

GROOT LEMMER

Bruggenbouwer en hardhoutspecialist, dat waren de trefwoorden waaronder je Groot Lemmer kon rangschikken. Maar sinds investeerder Eugène Dekker de onderneming in 2010 overnam, is de koers veranderd. Hij zette in op een modern bedrijf dat flexibel en divers is. Is het traject dat hij in 2010 inzette inmiddels afgerond en is Groot Lemmer klaar voor de toekomst?

BRUGGEN MET OF ZONDER HOUT

Groot Lemmer heeft een rijke geschiedenis. Het bedrijf werd in 1920 door T.C. Groot in Amsterdam opgericht als loonschaverij en -zagerij. In 1950 introduceerde de firma de houtsoort azobé in Nederland. Tien jaar later volgde de verhuizing naar Lemmer en ging men kleine constructies fabriceren. Vanaf 1970 kreeg Groot Lemmer een eigen ingenieursbureau en legde zij zich toe op het ontwerpen en bouwen van lichte verkeersbruggen. Groot Lemmer bleef een groothandel in hardhout en produceerde naast de fiets- en voetgangersbruggen ook sluisdeuren, galerijen en vlonders. Inmiddels is Groot Lemmer gevestigd in Heerenveen en uitgegroeid tot een bedrijf dat voorbij houten constructies denkt en doet.

Hoewel hout nog steeds een basismateriaal is, reiken de ambities verder.

ZEILBOOT De eerste taak die algemeen directeur Eugène Dekker op zijn bord kreeg, was de verhuizing van de onderneming van het bedrijfsterrein van de vorige eigenaar (de IJsselmeer Betongroep in Lemmer) naar de huidige locatie in Heerenveen. "Wij zitten nu op een perceel van 4.000 m² in een perfect geoutilleerde ruimte met een groot buitenterrein van nog eens 6.000 m² die de mogelijkheid biedt tot uitbreiding."

De volgende stap was het bedrijf aanpassen aan de vraag van de huidige markt, waarvoor een herstructurering nodig bleek. Een aantal werk-

nemers werd ontslagen en van anderen moest de technische kennis worden bijgespijkerd. "Een grote olietanker kun je heel moeilijk bijsturen. Ik wilde een zeilboot. Daarmee kun je snel alle kanten op en zelfs tegen een eventuele tegenwind in laveren. Die zeilboot is Groot Lemmer nu. De onderneming is 'lean', het personeel is flexibel en waar nodig bijgeschoold, en werkt zowel in de bedrijfshal als op locatie. We hebben echt een gemotiveerde ploeg mensen. Daarbij is er flink geïnvesteerd in machines. Zo is een enorme interactie ontstaan en vloeien afdelingen nu in elkaar over. Die efficiency-slag hebben we dus gemaakt. Wij willen nu rendabel werken, niet pas over tien jaar."

AUTOMATISERING Er moest tevens een grote slag worden gemaakt op het gebied van automatisering. Het hele ERP-softwarepakket werd vervangen. Enterprise Resource Planning (ERP) is een computerprogramma waarin verschillende afdelingen worden ondergebracht. De gegevens worden in één database opgeslagen zodat er tussen de verschillende afdelingen in het bedrijf efficiënter wordt samengewerkt. De verbeterde communicatie verkleint de kans op inconsistente data, vermindert daarmee de faalkosten en verkort de tijd tussen opdracht en oplevering.

Maar daarmee was het proces naar flexibilisering van de onderneming nog niet afgerond. BIM, het Building Information Model, is een digitaal model waarin verschillende partijen in 3D hun bijdrage aan het ontwerp kunnen toevoegen zodat eventuele fouten in de totale constructie sneller zichtbaar worden. Het is vrij gangbaar in de huizen- en kantorenbouw, maar in de wereld van de grond-, wegen- en waterbouw nog relatief onbekend.

