

BILFINGER magazine

BILFINGER INDUSTRIAL SERVICES RELATIEMAGAZINE #6

MEI 2019

Performance contracting
Voor meer uptime

Ring Antwerpen
**Grote verbetering
infrastructuur**

Hernieuwbare
brandstoffen van Neste
**'Ons product is de
energietransitie'**

Ahmed Aboutaleb, burgemeester Rotterdam:

**'Er komt een bloeitijd
voor nieuwe technologie aan'**

BILFINGER INDUSTRIAL SERVICES BELGIË/NEDERLAND



BILFINGER



06 Coverstory: Ahmed Aboutaleb, burgemeester Rotterdam: 'Deze transitie geeft een grote impuls aan de werkgelegenheid'



14 We make industry work
Koen Kennis (Stad Antwerpen): 'Een infrastructureel project dat zijn weerga in Europa niet kent'



18 Innovatie
Bart Leenders (Neste): 'We nemen het voortouw in het maken van hernieuwbare brandstoffen'



22 Efficiency
Nieuwe app verbetert proces industriële isolatie

BILFINGER magazine

mei 2019

WE MAKE INDUSTRY WORK

04 Our industry

Een leven lang leren

06 Ahmed Aboutaleb

'Er komt een bloeitijd voor nieuwe technologie aan'

14 Ring Antwerpen

Grootscheepse verbetering van de infrastructuur

17 Column: Maarten Reijgersberg

INNOVATIE

12 Forward

Op weg naar de autonome fabriek

18 Bart Leenders (Neste)

'Ons product is de energietransitie'

HSEQ

20 Code van Goede Praktijk

Belgische stellingbouwbranche zet zich in voor veiligheid

EFFICIENCY

22 Introductie PrefApp

Slimme app digitaliseert proces isolatie

SAMENWERKING

10 Huntsman Holland

Performance contracting voor meer uptime

24 On site

LyondellBasell



Daniël Post Spanning

We beleven als industrie spannende tijden. Blijft er voldoende toekomst voor 'oude industrie'? Of moet het, als we sommige politici mogen geloven, allemaal per direct over een andere klimaatneutrale boeg? Vragen zoals deze zorgen ongetwijfeld voor spanning in menige bestuurskamer.

Dat we verder moeten verduurzamen, is voor iedereen duidelijk. Het gaat eerder om het scheppen van het juiste investeringsklimaat en het uitzetten van een langjarig, betrouwbaar beleid. Helder voor burger en bedrijfsleven. De overheid speelt daarbij een grote rol. Het bedrijfsleven moet echter niet wachten, zegt burgemeester Ahmed Aboutaleb van Rotterdam. Hij is optimistisch: je moet er als industrie wél wat voor doen, maar dan ga je zeker een bloeiende toekomst tegemoet. Bilfinger helpt u graag op weg naar die toekomst. Met meer digitalisering, efficiency, maar ook met innovaties die de autonome, digitale fabriek mogelijk moeten gaan maken. Daarover leest u meer in deze editie.

Een ander belangrijk element in de concurrentiepositie van een industriegebied is de bereikbaarheid. Voor onze klanten en collega's in Antwerpen hebben we goed nieuws: de Ringweg rondom Antwerpen wordt gerenoveerd en er komt een nieuw haventracé dat de bereikbaarheid van de haven flink zal verbeteren. Schepen (wethouder) Koen Kennis licht toe.

Tot slot: mijn eerste maanden als CEO van Bilfinger Industrial Services zitten er inmiddels op. Wat ik heb gezien? Een dynamisch en trots bedrijf met medewerkers die met veel aandacht, vakmanschap en kennis aan de slag zijn, steeds gericht op de behoefte van de klant. Ik hoop dat u die ervaring met mij deelt, en dat we de bloeiende toekomst samen dichterbij brengen!

Daniël Post
Chief Executive Officer



EEN LEVEN LANG LEREN

Technologische veranderingen gaan zo snel dat het steeds belangrijker wordt om daarop in te kunnen spelen. Dat begint al in het (beroeps)onderwijs, maar ook na je schooltijd moet je bij willen en kunnen leren. Dat kan bijvoorbeeld door learning on the job, praktijkonderwijs, e-learning of een mentor-leerling-traject. Ook in de industrie zijn er tal van initiatieven op dit gebied.

SBB en OCW

De Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) is verantwoordelijk voor het samenspel tussen beroepsonderwijs en werkgevers. Zij zorgen ervoor dat studenten een gedegen praktijkopleiding krijgen en dat bedrijven kunnen beschikken over de vakmensen die ze nodig hebben. SBB onderhoudt goede contacten met het ministerie van OCW, dat recent besloot het mbo-onderwijs steeds meer modulair op te bouwen. Zo kan het onderwijs delen van de opleiding aanpassen, al naar gelang de nieuwste inzichten.

Techniek College

Techniek College Rotterdam is een samenwerkingsschool van de opleidingscentra Albeda en Zadkine. Zij verzorgen technisch mbo-onderwijs in de regio Rotterdam. Van monteur elektrotechnische installaties tot allround constructiewerker, op deze school kun je allerlei technische beroepen leren. Het Techniek College werkt nauw samen met industriële bedrijven in de haven van Rotterdam, die bijvoorbeeld zorgen voor stages, gastcolleges en praktijklocaties.

Bolster Safety

Bolster Safety is een e-learningplatform dat vakbekwaamheid en veiligheidstrainingen op de werkvloer aanbiedt. Het online leerplatform is gericht op het opdoen én onderhouden van kennis gedurende het gehele dienstverband of specifiek tijdens een (turnaround)project. Om het veiligheidsbewustzijn en de vakbekwaamheid binnen Bilfinger gestructureerd op een hoog niveau te houden, is Bilfinger gaan samenwerken met Bolster Safety. Zij ontwikkelde voor Bilfinger twaalf praktijkgerichte modules die aansluiten bij het programma 'Keur de steigerkeurder'. Daarbij worden veelvoorkomende situaties uit de praktijk als voorbeeld gebruikt. Zo sluiten de trainingen voor onze medewerkers goed aan op hun dagelijkse werkomgeving en hun vak.

Fieldlabs Smart Industry

Fieldlabs zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennisinstellingen doelgericht Smart Industry-oplossingen ontwikkelen, testen en implementeren. Ze vormen ook een omgeving waarin mensen deze oplossingen leren toe te passen. Daarnaast versterken ze verbindingen met onderzoek, onderwijs en beleid op een specifiek Smart Industry-thema.





AHMED ABOUTALEB, BURGEMEESTER ROTTERDAM: 'ER KOMT EEN BLOEITIJ VOOR NIEUWE TECHNOLOGIE AAN'

'Niet bang zijn, de realiteit onder ogen zien, de juiste mensen op de juiste plek aan het werk zetten én je steviger met het beroepsonderwijs bemoeien'. Dat zijn de welgemeende adviezen aan de industrie van Ahmed Aboutaleb, burgemeester van de grootste havenstad van Europa. De haven en de daar gevestigde industrie ziet hij als onlosmakelijk verbonden met de stad, en ook als deel van de oplossing van het klimaatprobleem.

‘De beschikbaarheid van voldoende goed opgeleide mensen is bepalend in het slagen van de transitie’

Met Rotterdamse directheid draait burgemeester Aboutaleb er niet omheen: volgens hem wordt de energietransitie ten onrechte vooral gezien als een bedreiging. ‘We moeten een flinke overgang maken en een overgang brengt altijd onzekerheid met zich mee. En ja, de overheid heeft als belangrijke taak: het wegnemen van onzekerheden. Want zowel burgers als bedrijven willen niet verrast worden en weten waar ze aan toe zijn. Dat vraagt goed management van de overheid. Allemaal begrijpelijk, maar de kansen van de energietransitie zijn wat mij betreft onderbelicht.’

Voorbeelden van zulke kansen schudt hij meteen uit zijn mouw: ‘Als we erin slagen op de Noordzee grote hoeveelheden wind-energie te produceren – en daarmee zijn we al een heel eind op weg – levert dat voor de bedrijven in de Rotterdamse haven een enorme lading groene energie op. We gaan op de Noordzee zelfs waarschijnlijk meer energie opwekken dan we hier nodig hebben en dat betekent weer dat we die energie via elektrolyse kunnen omzetten in groene waterstof. Die waterstof kan de industrie gebruiken voor de hogetemperatuurprocessen in hun installaties.’

