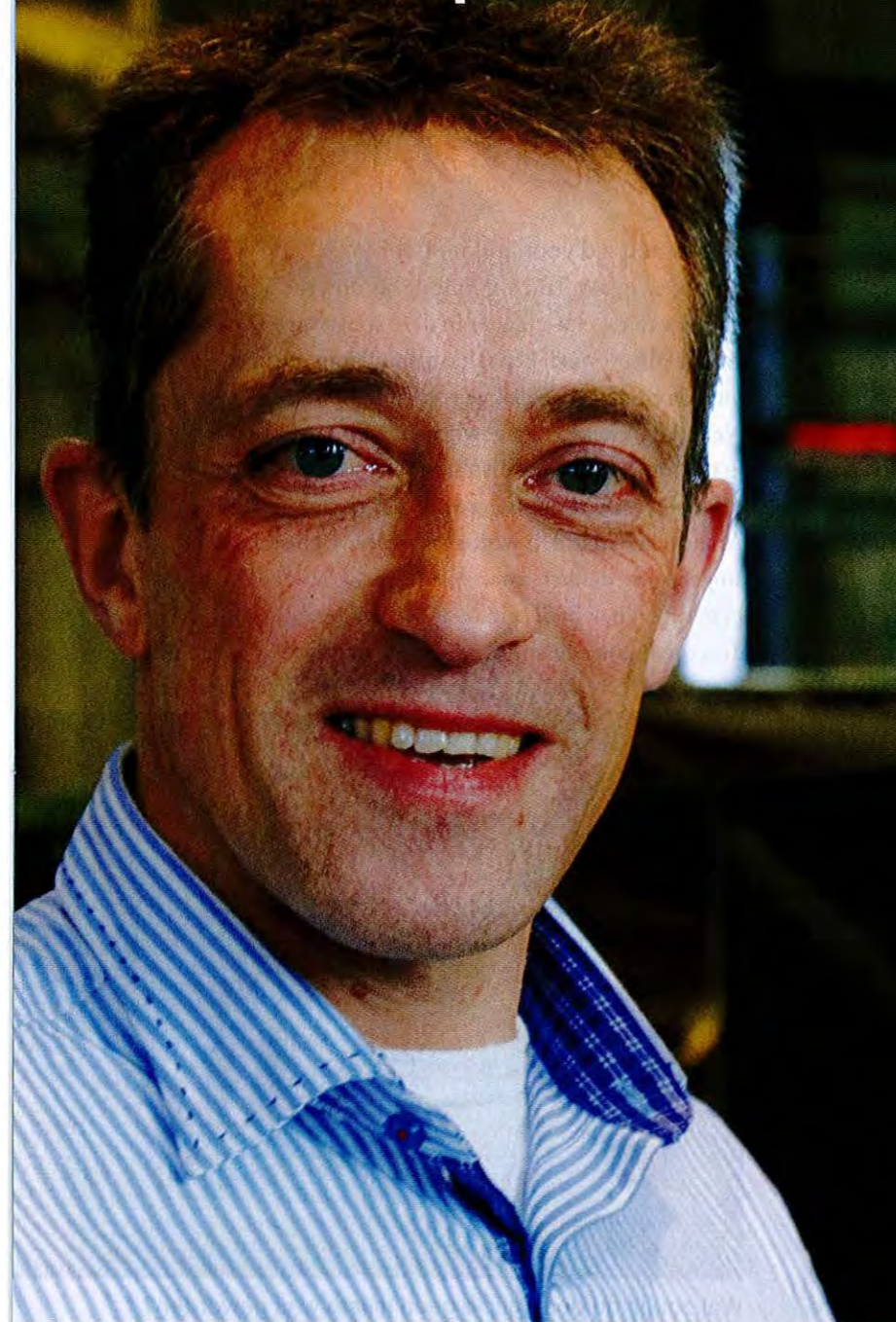


MVO-beleid werpt vruchten af



JANSEN VENNEBOER UIT WIJHE IN OVERIJSEL VALT OP HET BEDRIJF HANTEERT EEN STRIKT MVO-BELEID EN SLEEPTE DAARMEE DE EERSTE AWARD VOOR DUURZAME ONDERNEMING IN DE WACHT. BOVENDIEN WERD DE DIRECTEUR ONDERSCHIEDEN ALS 'ONDERNEMER VAN HET JAAR 2011'.

door Corné Houwaard, tekst en fotografie

Jansen Venneboer geeft al bijna honderd jaar vorm aan de civiele infrastructuur, zo staat op de website te lezen. Waar in het verleden de nadruk op productie lag, is Jansen Venneboer nu veel meer een projectorganisatie geworden. In eigen beheer worden er bruggen, waterkeringen en sluizen ontworpen, geproduceerd, geïnspecteerd, onderhouden en gerenoveerd. Daarnaast biedt Jansen Venneboer innovatieve oplossingen voor de verkeersgeleiding. Een van de activiteiten waar veel laswerk bij komt kijken is het reparatiewerk aan bruggen. Operation manager John van Mierlo: "Het is niet best gesteld met de bruggen in Nederland."