Dekker: "Wij hebben het BIM-gedachtegoed omarmd. Drie jaar geleden kozen wij voor Tekla, een 3D teken- en engineeringpakket. Hiermee kan informatie, ook tussen bedrijven, gedeeld worden. Kom maar op met die data! Er moet samengewerkt worden! Wij willen niet per se het hele project, maar wel een onderdeel van het project. Wij willen samenwerken en onze expertise toevoegen." Dekker ziet het als zijn doel de opdrachtgever te ontzorgen en te voorkomen

EFFICIENCY-SLAG GEMAAKT



Vlnr Perry Attema, Eugène Dekker en Marinus Looper.

dat er dubbel werk wordt gedaan. Zodoende blijven de uiteindelijke wijzigings- en faalkosten binnen de perken.

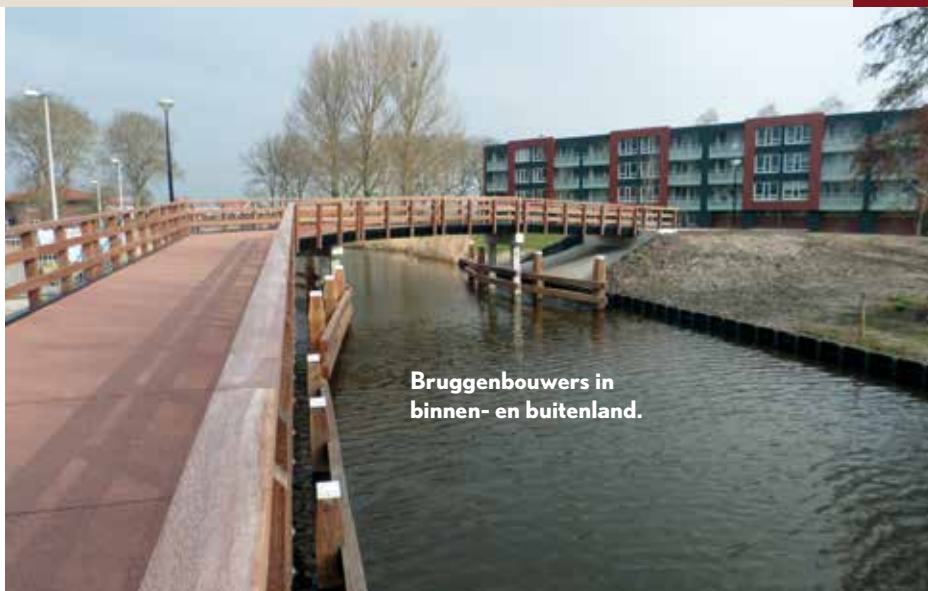
VERSCHILLENDE MATERIALEN De frisse blik van Eugène Dekker heeft de zaken bij Groot Lemmer flink opgeschud. Perry Attema is al sinds de jaren tachtig werkzaam bij Groot Lemmer, tegenwoordig als commercieel projectleider: "Ik herinner me nog dat er langdurig werd vergaderd wanneer een klant een brug in eiken uitgevoerd wilde hebben. Een brug van Groot Lemmer werd in tropisch hardhout gebouwd - en anders niet. Die mentaliteit is flink veranderd. De bruggen die wij tegenwoordig fabriceren, bestaan vaak uit verschillende materialen." Behalve tropisch hardhout zijn metaal en composiet de ingrediënten waar vandaag de dag mee gewerkt wordt.

Attema: "Het geeft ons vrijheid in vormgeving en we kunnen meer inspelen op de wensen van de klant. Hoe groot is de overspanning, speelt de levensduur een rol, moet het ontwerp in de omgeving passen: het zijn allemaal factoren die medebepalend zijn of een brug van hout gemaakt gaat worden of van een ander materiaal. Een andere omstandigheid kan de Total Cost of Ownership zijn. Een azobéhouten brug moet wel na dertig jaar vervangen worden."

Marinus Looper, verkoper bij Groot Lemmer: "Daar staat tegenover dat bij andere projecten juist hout een toegevoegde waarde heeft. Er zijn veel kunststof beschoeiingen. Dat ziet er vaak niet zo fraai uit en op een kunststof deksloof glij je makkelijk uit. Wij hebben kunststof damwanden uitgerust met houten palen en houten deksloven. Zo krijg je toch de 'look and feel' van hout. Wij kijken met een flexibele blik en we denken mee. Wat leeft er in de markt, hoe kunnen wij daarop inspringen en hoe kunnen wij waarde toevoegen?"