Werkgelegenheid

Alle nieuw benodigde infrastructuur en aanpassingen aan bestaande installaties die daarbij komen kijken, ziet Aboutaleb als een kans. ‘Deze transitie geeft een grote impuls aan de werkgelegenheid. Het aanleggen van al die windparken en infrastructuur, en het onderhouden daarvan, levert veel werk op. Daarnaast voorzie ik een grote vraag naar wat ik noem ‘overgangstechnologie’: het aanpassen van bestaande installaties aan nieuwe energievormen en grondstoffen. Niet alleen

bij bedrijven, ook in huishoudens moeten aanpassingen aan de technische installaties gedaan worden.’

Nieuwe nutsvoorzieningen

De gemeente Rotterdam moet volgens de burgemeester een voortrekkersrol spelen in de energietransitie. ‘Rotterdam is bezig om vijf wijken van het aardgas los te koppelen. Een hele kluit, waarbij veel we overleggen met particuliere huiseigenaren en woningcorporaties. De één staat te popelen om mee te doen, de ander wil eerst weten hoe dat financieel uitpakt. Ik vind dat we daar als overheid ook een rol in hebben. Dat kan bijvoorbeeld met fiscale maatregelen en subsidies, en een vereveningsfonds om de kosten van de maatregelen voor iedereen betaalbaar te maken. Want het is een transitie die we echt moeten maken. Je kunt het vergelijken met de vroegere elektrificatie van Nederland, of destijds de aanleg van het aardgasnet of de PTT die telefoonlijnen bracht in ieders huis. Toen noemden we dat nutsvoorzieningen en ik zou wensen dat we de klimaatmaatregelen gaan zien als nieuwe nutsvoorzieningen: algemene voorzieningen waar iedereen profijt van heeft en die iedereen ook wil hebben.’

Niet wachten

Hoewel de energietransitie niet is gebonden aan een harde einddatum, stelt Aboutaleb dat bedrijven beter niet te lang kunnen wachten met hun voorbereidingen. ‘Het is een transitie die zo’n 25 jaar duurt. Je hebt als bedrijf dus de tijd om je voor te bereiden. Bereid ook je werknemers voor op nieuwe competenties, via bijscholing en omscholing. Voor sommige bedrijven is de transitievraag extra prangend: wat betekent dit voor de koolstof-georiënteerde industrie en de raffinaderijen in Rotterdam? Is er in het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam nog

plek voor zulke bedrijven of gaat de werving een andere kant op? Dat is voor mij ‘the one billion dollar question’: hoe breng je ‘oude en nieuwe bedrijvigheid’ op een toekomstbestendige manier bij elkaar?’

Concurreren op groene haven

Veel bedrijven nemen ten aanzien van de energietransitie een afwachtende houding aan, ingegeven door onzekerheid van het overheidsbeleid. Bovendien vrezen zij een oneerlijk internationaal concurrentiespeelveld wanneer de Nederlandse regering ‘klimaatboetes’ gaat uitdelen. Aboutaleb heeft met die houding weinig op. ‘Bedrijven roepen al snel dat er een oneerlijk concurrentieveld ontstaat. Toen ik bezig was met de veiligheid in de haven en met de openbaarmaking van incidenten, zeiden de bedrijven ook: denk toch aan onze positie! Achteraf bleek die angst ongegrond. Ook nu zouden de industriële bedrijven er goed aan doen om niet te stressvol te reageren. Steek je kop niet in het zand en bedenk dat de ‘vergroening’ van de havenindustrie ook een kans biedt om je te profileren en wellicht zelfs een betere prijs voor je product te bedingen.’

Bemoeienis met onderwijs cruciaal

Op de vraag naar andere mogelijkheden om de concurrentiepositie van Rotterdam te versterken, antwoordt Aboutaleb resoluut: ‘Onderwijs. Het is echt heel erg belangrijk dat industriële bedrijven zich gaan bezighouden met de vraag: wat is het toekomstige curriculum van onze mbo-studenten? Bedrijven in de Rotterdamse haven moeten zich veel meer bemoeien met de inhoud van het onderwijs. Ze laten het nu nog teveel over aan de onderwijsinstellingen zelf, maar die hebben ook niet altijd voldoende toekomstvisie op de markt in huis. En misschien moeten de bedrijven zelfs het systeem van opleiden en



Ahmed Aboutaleb

Ahmed Aboutaleb (Beni Sidel, Marokko, 1961) is sinds 2009 burgemeester van Rotterdam. Eerder was hij namens de PvdA staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2007-2008) en wethouder in Amsterdam (2004-2007). Op zijn vijftiende kwam Aboutaleb door gezinshereniging naar Nederland. Het gezin woonde in Den Haag, waar hij achtereenvolgens de lts, mts en hts doorliep. Hij studeerde in 1987 af in de telecommunicatie. Ahmed Aboutaleb is een groot liefhebber van poëzie. Halverwege de jaren 80 begint zijn journalistieke carrière. Hij was discussieleider bij RVU televisie, programmamaker bij Radio Stad Amsterdam, Radio Noord-Holland en verslaggever bij Veronica Radio, NOS Radio en RTL nieuws. In 1991 maakte hij de overstap naar de overheid. Hij werkte onder andere bij het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, de Sociaal-Economische Raad (SER) en bij het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In 1998 werd hij bestuurder van Forum, het instituut voor multiculturele ontwikkeling en in 2002 directeur van de sector Maatschappelijke, Economische en Culturele Ontwikkeling (MEC) van de gemeente Amsterdam. In Amsterdam werd hij in 2004 wethouder, om vervolgens de overstap naar de landelijke politiek te maken. En daarna dus terug naar de gemeentelijke overheid, als burgemeester van Rotterdam. Burgemeester Aboutaleb is een groot pleitbezorger van de waarden die in de Nederlandse Grondwet verankerd zijn en beschouwt het verkrijgen van de Nederlandse nationaliteit als een opdracht om die waarden te respecteren, uit te dragen en mee te bouwen aan een inclusieve samenleving. Hij gaat regelmatig de stad in om met bewoners te spreken over wat er speelt in hun wijk.

aannemen omdraaien: eerst aannemen, dan opleiden. Amerikaanse bedrijven zijn daar veel verder in dan wij. Zo zorg je ervoor dat onderwijs en de praktijk veel beter op elkaar aansluiten. De beschikbaarheid van voldoende goed opgeleide mensen is bepalend in het slagen van de transitie.'

Docenten uit de praktijk

Meer verbinding tussen bedrijfsleven en onderwijs ziet Aboutaleb ook door middel van docenten uit de praktijk. 'Werknemers van industriële bedrijven kunnen parttime gaan doceren in het onderwijs. Laat iemand van een technisch bedrijf eens een dag in de week les komen geven op de hbo Elektrotechniek! Toen ik zelf Elektrotechniek studeerde, heb ik er altijd ongelooflijk veel plezier en profijt van gehad dat iemand van Philips bij ons doceerde. Dat kan een heel waardevolle aanvulling zijn op de kennis en vaardigheden die je 'volgens het boekje' leert en waarin je wordt geëxamineerd.'

Beweeg mee

Aboutaleb voorspelt een bloeitijd voor nieuwe technologie, in een nieuwe economie. 'Ook in Rotterdam zal die ontstaan, mede door groene chemie op basis van duurzame grondstoffen. Daarvoor is veel innovatie nodig en mijn advies aan de industrie is om daar zo snel mogelijk in mee te gaan. Pas je aan, of je verliest je handel. Niet voor niets zijn veel Hollandse bakkers en slagers grotendeels uit het Rotterdamse straatbeeld verdwenen. Zij bewogen niet mee met de veranderende multiculturele vraag en verloren hun marktpositie. Die vergelijking kun je doortrekken naar de industrie: als je je niet tijdig voorbereidt op de technologische veranderingen en daarvan deel uit gaat maken, dan besta je straks niet meer.'

‘PERFORMANCE BASED CONTRACTING VEREIST EEN PERFORMANCE-CULTUUR’

Performance based contracting komt pas optimaal tot zijn recht binnen een performance-cultuur. Daarover zijn Henk van Krevel (Huntsman Holland) en Hanane Ezzahiri (Bilfinger) het eens. Hierbij gaat het vooral om een gelijkwaardige relatie en oog voor elkaars belangen om tot een ‘performance-mindset’ te komen: de routine om samen steeds verder te verbeteren.