Jaren 70

"De bruggen zijn grotendeels in de jaren 70 gebouwd toen het hoofdwegennet in Nederland flink werd uitgebreid. Dat is gebaseerd op een bepaald verkeersaanbod", vertelt Van Mierlo. "Dat de toename aan verkeer zo'n vlucht zou nemen, had men toen niet voorzien. Ook zijn de bruggen eigenlijk niet bestand tegen de aslasten van moderne zware vrachtwagens." Het gevolg is dat er bij veel stalen bruggen scheuren zijn ontstaan in zowel het wegdek als de onderliggende verstevigingstroggen. Jansen Venneboer verzorgt in opdracht van Rijkswaterstaat de inspecties en de reparaties.

Waalbrug

Voor een reparatie aan een brug komt er een complete karavaan in beweging; een vrachtwagen met een grote oplegger, met daarop de werkkeet, een toilet en een aggregaat. Daarnaast neemt men een aantal bodemloze zeecontainers mee die als overzetcontainers worden gebruikt. De overzetcontainer wordt over de te repareren plek geplaatst, zodat men vrij van weersinvloeden kan werken. Een brug die regelmatig wordt gerepareerd, is de Waalbrug bij Ewijk in de A50. Van Mierlo: "Daar komen alle reparaties in terug: scheuren in de troggen, scheuren in de dekplaat, vermoeiingsscheuren. Dat is ook niet zo gek voor een brug van een kilometer lang. Daar kan veel mee gebeuren."

*Staal dat om de vijf jaar
gestraald en
geconserveerd moet
worden is natuurlijk niet
milieuvriendelijk*

