvoerder Gerard Visser: "De handel van LBC gaat altijd door. Ook aan boord. Het komt voor dat een schip hier aan komt varen en rechtsomkeert maakt, of een dag voor het zeegat ligt en dan opens voor de kant komt. Voor ons was en is het een zaak om mee te buigen. We zijn zo flexibel dat LBC tijdens ons werk altijd een beroep kan doen op een afmeerlocatie aan de steiger. We hebben het werk in verschillende werkgebieden opgedeeld en ervoor gezorgd dat er altijd ligplaatsen beschikbaar zijn." Projectorganisator Marcel Kamminga: "Het werk is in twee fases opgedeeld om de bestaande steiger tot het laatst in gebruik te houden. Pas als de nieuwe steiger van fase één in gebruik is genomen, zal het sloopwerk starten. Eind september 2018 moet alles klaar zijn."

Havenbedrijf Rotterdam fungeert als opdrachtgever en Royal Haskoning is de tekenaar van deze indrukwekkende uitbreiding die de havenstad weer verder op de kaart zet. Een maximale EMVI-score met daarin een uitgekend plan van aanpak bezorgde De Klerk deze opdracht. De steiger wordt voorzien van vier ligplaatsen, twee voor zeeschepen

en twee voor binnenvaartschepen. Hierdoor verviervoudigt de steiger capaciteit van de LBC terminal. De steiger doet dienst om zeeschepen met een diepgang tot maximaal 13 meter te kunnen faciliteren. LBC is dan in staat om twee parcel tankers tot 40.000 DWT tegelijk te behandelen. Visser, vol temperament: "Alleen al om het gereedschap voor dit project te vervoeren, een hydrohammer van twee meter zesenzestig doorsnede voor de trospalen, moet de Erasmusbrug speciaal open." Het grootste heischip van De Klerk, de Westerschelde is één van de grootste voor de binnenwateren van Europa met een heikraan erop van 300 ton, had zijn handen vol aan deze grote buispalen. Afmeerpalen van 90 ton per stuk; uniek dat een schip in Nederland dat kan zetten.

Opvallend is ook het brandblusplatform dat uitgerust is met drie pompunits die per unit een capaciteit van 1250 kubieke meter water per uur kunnen verpompen. "Dit geeft de grootste brandblusvoorziening van de Botlek," aldus Visser met gepaste trots. Kamminga: "Mooi aan dit werk is ook dat veel facetten van De Klerk hier samen komen. Als je dit project bekijkt, kom je alles tegen: stalen fundatiepalen plaatsen met daarop betonnen kespen (balken), waar vervolgens diverse prefab liggers op geplaatst worden die voorzien worden van wapening en beton met diverse instortvoorzieningen als ankers voor het leidingwerk en een RVS goot voor afwateringen. Daarnaast worden er allerlei voorzieningen geplaatst voor de scheepvaart zoals een remmingswerk en een aanvaarbeveiliging. Om het geheel compleet te maken wordt er ook nog wat authentiek kust- en oeverwerk uitgevoerd voor de kade.





**MET HET
OOG OP
MORGEN**

SAMEN WERKEN AAN EEN VITALE EN DUURZAME SECTOR

MarktVisie

In de waterbouw worden andere omgangsvormen gevraagd, en geëist. Het gaat vooral om hoe we met elkaar omgaan en of we de moeite willen nemen om elkaars rol in die keten te begrijpen. Durven we informatie met elkaar te delen? Dat ook. Op initiatief van Rijkswaterstaat is tegen deze achtergrond het begrip MarktVisie gelanceerd. Individuele infrabedrijven, de Vereniging van Waterbouwers, MKB Infra, Uneto VNI en Astrin hebben zich gecommitteerd aan deze nieuwe bouwcultuur. Noem het een beweging die moet leiden tot gedragsverandering. Als één van de eerste infrabedrijven heeft De Klerk de MarktVisie ook ondertekend en is ermee aan de slag gegaan. In eerste instantie was dit vooral een onderwerp dat het MT aanging. Maar inmiddels is al het uta-personeel betrokken, mede door een speciale workshop in een kwartaalbijeenkomst. Algemeen directeur Ron de Groot gaf in november nog een presentatie aan de inkoopafdeling van Rijkswaterstaat Oost-Nederland om daarin uiteen te zetten hoe De Klerk de MarktVisie concreet geïmplementeerd heeft. Hoe sta je



ten opzichte van de ander? Het klinkt soms zweverig maar dat is het juist niet. Snap je echt in welke rol en tegen welke achtergrond degene functioneert waar je mee te maken hebt? Dat kan zelfs in het uiterste geval betekenen dat je als leidinggevende in een bepaald project andere mensen bij of tegen elkaar moet zetten om conflicten te vermijden en een klik te creëren.

In januari nieuwe website

De wereld verandert, zeker online! Nieuwe mogelijkheden tot corporate communicatie dienen zich aan. Met als doel zichtbare aanwezigheid gaat De Klerk een nieuwe website lanceren. Meer ruimte voor projectfoto's, meer transparantie en een compleet nieuw en hip design vormen de sleutelwoorden. De site krijgt regelmatig een update zodat het de moeite loont regelmatig terug te keren op dit platform om de laatste projecten te bekijken. Mooi werk! De Klerk Waterbouw & Staalconstructie kunnen op deze manier weer jaren vooruit. Let ook eens op de uitgebreide mogelijkheden om materieel te huren. Onze schepen varen voor iedereen! Kortom, in januari veel klikken op: www.deklerkbv.nl

De Klerk werkt hard aan terugdringen CO₂

Er wordt in deze dagen veel geschreven en gesproken over het terugdringen van CO₂. Als KAM-manager heeft Lennard van Anrooij er bij De Klerk zijn handen aan vol. Niet dat hij het alleen moet doen, integendeel, de directie zet zwaar in op duurzaamheid en staat achter hem.