Henk van Krevel is nog geen twee jaar geleden in dienst gekomen als maintenance execution manager bij Huntsman Holland. In zijn rol houdt hij zich bezig met het aansturen van het fabrieksonderhoud. ‘Voorheen hebben we voor het onderhoud van onze fabrieken vooral op contractors geleund’, vertelt hij. ‘Dat paste in een filosofie waarin wij het werk dat niet tot de kerntaken behoort, zoveel mogelijk uitbesteedden. Op zich is daar niets mis mee op uitvoeringsniveau, maar wij merkten dat we zelf steeds minder kennis in huis hadden over het onderhoud van onze fabrieken. Dat zou op den duur een probleem kunnen worden en daarom besloten we de supervisie weer zelf te gaan doen.’

Storingen

Met Henks komst is dus een deel van het onderhoudswerk teruggekomen bij Huntsman Holland. ‘Daarnaast ben ik hier aangetrokken om het onderhoudsprogramma uit te voeren’, vertelt Henk. ‘Onze fabrieken zijn al op leeftijd, wat gevolgen heeft voor de hoeveelheid onderhoud. Vorig jaar hebben we een paar storingen gehad die vanzelfsprekend ook hun weerslag hebben op onze onderhoudsorganisatie én die van de contractors. Je moet dan met man en macht aan de slag om de fabriek gerepareerd en weer op gang te krijgen.’

Betrouwbaarheid

Henk vervolgt: ‘Naast veiligheid zijn betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het grootste belang voor onze fabrieken. En het is mijn stellige overtuiging dat je daar je contractors hard bij nodig hebt. Vandaar

dat we nu samen met Bilfinger Industrial Services optrekken in het verhogen van de betrouwbaarheid van de fabrieken. Toen ik hier in dienst kwam, was ons performance based contract met Bilfinger vooral gericht op kostenbeheersing en efficiency. We zijn dat nu aan het veranderen in een focus op uptime van de fabrieken. Want dat is waar je het uiteindelijk voor doet. Ook kosten-technisch is het verstandiger je te richten op meer uptime. Derving is namelijk kostbaarder dan wat dan ook, in deze omgeving.’

Afstudeeronderzoek

In de herziening van het performance based contract tussen Huntsman en Bilfinger én een verbetertraject dat moet leiden tot

betrouwbaarder fabrieken, speelt Hanane Ezzahiri van Bilfinger een belangrijke rol. Zij raakte betrokken bij Huntsman doordat zij het contract gebruikte als single case study in haar afstudeeronderzoek naar performance based contracting. ‘In het nieuwe contract worden wij als contractor medeverantwoordelijk voor zoveel mogelijk uptime van de fabrieken’, zegt Hanane. ‘Daarbij gaan we samen met Huntsman op zoek naar waar wij echt meerwaarde kunnen toevoegen. Kan dat bijvoorbeeld door reparatietijden te verkorten? Of door meer digitalisering? Zulke ideeën bespreken we nu en straks vatten we dat in een contract, waarin ook Bilfinger financieel profiteert van meer uptime van de fabrieken.’



Tijdwinst

Tevens is Hanane betrokken bij het Huntsman-project GRIP: Global Reliability Improvement Plan. 'Het doel hiervan is het verbeteren van de betrouwbaarheid van de fabrieken', weet Hanane. 'Het uitgangspunt hierbij is: hoe kunnen we de ploegen zo goed mogelijk hun werk laten doen? We brachten processen in kaart die minder goed verlopen en waardoor bijvoorbeeld monteurs moeten wachten voor ze echt aan het werk kunnen, of waardoor er teveel ongepland onderhoud tussendoor komt. In een aantal workshops hebben we samen nagedacht over oplossingen. Dat gaat soms met kleine stappen, die niettemin flinke winst op kunnen leveren. Zo is onlangs de materialenkeet verplaatst naar een meer centrale plek op de site, zodat monteurs veel minder heen en weer hoeven te lopen of fietsen. Een betrekkelijk kleine ingreep die veel tijdswinst oplevert. Hetzelfde geldt voor een aanpassing aan de vergunningenbalie, waardoor we ook daar tijdswinst kunnen boeken.'

Gelijkwaardigheid

Henk en Hanane zien hierin verschillende wederzijdse belangen. 'Als wij betrouwbaarder kunnen produceren, is dat ook voor Bilfinger beter', stelt Henk. 'Tijdens de storingen van vorig jaar is ook door Bilfinger bergen werk verzet, maar op den duur is het niet vol te houden om steeds lange dagen te maken en de weekeinden door te werken.'

'Huntsman Holland en Bilfinger: samen verantwoordelijk voor meer uptime'

Een ander voordeel is dat Huntsman bereid is te investeren in een langetermijnrelatie met Bilfinger. Naast de concrete verbeteringen is er ook veel gezamenlijk overleg tussen Huntsman en Bilfinger, vanaf de werkvloer tot en met de directie. Dat bevalt beide partijen heel erg goed. We overleggen in een open sfeer van gelijkwaardigheid, waardoor we ook geen opdrachtgever-aannemerrelatie meer hebben maar echt een gezamenlijke gedrevenheid voor de performance van de fabrieken.'

Performance-cultuur

Die gedrevenheid draagt bij aan wat Hanane noemt een 'performance-cultuur'. 'Dat is een cruciale succesfactor voor het slagen van een performance based contract. Mensen moeten ervan doordrongen zijn wat performance inhoudt en zich de vraag

stellen 'hoe kan ik anderen helpen succesvoller hun werk te doen?' Zo kom je in een mindset waarin het vanzelfsprekend wordt om je werk voortdurend beter te willen doen en ook anderen daarbij te helpen. Voor ons betekent het dat we nu veel nauwer samenwerken, met een gezamenlijke planning, een integrale aanpak van risicomanagement en een duidelijk gemeenschappelijk doel: we brengen alle betrokkenen binnen de productieketen samen om de betrouwbaarheid van de fabrieken te optimaliseren.' Henk vult aan: Op die manier komt performance based contracting optimaal tot zijn recht. In een performance-cultuur verandert zo'n contract van een eenzijdige prestatie in een echte samenwerking met een gemeenschappelijk doel, waarvoor alle partners in de keten medeverantwoordelijk zijn.'



Huntsman Holland

Huntsman Holland is gevestigd in Botlek-Rotterdam en is onderdeel van Huntsman Corporation, een Amerikaans chemieconcern met meer dan 16.000 medewerkers, die wereldwijd op verschillende locaties werkzaam zijn.

Op de Rotterdamse site werken 350 mensen – contractors meegerekend 500 - elke dag opnieuw aan de productie van verschillende soorten polyurethaan. Die polyurethanen vinden hun weg naar fabrikanten van sportschoenen, matrassen, de auto-industrie, en andere consumentenproducten.

Drie voorbeeld-producten

BCAP®

De Bilfinger Connected Asset Performance (BCAP®) is een oplossing voor de digitalisering van bedrijfsprocessen in industriële installaties. De kern van de oplossing is een op de cloud gebaseerd platform waarin voorheen afzonderlijke gegevens van engineering, bediening en onderhoud bij elkaar worden gebracht en worden geëvalueerd. Dit leidt tot geheel nieuwe inzichten, beter anticipatiemogelijkheden en vermindering van ongeplande downtime.

PIDGraph

Op het gebied van installatiedocumentatie heeft Bilfinger PIDGraph ontwikkeld, een oplossing die in een eerste stap automatisch piping- en instrumentatiediagrammen omzet in een intelligente digitale versie.

Industrial Tube

Het internet-based videoplatform Industrial tube helpt om kennis van medewerkers te behouden. De medewerker maakt met zijn smartphone of datalens een film van zijn werkzaamheden en becommentarieert die. De Industrial Tube app bewerkt de film tot een volwaardige videoclip met automatisch gegenereerde trefwoorden en ondertiteling in verschillende talen. De clip is vervolgens beschikbaar op het Industrial Tube-platform.

Meer informatie?

Neem contact op met Bastiaan Spoelstra (Directeur Business & Product Development) via bastiaan.spoelstra@bis-is.com.

BILFINGER INVESTEERT IN DIGITALISERING 'OP WEG NAAR DE AUTONOME FABRIEK'

Digitalisering in de industrie neemt een hoge vlucht. Het is dan ook niet vreemd dat Franz Braun (Bilfinger SE) twee jaar geleden werd gevraagd om een speciaal Digitalization & Innovation Lab op te richten. Een jaar later werd deze afdeling zelfs een aparte BV: Bilfinger Digital Next. De ruim dertig digitaliseringsdeskundigen die er nu in dienst zijn, helpen industriële asset owners op hun reis naar complete digitalisering.