ZESDUIZEND BRUGGEN Hoewel er ook bruggen voor klanten in andere landen worden gebouwd - Groot Lemmer heeft een vestiging in Groot-Brittannië en exporteert naar Denemarken, Duitsland, België en Luxemburg - is het grootste deel van de productie bestemd voor de Nederlandse markt. De concurrentie binnen onze landsgrenzen is stevig, maar komt niet uit het buitenland. De expertise voor het bouwen van de fiets- en voetgangersbruggen bevindt zich in ons land. Niet zo vreemd met al het water dat hier overbrugd moet worden.

Groot Lemmer bouwt al sinds de jaren zeventig bruggen. Recent werd nummer 6.000 (!) opgeleverd. De gegevens van al deze bruggen zijn opgeslagen in een database waardoor Groot Lemmer precies weet wanneer een exemplaar aan vervanging toe is. Het bedrijf trekt in dat geval aan de bel bij de betreffende gemeente, maar vindt niet altijd gehoor. Eugène Dekker: "De afgelopen jaren zijn de gemeenten dit soort onderhoudswerkzaamheden voor zich uit gaan schuiven. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de bezuinigingen; op een gegeven moment



Bruggenbouwers in binnen- en buitenland.



Met hout beklede stalen brug in Warmond.

moet een brug echter toch vervangen worden." In de nieuwbouw zijn er nog uitdagingen genoeg. In januari 2015 werd op het treinstation van Bussum-Zuid een houten vakwerkbrug geplaatst: een voetgangersbrug van forse afmetingen uitgevoerd in FSC-gecertificeerd azobé. De brug van 4 meter breed, 3,30 meter hoog en een lengte van bijna 27 meter werd in de loods in Heerenveen in zijn geheel gebouwd en vervolgens over de weg naar Bussum vervoerd. Alleen het dak is op locatie aangebracht. Eugène Dekker: "Vanuit het oogpunt van veiligheid stelt Prorail hoge eisen aan dit soort projecten. Wij bouwen dit onder UAV-GC-contract. Wij hebben de expertise om volwaardig in zo'n contractvorm als partner mee te doen. De Luchtsingel in Rotterdam is daar een ander voorbeeld van."

Bij een UAV-GC liggen de risico's, bijvoorbeeld met betrekking tot kwaliteit, voor een groot deel bij de opdrachtnemer. De Luchtsingel is een houten loopbrug van circa 350 meter lang die twee stadsdelen in het centrum van Rotterdam met elkaar verbindt. De Luchtsingel is gerealiseerd uit FSC-gecertificeerd douglas en gaat onder andere over het spoor heen. De

plaatsing van de twee secties over het spoor was een ingrijpende operatie waarvoor het treinverkeer tijdens de nacht werd stilgelegd.

INGEWIKKELD THEMA Er is veel mogelijk met hout, maar bij een grote overspanning, of wanneer de vereiste levensduur vijftig of zestig jaar is, kiest Groot Lemmer voor andere materialen. Perry Attema: "Wat tegenwoordig steeds vaker meespeelt is dus die Total Cost of Ownership, de levenscyclus en hoe zwaar je het milieu laat meetellen. Duurzaamheid is een ingewikkeld thema. En niet te vergeten: wat vindt de omgeving van de brug? Wij hebben een brug in Warmond gebouwd nadat het oorspronkelijke ontwerp was afgeblazen. Er was een moderne designbrug bedacht en de buurtbewoners waren daar tegen in opstand gekomen. Toen werden wij gevraagd en wonnen we de tender. De mensen wilden een brug met een ouderwetse uitstraling. Vanwege de overspanning moest het een stalen brug worden op een betonnen fundering. Die stalen brug hebben wij toen helemaal bekleed met hout en nu ziet het resultaat eruit als een ouderwetse ophaalbrug. Wij zijn bruggenbouwers, met of zonder hout." ■