NIEUWE MOTOREN MS NOORD

Duurzaamheid vergt nieuwe wegen

“Wie zegt dat een heischip per sé met een scheepsmotor moet varen?” Aan het woord is Jos Snijders, hoofd materieel-dienst en technisch manager bij De Klerk.

Samen met KAM manager Lennard van Anrooij ging Jos op zoek naar vervangende motoren voor heischip Noord. De bestaande motor daarvan had reeds meer dan 26000 uren gedraaid en, na menige reparatie, het einde van zijn werkzame leven bereikt. Een nieuwe motor moest weer minimaal dit aantal draaiuren gaan maken, wat al gauw een periode van 20 jaar beslaat. Van Anrooij: “Ten aanzien van veiligheid, kwaliteit en milieu wilden we vooruitlopen op de geldende eisen. Juist met de gedachte om over twintig jaar ook nog te voldoen aan de dan ongetwijfelde strengere eisen.” Snijders ging op onderzoek uit maar kwam tot de verrassende ontdekking dat geen van de voor de hand liggende leveranciers aan het eisenpakket kon voldoen. “Ik heb zelfs nog gesproken met het EICB (Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart) maar die

hadden geen ervaring met ons eisenpakket. We wilden meer dan voldoen aan de CCR2 eisen van de Europese richtlijnen, want die zijn in onze ogen te soft. Uiteindelijk zijn we uitgekomen bij een vrachtwagenmotor van DAF. Een DAF Euro-6 roadmotor met een 15x lagere emissie op NOx en PM dan de huidige CCR2-eisen. Deze uiterst schone en stille Euro-6 motor heeft daarnaast ook een factor 3 lagere NOx en 10x lagere emissie dan de Stage V eisen die pas in 2019 gaan gelden. Hiermee ligt de vloot van De Klerk weer goed op koers met vooruistrevende techniek op het gebied van milieu, CO₂-emissie en duurzaamheid. De DAF motoren werden ingebouwd door Vink Diesel uit Sliedrecht die van meet af aan met enthousiasme in het project stapte volgens Snijders: “Met 285 pk halen we ruim voldoende snelheid en vermogen, bovendien leveren de motoren met 25 decibel minder lawaai en resonanceert de motor veel minder in de machinekamer zodat je elkaar ook nog eens fatsoenlijk kunt verstaan. En wat dacht je van het verbruik; 25% zuiniger.” En De Klerk gaat door op de ingeslagen weg van duurzaamheid want in 2018 zal ook werkschip Ilmeer van deze motoren voorzien worden.



Rijkswaterstaat en andere overheden stimuleren CO₂ reductie steeds concreter met EMVI-scores en kortingspercentages op aanbestedingsbedragen. Naast zakelijk gewin ligt er bij De Klerk ook een duidelijk commitment om de dingen goed en beter te willen doen. Dit verklaart veel van de pro-actieve houding op het terrein van sustainability. Zo klom het bedrijf in de loop der tijd op van nivo drie op de CO₂ prestatieladder tot niveau vijf, het hoogste niveau. Om zover te komen is niet alleen gekeken naar de eigen activiteiten maar zijn ook de andere schakels in de keten, zoals leveranciers, onderaannemers en opdrachtgevers, betrokken. Natuurlijk staat concreet handelen en doen* (reductie) voorop, maar transparantie en participatie zijn net zo noodzakelijk om ook anderen te betrekken en te overtuigen. “Door alles wat we doen helder te communiceren op onze website, in externe nieuwsbrieven en interne bulletins proberen we zoveel mogelijk partijen te informeren. Hierdoor inspireer je anderen, maar blijf je zelf ook aanspreekbaar.” Dit vertellen maakt De Klerk nog concreter door te participeren in duurzame initiatieven als de Werkendamse duurzaamheidskring waarin samen met ondernemers als Hakkers, Staton Bouw, Poly Products, De Vries en de Fruitschuur elkaars resultaten en ideeën op tafel komen. Maar De Klerk kijkt ook buiten het dorp door te participeren in het Alblasserwaardse Blauwzaam, Bouw & Hout Convenant van FSC® en de Vereniging van Waterbouwers.

* CO₂ uitstoot van De Klerk is in drie jaar afgenomen met 65 ton. Heischip de Westerschelde werd uitgerust met een waterstofgenerator. Er werden laadpalen geplaatst voor elektrische auto's. De schepen (15 stuks) zijn voorzien van een walstroomvoorziening met meter. Groene stroom uit windkracht. Zonnepanelen op stuurhut. Inbouw accuwacht. Elektrische kachels vervangen door een CV installatie met een thermostatische gasoliekachel. En nog veel meer. ...

Colofon

Realisatie
Lagrouw Communicatie

Redactie
Govert Lagrouw

Fotografie & Eindredactie
De Klerk Werkendam
Sasdijk 10
4251 AA Werkendam
Postbus 21
4250 DA Werkendam
+31(0) 183 508666



Oplage
500 stuks

Verspreiding
Controlled Circulation

deKlerk
WERKENDAM

www.deklerkbv.nl