Bilfinger Digital Next huist sinds kort in Heidelberg, een belangrijk centrum van Duits wetenschappelijk onderzoek en daarmee een ideale omgeving voor toekomstgerichte projecten van Bilfinger. 'Het wordt steeds belangrijker voor asset owners om de efficiëntie en beschikbaarheid van bedrijfsmiddelen te vergroten en tegelijkertijd de onderhoudskosten te verlagen. Digitale oplossingen spelen daarin een sleutelrol', aldus Braun.

Terugverdien

Tot die tijd moet er nog wel een en ander gebeuren. De automotive en de elektronica-branchen lopen wat digitalisering betreft voorop. 'De procesindustrie blijft achter', concludeert Braun. 'Enerzijds heerst er in de procesindustrie een tamelijk conservatieve houding. Anderzijds is veiligheid natuurlijk een cruciaal aspect en zijn de risico's groter. Als je digitaliseert in de auto-industrie, en het blijkt niet goed te werken, kun je de productie eenvoudiger stoppen dan wanneer zich daar een chemisch proces voltrekt.' Maar wie niet begint met digitalisering, prijst zichzelf al snel uit de markt, denkt Braun. 'Met digitale oplossingen kun je ervoor zorgen dat fabrieken beter presteren en kun je de onderhoudskosten met bijna een derde terugdringen. Bovendien kan het personeel effectiever worden ingezet en kan de ongeplande downtime met een kwart worden verminderd. Zo verdient digitalisering zichzelf gemakkelijk terug.'

Algoritmes

De eerste stap die bedrijven moeten nemen, is zorgen dat hun procesgegevens juist zijn

en zij hun data consequent verzamelen, vindt Braun. 'Bijvoorbeeld op een platform in de cloud. Met een ERP Plant Maintenance-module kun je de gegevens, bijvoorbeeld over periodiek en incidenteel onderhoud van machines, samenvoegen en analyseren. Een stap verder is om er algoritmes op los te laten, waardoor het te voorspellen is wanneer een bepaalde pomp of afsluiter onderhoud nodig heeft of het gaat begeven. Met andere woorden: de fabriek evolueert van een data-gedreven naar een model-gedreven systeem, waar de focus verschuift naar voorspellend onderhoud en informatiebeveiliging. Het systeem geeft een waarschuwing en vertelt de operator welke actie hij moet doorvoeren. Hoe meer we digitaliseren, hoe vaker de operator overbodig zal zijn.'

Voorsprong

Opmerkelijk is dat Braun snelheid in het digitaliseringsproces belangrijker vindt dan perfectie. Hij legt uit: 'Stel het algoritme voorspelt met tachtig procent zekerheid dat een pomp op een bepaalde datum kapot

gaat. Dan is die voorspelling goed genoeg. Dat algoritme kun je in de loop van de tijd perfectioneren en dichterbij die honderd procent brengen. Omdat je al begonnen bent met digitaliseren, behoud je een voorsprong. En die is in de concurrentiestrijd van levensbelang.'

Rijdende trein

'Digitalisering is een rijdende trein waar je op moet springen. Wie niet digitaliseert, verliest de race. Er zijn veel aanbieders van digitale oplossingen op de markt. Dus de industrie moet een partij zoeken die niet alleen verstand heeft van de IT maar ook een brug weet te slaan naar de OT (operational technology); een partij die de procesindustrie op zijn duimpje kent.' Bilfinger heeft de afgelopen twee jaar flink geïnvesteerd in Bilfinger Digital Next om voorop te kunnen lopen en het voor de industrie gemakkelijk te maken om digitale oplossingen te implementeren, op weg naar de autonome fabriek. Braun: 'Die autonome fabriek is een soort heilige graal in de digitale transformatie. Die graal gloort aan de horizon.'

Franz Braun is al bijna twintig jaar in dienst bij Bilfinger. Hij was onder andere CEO van Bilfinger Maintenance GmbH en van Bilfinger Maintenance Südwest GmbH. Sinds ruim twee jaar is hij Chief Digital Officer. Bilfinger Digital Next werkt veel samen met Bilfinger-collega's in Nederland en België. Braun ervaart die samenwerking als zeer positief. 'Er komen veel ideeën en er is een goede mindset, gericht op innovatie en digitalisering.'



RING ANTWERPEN: RAP, ROND EN REIN

Een infrastructureel project dat zijn weerga in Europa niet kent. Zo mag je de verbetering van de Ring Antwerpen wel noemen. Er worden miljarden in gepompt om het verkeer beter door te laten stromen en de infrastructuur zelf minder zichtbaar, stiller en groener te maken. Verantwoordelijk schepen (wethouder) Koen Kennis is er trots op en vindt het tegelijkertijd spannend. 'Het behouden van goede samenwerking tussen alle stakeholders blijft daarbij cruciaal.'



Koen Kennis

N-VA (Nieuw-Vlaamse Alliantie)-coryfee Koen Kennis werd geboren in Borgerhout op 16 januari 1967. Hij volgde de opleiding Industrieel Ingenieur Elektriciteit-Elektronica optie Informatica aan de Katholieke Industriële Hogeschool Antwerpen. Vervolgens werkte hij in verschillende ingenieurs- en salesfuncties bij technische bedrijven zoals Belgavia en Stork Asset Management Solutions. Daarnaast is hij sinds 1995 politiek actief. Hij kreeg dat met de paplepel ingegoten: zijn grootvader was schepen in Borgerhout. In 2013 werd Koen Kennis in het nieuwe stadsbestuur van Antwerpen de schepen van Financiën, Mobiliteit, Toerisme, Binnengemeentelijke Decentralisatie en Middenstand. Zowel onder werktijd als in zijn vrije tijd is hij fervent fietser.

Het verkeersaanbod op de Ring van Antwerpen is de afgelopen decennia enorm gegroeid. Behalve de eigen haven van de stad, die veel verkeer genereert, is er ook nog veel passantenverkeer. Antwerpen ligt immers aan een belangrijke Europese noord-zuidverbinding waar per dag honderdduizenden voertuigen rijden. Dit leidt dagelijks tot veel files en de Ring is daarmee een groot knelpunt. Tot wanhoop en ergernis van zowel Antwerpenaren als passerende vrachtwagenchauffeurs en toeristen. Maar, er is hoop, want er wordt aan een oplossing gewerkt: in de komende zeven jaar wordt de ring deels overkapt en er komt een nieuwe tunnel waarmee de ring echt rond wordt. Bovendien komt er een noordelijke passage voor het vervoer van en naar de haven.

Drukker dan Parijs

Gevraagd naar een project van vergelijkbare omvang stelt schepen Koen Kennis, na even nadenken: 'ik heb gehoord dat ze in Moskou bezig zijn met een forse uitbreiding van het metronet en dat dat qua omvang momenteel het enige vergelijkbare infrastructuurproject in Europa is.' Kennis overdrijft niet, het gaat om tientallen miljoenenprojecten om de Ring weer up-to-date te krijgen en de stad daarmee leefbaarder te maken.

Kennis legt uit: 'De ring is zo'n vijftig jaar oud nu. De Kennedytunnel is van 1969 en de Liefkenshoektunnel dateert ook alweer uit jaren tachtig. Destijds bij de aanleg van de Kennedytunnel dacht men dat er nu zo'n grote tunnel was aangelegd dat deze nooit 'vol' zou raken, inmiddels is het de grootste bottleneck in de ring van Antwerpen, die dan ook drukker is dan de Boulevard Périphérique in Parijs. Ook de Liefkenshoektunnel nadert de grenzen van zijn capaciteit. Op de knelpunten staat er nu elke dag file. Er moest dus iets gebeuren.'

Actievoerders

In 1995 zijn de eerste stappen gezet om de ring rond te maken maar dit leidde tot veel gerechtelijke procedures. Kennis: 'Er bestond grote weerstand omdat de Ring een bron van geluidsoverlast en luchtvervuiling is. Veel actievoerders wilden de Ring helemaal uit de stad, maar helaas, de Ring ligt nu eenmaal waar ze ligt. Maar we kunnen haar wél milieuvriendelijker en stiller maken! We spraken met de actievoerders af dat bij de planvorming mobiliteit hand

in hand moest gaan met leefbaarheid. Toen werd de verbetering van de Ring veel meer een gezamenlijke opgave en lukt het om na jaren van getouwtrek een akkoord te bereiken.'