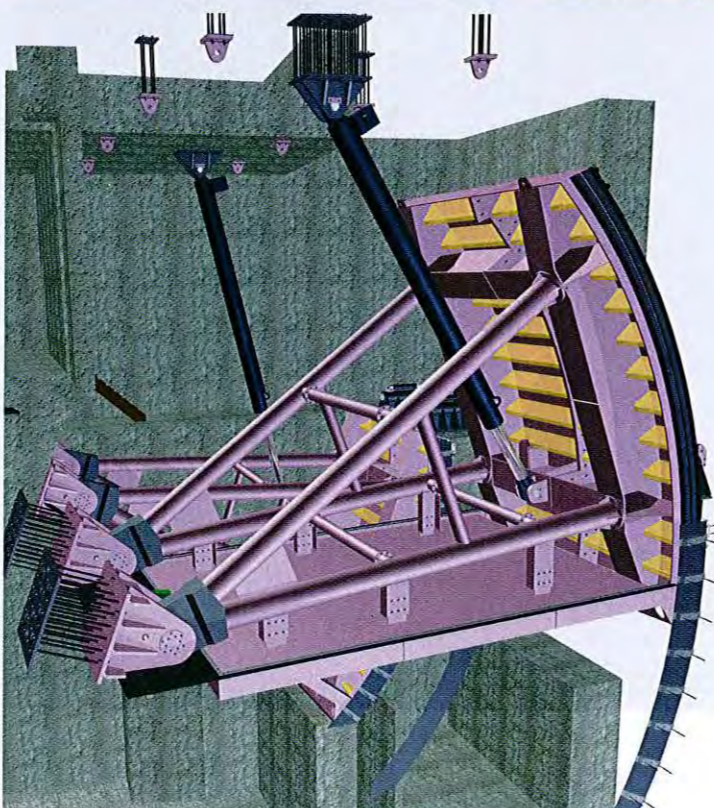
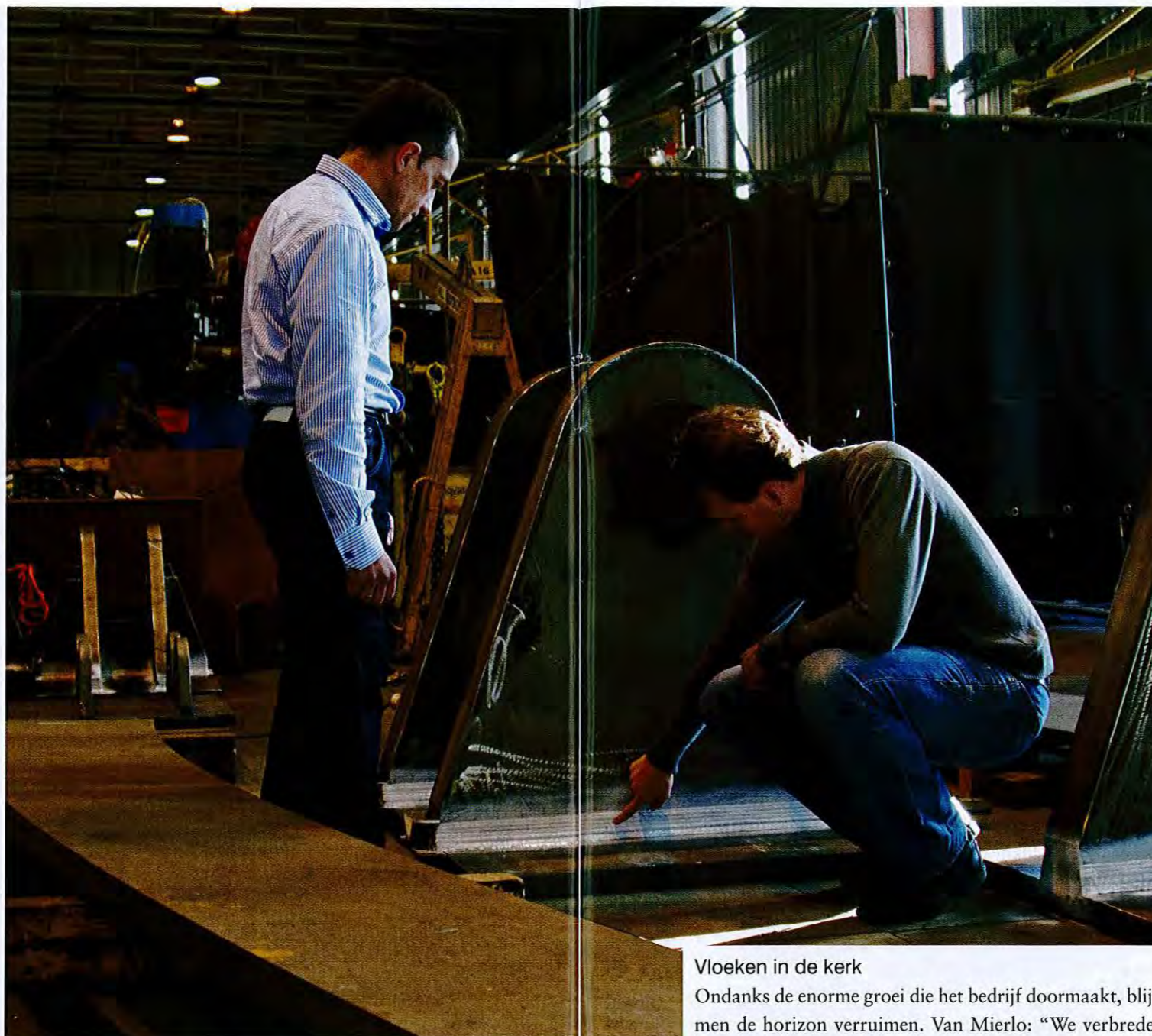
Kauwgom

De lasverbindingen die nu worden gemaakt, zijn in ieder geval veel beter dan in de jaren 70. "Er worden andere materiaalsoorten gebruikt en andere diktes. De omstandigheden zijn ook beter en men maakt de berekeningen nu op basis van het huidige verkeersaanbod", vertelt Van Mierlo. Aangezien een brug, ook door de invloed van warmte en kou, continu in beweging is, is er een speciale lasprocedure opgesteld. "De eerste laag wordt met een speciaal toevoegmateriaal gelegd dat heel veel krimp op kan vangen. Het is net een soort kauwgom. Je krijgt dan geen spanningen in het materiaal, maar het vervormt plastisch." Het is belangrijk dat de nieuwe dekplaat er spanningsvrij ingelegd wordt. Van Mierlo: "Anders ga je weer trekken aan de omliggende platen, die vervolgens weer gaan scheuren op andere plekken."

Noord-Zuidlijn

Van Mierlo loopt door de productiehal. In het midden van de hal ligt een flinke stalen boogconstructie. Het is een onderdeel van de segmentschuiven die bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam worden gebruikt. Men wil daar voorkomen dat de metrobus bij calamiteiten onder water komt te staan. Jansen Venneboer produceert twee segmentschuiven, die er voor moeten zorgen dat de tunnel volledig afgesloten kan worden. De twee schuiven worden in de productiehal afgelast. Er zit behoorlijk wat laswerk in. Beide 'gevaartes' worden nu opgebouwd, waarna ze vervoerd worden naar de conserveerder in Amsterdam. Dat vervoer kan vanaf Wijhe per schip, maar tot 8,5 meter breed kan een vrachtwagen met enorme oplegger ook nog over de weg. Gelukkig weten ze bij Jansen Venneboer welke bruggen ze het beste over kunnen steken.