Toekomstverbond

Dat akkoord noemt men het Toekomstverbond. Daarin werd afgesproken dat de Antwerpse Ring wordt rondgemaakt door de aanleg van de Oosterweelverbinding: een nieuwe tunnel aan de noordwestelijke kant van de stad. Ook wordt een groot deel van de ring overkapt. Er moet een modal shift komen, waarbij er veel minder auto-gebruik is ten gunste van andere vervoersmiddelen. En tenslotte komt er een flink stuk snelweg in het noorden bij. Kennis: 'Ter verbetering van de verbinding tussen de haven en het achterland leggen we namelijk een nieuwe weg aan tussen de A12 in het havengebied en de E313 richting het oosten, en de E34 in het westen. Met dit Haventracé, de A102, scheiden we het havenverkeer van het passerend verkeer. Ik hoop dat alles over zeven jaar klaar is. Maar natuurlijk profiteren we er voor die tijd al van, doordat er steeds meer nieuwe stukken snelweg bijkomen.'

Modal shift in de haven

De verbetering van de infrastructuur is niet de enige oplossing voor de mobiliteitsproblemen. Kennis: We moeten beseffen dat we met deze oplossing niet de files gaan oplossen zonder ook te kijken naar andere methoden van transport. Daarom hebben we afgesproken een modal shift te maken: van de auto naar andere vervoersmiddelen. Dat doen we in de stad zelf met het programma 'Slim naar Antwerpen': een app die in kaart brengt wat voor jou, op een specifiek moment, de beste manier is om van A naar B te raken. Daarbij gaat het niet alleen om de auto, ook de trein, tram, bus, fiets, de waterbus of gewoon lopen worden als mogelijkheden meegenomen in je reisadvies. Daarnaast maken we een modal shift in de haven. Het havenbedrijf helpt daar aan mee door meer vervoer over spoor en water mogelijk te maken. Ook hier hebben we projecten voor lopen, zoals verbetering van het spoor in de haven. En we verhogen de bruggen op het Albertkanaal zodat er schepen met vier lagen containers doorheen passen. De haven en industrie - en ook de

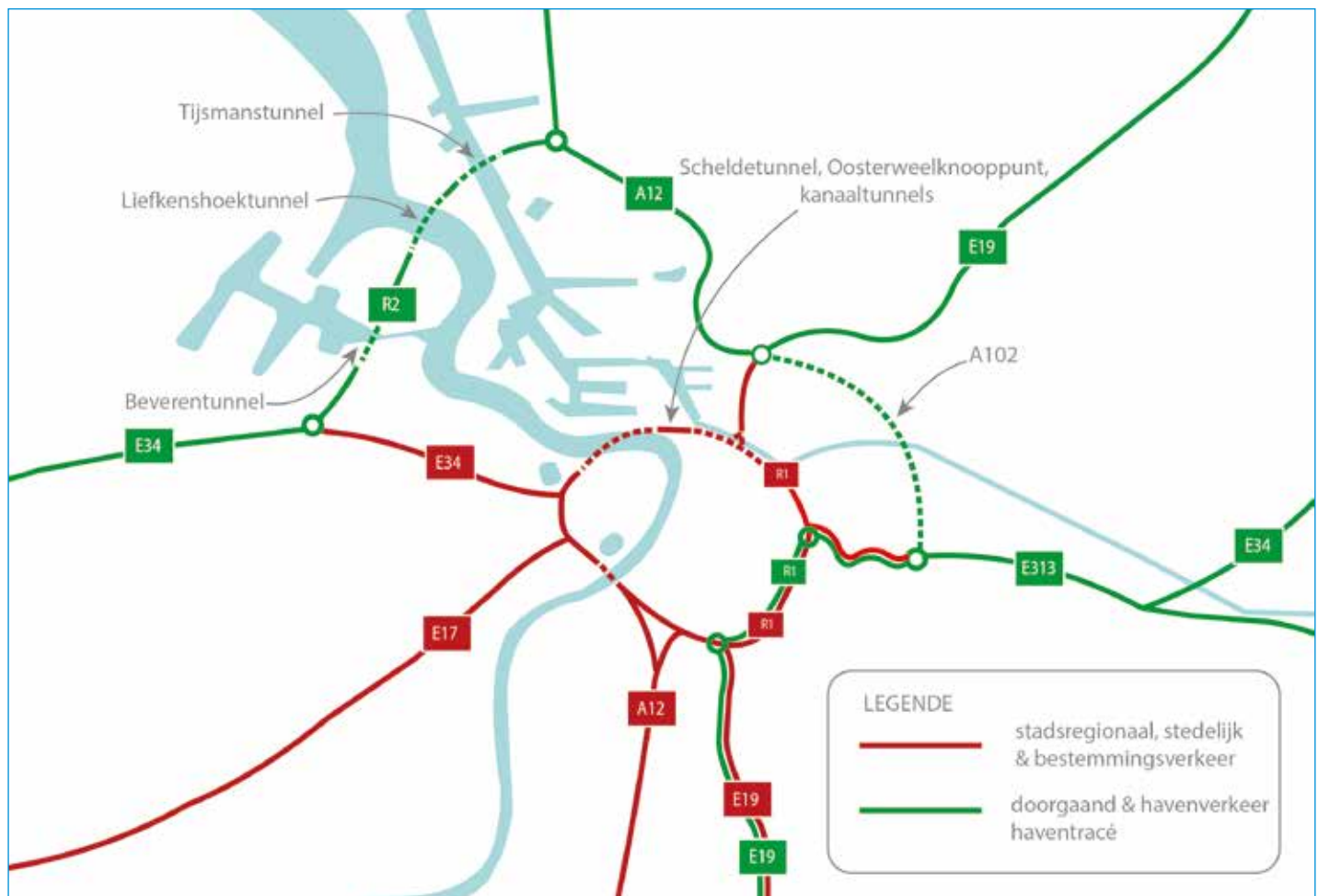
'Haven en industrie zullen merken dat files verdwijnen en aankomsttijden betrouwbaar worden'

medewerkers in de haven - zullen binnen enkele jaren merken dat files verdwijnen en aankomsttijden betrouwbaar worden.'

Nieuw aan bestaand koppelen

De aanleg van nieuwe infrastructuur is kostbaar, maar niet enorm ingewikkeld, vindt Kennis. 'Het moeilijkst zal het zijn om al die nieuwe infrastructuur te koppelen aan de bestaande infrastructuur. Een van de uitdagingen wordt bijvoorbeeld het viaduct bij het Sportpaleis. Dat wordt afgebroken en verdwijnt volledig onder de grond. Het verkeer kan intussen gebruik blijven maken van een aantal rijstroken en een extra sleuf.'





Nieuw stadsbeeld

Kennis is razend enthousiast over de infrastructuurprojecten. 'Voor mij persoonlijk is dit spannend. Als ingenieur, omdat ik het vanuit technisch oogpunt geweldig vind en als stadsbestuurder, omdat delen van de stad transformeren. Er ontstaat een heel nieuw stadsbeeld, waarvan je nu al de contouren kunt zien tijdens de voorbereidende werkzaamheden. Daarnaast bieden de projecten kansen in werkgelegenheid, en kunnen ze als leerschool dienen om jonge mensen op te leiden in technische vakken. Het biedt enorme uitdagingen, op technisch en financieel gebied. Maar de grootste uitdaging is en blijft het behouden van de samenwerking tussen alle stakeholders. Dit is een gigantisch project dat je samen moet uitvoeren. Zorgen dat iedereen kan blijven samenwerken is wat mij betreft daarom mijn belangrijkste opdracht.'

Ring Antwerpen

De oudste delen van de Ring Antwerpen dateren uit de jaren zestig, toen de weg werd aangelegd op de overblijfselen van forten en omwallingen uit de negentiende eeuw. De ring werd destijds breed uitgemeten, met als hoogtepunt de Kennedytunnel, met twee maal drie rijstroken. Deze tunnel werd geopend in 1969 en viert dus zijn vijftigste verjaardag dit jaar. Eind vorige eeuw nam de verkeersdruk dermate toe dat de haven vreesde minder goed bereikbaar te worden en de stad dichtslabde. Er werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd, waaruit bleek dat een tweede oeververbinding, samen met enkele andere maatregelen, de oplossing moest bieden. Over de vorm en varianten is vervolgens bijna 25 jaar gesteggeld, tot in 2017 een akkoord werd bereikt binnen het Toekomstverbond (zie lopende tekst). Nu is er werk in uitvoering, afronding wordt voorzien in 2027.



MAARTEN REIJGERSBERG
OPRICHTER EN EIGENAAR VAN RAUWCC,
COMMUNICATIEBUREAU MET FOCUS OP
SOCIAL MEDIA

KRUIP EENS UIT JE SCHULP!

Als ik door het Rotterdamse industriegebied rijd, valt me op dat al die fabriekscomplexen behoorlijk op elkaar lijken. De mooie dingen die er achter de hekken gebeuren – bijvoorbeeld fabricage van allerlei nuttige dagelijkse producten – blijven aan de buitenkant volstrekt anoniem. Zonde, vind ik dat. Veel industriële bedrijven zitten op een goudmijn aan verhalen, die ze om de één of andere reden niet delen.

Ik ervaar de industrie als te bescheiden en gesloten. Terwijl de sector vol zit met gedreven mensen, die trots zijn op hun werk. Die trots zou je uitstekend kunnen uitdragen via social media, en daarmee belangrijke communicatiedoelen bereiken. Denk aan werving van nieuwe mensen, of het verstevigen van je reputatie.

Wat houdt jullie tegen? Ik hoor wel eens dat industriële bedrijven huiverig zijn voor het delen van verhalen en beelden omdat er in de industrie ook dingen mis kunnen gaan, met grote gevolgen. Niet voor niets staat veiligheid overal op nummer één. Maar laat je nu echt de angst regeren? Of mag het gezond verstand zijn? Als je meer durft los te laten, kunnen er heel mooie dingen gebeuren.

Bij een van onze opdrachtgevers in de industrie zijn we recent aan de slag gegaan met een arbeidsmarktcampagne op social media. Ik vind het geweldig om te zien dat echte mensen van vlees en bloed vol enthousiasme vertellen over hoe gaaf het is om daar te werken. Uit onderzoek bleek dat geïnteresseerden

vooral willen zien waar zij terecht zouden komen. Wij maken daar nu 360° video's van die gedeeld worden via verschillende social mediakanalen. En extra leuk is dat deze mensen zelf ook hun video gaan delen, waardoor je het gewenste olievlek-effect bereikt. Zo vul je vacatures sneller in. Dat lukt niet als je de poorten dicht houdt.

Een ander initiatief dat in de bouwsector heel goed werkt, is een Instagram-wisselaccount. Jongeren beheren daarbij een week lang het Instagram-account 'Je Gaat Het Maken (@je_gaat_het_maken)'. Zij vertellen in woord en beeld hoe hun werkweek eruit ziet en wat er allemaal mogelijk is in de sector. Een prachtig medium met veel mogelijkheden en heel veel exposure. Natuurlijk gaat er ook weleens iets mis, maar wat geeft het? In het slechtste geval moet je er een keer een foto af halen en in het beste geval bouw je een community die fan van je sector en bedrijf wordt.

Dat hebben we al eerder gezien bij andere online communities: wanneer iemand iets negatiefs uit, wordt hij meteen gecorrigeerd door de fans. Dus mijn pleidooi is: wees niet bang, laat het los, probeer het gewoon. Maak een social mediastrategie en een contentkalender en begin klein. Laat je niet tegenhouden door allerlei formele bezwaren: er is altijd wel iets te bedenken dat online kan zonder dat er twaalf goedkeuringsvinkjes gezet moeten worden!

BART LEENDERS, VICE PRESIDENT PRODUCTIE RENEWABLE PRODUCTS NESTE:

‘ONS PRODUCT IS DE ENERGIETRANSITIE’

Neste staat derde op de Corporate Knights Global 100-lijst van de meest duurzame bedrijven ter wereld. Een mooie prestatie, vindt Bart Leenders, Vice President productie Renewable Products bij Neste. ‘Maar gek vind ik het niet. We bevinden ons in een transformatieproces van een traditionele olieraffinaderij naar wereldleider in duurzame producten en we nemen het voortouw in het maken van hernieuwbare brandstoffen.’

Neste is een wereldwijde speler in zowel fossiele als hernieuwbare brandstoffen en chemische grondstoffen. De productie van Neste in Rotterdam is volledig renewable, dat betekent dat er geen aardolie aan te pas komt. ‘We maken niet alleen schone transportbrandstof, maar ook schone oplosmiddelen voor kunststoffen en verfoplosmiddelen. De renewables zijn onze toekomst.’

Fossielvrij en emissiearm

Hoe is die voortrekkersrol ontstaan? ‘Dan moeten we even de geschiedenis induiken’, zegt Leenders. ‘Neste is van oorsprong een Fins bedrijf. De band met de burens – de

Zweden en de Russen – was niet altijd even hartelijk. De Finnen vonden dat ze zelfvoorzienend moesten zijn. Eerst door op grote schaal brandstoffen te importeren, maar later ook door zelf aardolie te raffineren. Daarnaast streefden ze, al decennia geleden, naar een product van hoge kwaliteit dat het milieu slechts minimaal zou belasten. Ik denk omdat Finnen dicht bij de natuur staan dan wij. Het bedrijf heeft vervolgens veel in onderzoek, ontwikkeling en technologie geïnvesteerd. Dat heeft geresulteerd in Neste’s NEXBTL-technologie, een eigen innovatie waardoor we verschillende afvalstoffen en plantaardige oliën als grondstof gebruiken. Meer dan tachtig procent van de grondstoffen bestaat uit afval zoals gebruikt frituurvet, dierlijke afvalvetten en afvalstoffen uit de voedselindustrie. Dat maakt onze hernieuwbare diesel geheel fossielvrij en emissiearm.’ De grondstoffen voor de renewable diesel krijgen op de raffinaderij op de Maasvlakte of op de locatie Sluiskil eerst een voorbehandeling waardoor alle verontreiniging wordt verwijderd. Daarna worden de grondstoffen tot op molecuulniveau afgebroken om er emissiearme brandstof van te maken. De reductie in CO₂-uitstoot in het vervoer is circa negentig procent.

Drie miljoen personenauto’s

In 2018 zorgde Neste’s hernieuwbare brandstof ervoor dat automobilisten hun uitstoot

van broeikasgassen met bijna acht miljoen ton verminderden. ‘In andere woorden: we verwijderen in één heel jaar drie miljoen personenauto’s van de weg’, stelt Leenders. ‘Ons product is de energietransitie.’ Met Neste’s hernieuwbare diesel is, zonder aanpassingen aan de motor, de tank van iedere willekeurige dieselauto te vullen. Helaas bedraagt de jaarlijkse wereldwijde productie nu nog maar een kleine drie miljoen ton. In Nederland is Neste My renewable diesel, zoals het product officieel heet, vooralsnog slechts bij een handjevol Friese Tamoil-pompstations verkrijgbaar onder de noemer Blauwe Diesel B100 en is het zo’n twintig cent per liter duurder.

Momenteel is Neste’s werelds grootste producent van hernieuwbare diesel, maar de concurrentie neemt toe. ‘Dat is alleen maar goed’, vindt Leenders. ‘Hoe meer renewable fuels, hoe beter. Dankzij onze R&D-afdeling hebben we een grote technologische voorsprong en zien we interessante groeimogelijkheden.’

Duurzame kerosine

Want het blijft niet bij milieuvriendelijke diesel alleen. Eind april begon Neste in Singapore met de bouw van een fabriek voor duurzame kerosine. Leenders licht toe: ‘De luchtvaartindustrie heeft wereldwijd doelen gesteld om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Zo mogen zij na 2020, ondanks alle groeiplannen, niet méér

Neste

Neste produceert circa 2,7 miljoen ton hernieuwbare brandstof per jaar, verdeeld over de vestigingen in Rotterdam, Singapore en Porvoo (Finland). Het bedrijf kondigde in december 2018 aan 1,4 miljard euro te investeren om de productiecapaciteit in Singapore uit te breiden naar 1,3 miljoen ton per jaar. Hierdoor komt de jaarlijkse totale productiecapaciteit van hernieuwbare producten in 2022 op bijna 4,5 miljoen ton te liggen. De nieuwe fabriek voor duurzame kerosine in Rotterdam of Finland komt daar op termijn nog bij.



CO₂ uitstoten. En in 2050 moet de uitstoot zijn gehalveerd.' Vliegtuigen laten vliegen op duurzame brandstof is volgens Leenders een essentieel ingrediënt om die doelstellingen te halen. 'Wij kunnen ervoor zorgen dat zij zich aan die belofte houden. Neste hakt binnenkort de knoop door over de bouw van nóg een fabriek voor duurzame kerosine: dat wordt in Finland, of op de Rotterdamse Maasvlakte.'

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Extra fabriek of niet, in Rotterdam is Neste nu al heel graag gezien. Ook op veiligheidsgebied. Niet voor niets won Neste vorig jaar de VOMISafety eXperience Award, een prijs van de branchevereniging van industriële dienstverleners. 'Oprecht vertrouwen, echt vakmanschap gebaseerd op diepgeworteld respect over en weer', zei de jury over Neste.