Het is een onderdeel van de segmentschuiven die bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam worden gebruikt. Men wil daar voorkomen dat de metrobus bij calamiteiten onder water komt te staan.



de MVO-monitor van de Koninklijke Metaalunie behaald. Daarnaast kreeg de directeur van het bedrijf de titel 'Ondernemer van het jaar' toebedeeld door de Kamer van Koophandel, MKB en VNO-NCW. "Het viel hen op hoe in moeilijke tijden een metaalbedrijf toch een gigantische groei doormaakt", vertelt van Mierlo. Met de MVO-award op zak wil Jansen Venneboer steeds meer milieuvriendelijk en duurzaam ondernemen. Van Mierlo: "Enerzijds vinden we het als bedrijf belangrijk om zo naar buiten te treden. Anderzijds wordt het door opdrachtgevers vanuit de markt ook steeds meer van je gevraagd."

CO₂-uitstoot

Jansen Venneboer begon in 2011 met het in kaart brengen van de hele CO₂-uitstoot. "Tegen de verwachting in zat de grote bulk niet in de productiehal, maar in ons wagenpark", vertelt Van Mierlo. Momenteel worden alle voertuigen vervangen door een 'groener' alternatief met een A- of B-label. Ook krijgen medewerkers binnenkort een cursus 'Duurzaam rijden'. Van Mierlo: "We rijden nu bijna altijd met een bus met volle lading. Zwaar hijs- en tilgereedschap, compressoren en al het andere gereedschap wordt allemaal meegenomen, terwijl dat vaak niet nodig is. Geen imperiaal op je dak kan 10% brandstof besparen." Jansen Venneboer moest na het in kaart brengen van de emissie, ook een plan van aanpak ontwikkelen. Hoe ga je de CO₂-uitstoot reduceren? Behalve een 'groener' wagenpark resulteerde dat ook in energiebesparende oplossingen in de productieomgeving en het kantoor en bijvoorbeeld een inventarisatie van gevaarlijke stoffen.

Aanpassingen

Er is al flink wat veranderd. Het wagenpark wordt steeds groener. Ook de productiehal waar gelast wordt, krijgt te maken met aanpassingen. Want ondanks dat de CO₂-prestatieladder niet direct van invloed is op de lasprocessen, heeft de directie toch uitgesproken zich als MVO-bedrijf te willen onderscheiden. Dat vertaalt zich ook naar een goed beleid voor de medewerkers. Van Mierlo: "Personeel heeft de mogelijkheid om opgeleid te worden. Binnen de Arbo-eisen moet men gewoon goed kunnen werken. We zijn dus ook aan het kijken naar de rookgassen die bij het lassen vrijkomen. We zitten nog onder de vereiste milligram per kubieke meter, maar dat kan wel beter." Ook wordt gekeken of men steeds meer OP (onder poederdek) kan lassen. Van Mierlo: "Dat is gewoon een veel schoner proces, mensen hoeven geen laskap op. De investeringen in de nieuwe machines zijn hoger, maar uiteindelijk is het lasproces goedkoper en beter. Tegenwoordig kijk ik bij elke investering die gemaakt wordt binnen het bedrijf door een MVO-bril", besluit Van Mierlo.

Vloeken in de kerk

Ondanks de enorme groei die het bedrijf doormaakt, blijft men de horizon verruimen. Van Mierlo: "We verbreden onze blik bijvoorbeeld richting de marine & offshore. Waar we ook naar kijken, maar dat is eigenlijk vloeken in de kerk, zijn composietoplossingen voor bruggen of sluisdeuren." De eerste opdracht voor een composietbrug bij Muiden is net die week binnengehaald. "We zien dat er een verschuiving is naar milieuvriendelijke oplossingen. Staal dat om de vijf jaar gestraald en geconserveerd moet worden om het in stand te houden, is natuurlijk niet milieuvriendelijk. Men wil steeds vaker een oplossing die dertig jaar probleemloos ligt. Composiet is daar dan een heel goed materiaal voor. De brug bestaat nog steeds uit een stalen basis, maar dan met een composietdek. Trouwens, niet alle bruggen en sluisdeuren zijn geschikt voor een composietoplossing."

MVO-award

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) past momenteel helemaal bij Jansen Venneboer. Afgelopen jaar heeft het bedrijf als eerste in Nederland het certificaat van