Leenders: 'Ik ben trots op de manier waarop het Nederlandse team met onze contractors samenwerkt. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij wij moeten zorgen dat de contractors veilig hun werk uitvoeren. We leren veel van hen. Winst maken is nodig, maar we moeten samen veilig en met plezier kunnen werken. Dat is goed voor de mensen op onze site, ons bedrijf en de planeet.'

Lef

Negen jaar geleden zat Leenders als manufacturing manager downstream operations goed op zijn plek bij Huntsman. 'Tot Neste belde en vroeg of ik wilde helpen een raffinaderij te bouwen. Ik vond het zeer interessant dat ze in crisistijd zoveel wilden investeren in een nieuw product. Dat getuigt van lef. Het bedrijf is zeer

waardengedreven, transparant en heeft een mooie missie: de wereld beter achterlaten voor onze kinderen. En, met een Rotterdamse aanpak: niet alleen praten over de energietransitie, maar het ook doen! Het is onze ambitie om het aantal fabrieken de komende jaren flink uit te breiden om zo een substantiële bijdrage aan een groene toekomst te leveren.' Een beetje hulp van de politiek, in de vorm van een lange-termijnvisie, kan daarbij volgens Leenders geen kwaad. 'Verder werken we aan meer bekendheid en zoeken we voortdurend naar goed gekwalificeerde medewerkers; dat zal voor de komende jaren de grootste uitdaging worden.'

CODE GOEDE PRAKTIJK DRAAGT BIJ AAN VEILIGER WERKEN

De Belgische branchevereniging VSBB werkt momenteel aan een revisie van de Code van Goede Praktijk én aan persoonscertificering van werknemers in de stellingbouw. Voorzitter Christof Bossuyt vertelt meer over de stand van zaken.

In de VSBB (Vereniging van Stellingbouw Bedrijven België, onderdeel van de Belgische Confederatie Bouw) zijn de Belgische stellingbouwers verenigd die voldoen aan de door de branchevereniging zelfopgelegde hoge normen in kwaliteit en veiligheid. Voorzitter Christof Bossuyt legt uit hoe deze vereniging tot een Code van Goede Praktijk voor stellingbouw kwam: 'In 2005 is Europese regelgeving ingevoerd omtrent veilige stellingbouw, die landelijk is uitgewerkt in wetgeving. Die wetgeving vonden wij als professionele stellingbouwbedrijven op een aantal punten te onduidelijk. En wanneer een wettekst voor meerderlei uitleg vatbaar is, kan dat leiden tot discussies of zelfs tot gevaarlijke situaties. Daarom spraken wij binnen de branchevereniging af om een Code van Goede Praktijk op te stellen. In dit 50 pagina's tellende document hebben we heel precies vastgelegd wat wij als stellingbouwers verstaan onder veilig werken en veilige stellingen. De Code biedt een praktische aanvulling op de doelstellingen die zijn geformuleerd in de wet.'

Overheid kan bijdragen

Inmiddels hebben vijftien partijen deze Code van Goede Praktijk omarmd, waaronder, brancheverenigingen, werkgevers, vakbonden en verschillende bedrijven. 'Helaas is er vooralsnog nog één missing link', zegt Christof, 'en dat is de overheid, in de vorm van de Federale Overheidsdienst FOD. Zij zijn belast met handhaving en toezicht, vergelijkbaar met Inspectie SZW in Nederland. We zijn nu met elkaar in gesprek om ook hen te overtuigen van de meerwaarde van het onderschrijven van de Code. Momenteel houden zij nog vast aan alleen de wet als uitgangspunt, maar er lijkt schot in de zaak te komen. Als branche vinden we dat positief, omdat wij hiermee juist de sector nog veiliger willen maken en de overheid kan daaraan bijdragen.'

Nieuwe ontwikkelingen

De inhoud van de Code van Goede Praktijk is ruwweg in te delen in een organisatorisch en een technisch deel. In het organisatorische deel vind je bijvoorbeeld welke

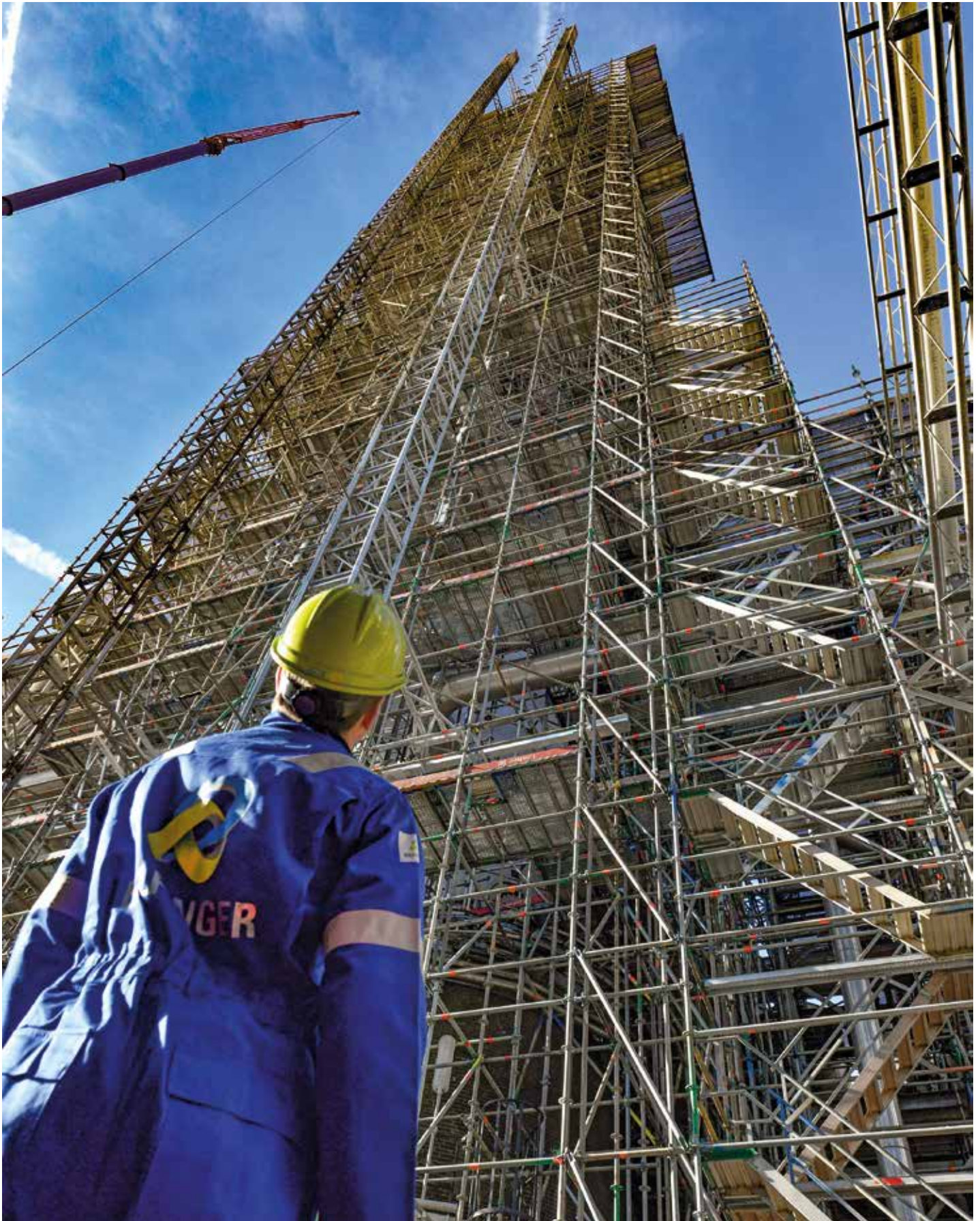
risicomaatregelen je moet nemen, wat de verantwoordelijkheden voor de stellingbouwer en de opdrachtgever zijn, en hoe je omgaat met controles en inspecties. In het technisch deel staat wanneer iets complex steigerwerk is en welke gevolgen dat heeft voor het ontwerp, welke configuraties mogelijk zijn en wat de normen zijn als het gaat om materiaal, windbelasting, verankeringen, tuien en ga zo maar door. Iedere paar jaar verschijnt een revisie van de Code. 'Logisch', vindt Christof, 'de ontwikkelingen staan niet stil. Uit windtunnelonderzoek kun je bijvoorbeeld nieuwe normen voor windbelasting afleiden. Een andere nieuwe ontwikkeling is het gebruik van toegangspoortjes tot een steiger, die je in bepaalde situaties verplicht zou kunnen stellen. Een komende revisie verwachten we in de loop van 2019.'

Vakmanschap aantoonbaar

Een ander recent wapenfeit van de Confederatie Bouw/VSBB is de invoering van persoonscertificering toegespitst op stellingbouw. 'Met deze certificering willen we het vakmanschap van de medewerkers aantoonbaar maken', zegt Christof. 'Het systeem bestaat uit een theorie- en een praktijkdeel, met een eindtoets op verschillende niveaus. Het basisniveau, hulpmonteur, is inmiddels operationeel en de twee andere niveaus volgen in de loop van dit jaar. Met deze certificering hopen we naast aantoonbaar vakmanschap ook doorstroming van onze mensen te stimuleren. Belangrijk, in een tijd van krapte op de arbeidsmarkt.'

Christof Bossuyt is Chief Operations Officer België & Commercieel Directeur van Bilfinger Industrial Services. Daarnaast is hij voorzitter van de VSBB, de Vereniging van Stellingbouw Bedrijven België, onderdeel van de Belgische Confederatie Bouw. In het bestuur van de branchevereniging zetelen acht stellingbouwbedrijven. Samen bespreken zij hoe je veiligheid en kwaliteit in de branche op een steeds hoger niveau kunt krijgen. Christof vindt het belangrijk daaraan zijn steentje bij te dragen: 'We moeten de lat voor onze leden steeds hoger leggen. Alleen zo bereik je dat de sector doorlopend verbetert.'





NIEUWE APP VERBETERT PROCES INDUSTRIËLE ISOLATIE

Goede industriële isolatie draagt bij aan veiligheid en proceszekerheid, maar ook aan energiebesparing en CO₂-reductie. Asset owners besteden dan ook veel aandacht aan isolatie. Bilfinger Industrial Services verzorgt industriële isolatie in hun opdracht en zoekt daarbij altijd naar innovatiemogelijkheden. De PrefApp is een door Bilfinger Industrial Services zelf ontwikkelde app voor het tekenen van prefab isolatie. Deze app is een nieuwe stap op weg naar verdergaande digitalisering van werkprocessen. Meer digitalisering zorgt voor een efficiëntere inzet van mensen, en dat is hard nodig door de steeds krappere wordende arbeidsmarkt. Bovendien levert het voordelen op voor onze opdrachtgevers: kortere doorlooptijden en een verhoogde 'quality first time right'.

Digitalisering van het opmeetproces, voorafgaand aan de productie van isolatiedelen, was een al langer gekoesterde wens van Bilfinger. Met de komst van het Handboek Prefab Isolatie is er enkele jaren geleden een standaardisatieslag gemaakt. Vervolgens volgde de ontwikkeling van een digitale oplossing voor het tekenen van prefab isolatie. Dat is de PrefApp: een app die standaardisatie en optimalisatie van prefab isolatie bevordert en de efficiëntie tussen de opmeter op site en de eigen prefab-werkplaats van Bilfinger verbetert.

Hoe het werkt

Met behulp van de app meet de opmeter van Bilfinger de installatiedelen digitaal op. Vervolgens kiest hij uit standaard vormstukken en geeft hij de precieze maten aan in de app. Op die manier ontstaat een complete digitale 3D-tekening van de benodigde prefab vormstukken. Deze zogenaamde 'productieschets' wordt automatisch door de app opgesteld. Dit is een groot voordeel, want tot nu toe moest de opmeter eerst terug naar de werkplek om de tekeningen



te maken. Bovendien werkte niet elke opmeter op exact dezelfde manier, en met de app is dit automatisch wél het geval. Uit de productieschets volgt een lijst met lettercodes waarmee de collega's in de prefab werkplaats in Roosendaal de juiste vormstukken kunnen maken. De isolatiemonteur op locatie kan daarna aan de slag met een helder montageschema in de vorm van een uitgeprinte digitale PrefApp tekening in plaats van een isometrische tekening. Dit betekent een belangrijke efficiëntieslag. Niet alleen in het opmeten en prefabriceren, maar ook in de montage.

Standaardiseren

Met de PrefApp wil Bilfinger de werkwijze van het opmeten en tekenen zoveel mogelijk standaardiseren. Daarmee verloopt het werk efficiënter en sneller. De eerste klantsite waar officieel met de PrefApp wordt gewerkt, is Shell Pernis. De uitrol van de app vindt plaats in twee fasen. In de eerste fase ligt de focus op grotere locaties zoals die van Shell waar fulltime opmeters aan het werk zijn. Daarna volgen de kleinere sites waar het opmeten niet aan de orde van de dag is.

Training en support

Alle opmeters krijgen een driedaagse training. Als de opmeters zijn getraind, kunnen ze in principe meteen aan de slag met het digitaal tekenen. Hebben zij vragen, dan kunnen zij een beroep doen op een van de 'super-users'. Dat zijn lokale collega's die meer PrefApp-kennis hebben doordat zij bijvoorbeeld aan een test- en ontwikkelingsfase van de PrefApp hebben meegedaan. Daarnaast is er een supportfase waarin een centraal telefoonnummer open staat voor alle hulpvragen over het werken met de PrefApp. Ook het werken met een tablet is voor sommige opmeters nieuw, reden waarom de PrefApp-supportorganisatie als dat nodig is op afstand mee kan kijken op de tablet.

Klantvoordelen

De komst van de PrefApp biedt verschillende voordelen voor de opdrachtgevers van Bilfinger. Het standaardiseren en digitaliseren van het isolatieproces levert een kortere doorlooptijd op en dat betekent tijdswinst. Met name in nieuwbouw kan het voordeel groot zijn: Bilfinger kan prefab-isolatievormstukken op basis van de isometrieën van de klant van tevoren produceren en zo zijn deze delen al klaar voordat de nieuwbouw gereed is. Hierdoor is de wachttijd op prefab geëlimineerd en kan de prefab isolatie direct na de oplevering van de nieuwbouw worden gemonteerd. Daarnaast levert het een verhoogde 'quality first time right' op. De combinaties van de gestandaardiseerde vormstukken die in de software zijn geprogrammeerd helpen de opmeter bij het maken van de juiste keuzes. Combinaties van niet op elkaar passende vormstukken zijn automatisch onmogelijk. Het vernieuwde proces resulteert in verhoogde kwaliteitsperformance bij de montage van de prefab isolatievormstukken en hierdoor is een snellere oplevering van de isolatie-opdracht mogelijk.



BILFINGER

Bilfinger magazine is een uitgave van Bilfinger Industrial Services België/Nederland, Bilfinger Brabant Mobiel en Bilfinger ICT. Het relatiemagazine verschijnt twee keer per jaar in een oplage van 2.000 exemplaren en wordt verspreid onder de zakelijke relaties van Bilfinger.

Bilfinger is een van de marktleiders op het gebied van multidisciplinaire industriële dienstverlening in de Benelux. Een sterke professionele organisatie die partnership en de veiligheid en beschikbaarheid van de assets van opdrachtgevers vooropzet. In onze strategie staan de pijlers HSEQ, Efficiency, Innovatie en Samenwerking centraal. Onze continue focus is gericht op goedlopende en veilige processen, met voldoende flexibiliteit om snel in te kunnen inspelen op ontwikkelingen. Bilfinger is servicegericht en levert altijd de meest veilige, optimale en kostenefficiënte oplossing.

Redactie

Daniël Post, Bastiaan Spoelstra, Jeff Mansveld, Thomas Gaertman

Samenstelling en tekstproductie

De Nieuwe Lijn

Vormgeving

Esmaralda van Essen

Fotografie

Danny Cornelissen, Ernst Bode, LyondellBasell, Studio Oostrum

Drukwerk

Kapsenberg van Waesberge bv

Uitgever

Bilfinger Industrial Services

Marketing & Communicatie

Waalhaven Oostzijde 123

3087 BM Rotterdam

E: communicatie@bis-is.com

W: www.is-bnl.bilfinger.com



@BilfingerISBNL



Bilfinger Industrial Services (Belgium/the Netherlands)



www.youtube.com/BilfingerTV

Copyright: Niets uit deze publicatie mag worden overgenomen of vermenigvuldigd zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.



ON SITE

LyondellBasell

Komend najaar vindt een zeer grote turnaround plaats bij LyondellBasell op de Maasvlakte. Bilfinger verzorgt hier als huiscontractor al vele jaren steigerbouw, isolatie en painting. LyondellBasell grijpt deze gelegenheid aan om noodzakelijke verbindingen te leggen voor hun 'Circular Steam Project' dat een energiebesparing van 0,9 petajoule en een CO₂-reductie van 140.000 ton per jaar oplevert.