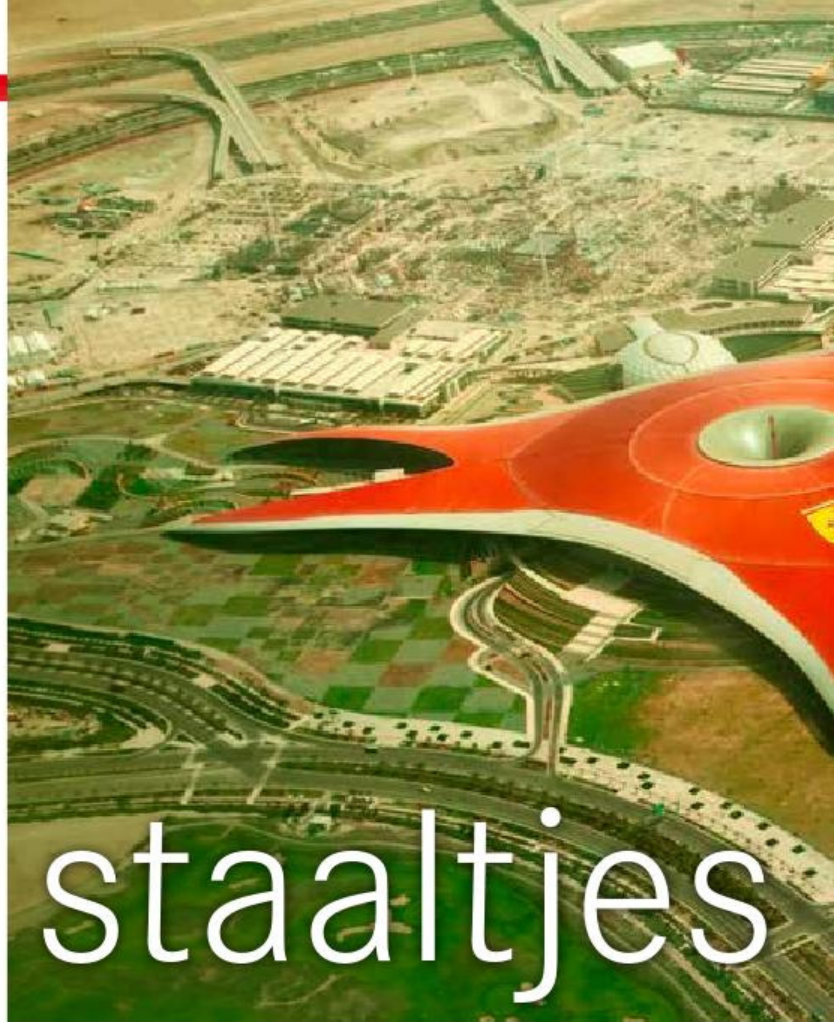


Van Antartica over Abu Dhabi tot op de bodem van de zee: de hoogwaardige staalconstructies van Willems Staalconstructies, dochteronderneming van de Smulders Group, vinden hun weg naar alle hoeken van de wereld. En vaak zijn die stalen kunststukjes op hun bestemming geraakt via de waterweg.

# Sterke staaltjes



**H**et Museum aan de Stroom in Antwerpen, het windmolenpark op de Thorntonbank, winkelcentrum Mediacité in Luik, de Prinses Elisabethbasis op Antartica, Ferrari World in Abu Dhabi ... noem een prestigeproject van het laatste decennium en de kans is groot dat er hoogwaardige staalconstructies van Willems Staalconstructies in verwerkt zitten.

'Oorspronkelijk was Willems gespecialiseerd in petrochemische installaties', vertelt Benny Loots, general manager. 'Vandaag maakt het bedrijf deel uit van de Smulders Group, die de klemtoon legt op complexe ontwerpen van staal voor monumentale architectuur- en renovatieprojecten, bruggen, offshore olie- en gaswinningsplatformen, en offshore windenergieprojecten. We hebben dan ook een grote afdeling engineering met 65 ingenieurs en haalden de hoogste certificatie: EN 1090-2, uitvoeringsklasse 4.'

## Klimatologisch gecontroleerd

Naast Willems Staalconstructies in Balen, bestaat de Smulders Group ook nog uit lemans in Arendonk, Smulders Projects Belgium in Hoboken en Spomasz in Polen. Twee van de

vier sites van de groep – Willems en Smulders Projects – liggen dicht bij het water. 'Omdat we ons meer en meer focussen op off-shoreprojecten, is het ook logisch dat we veel belang hechten aan een goede verbinding met de waterweg.'

Een tweede reden waarom Smulders vervoer over water interessant vindt, is de omvang van de afgewerkte producten. 'Staalproducten bestemd voor projecten op zee, waar het risico op corrosie groot is, moeten aan

We focussen ons meer en meer op de groeiemarkt van off-shoreprojecten.

hoge kwaliteitseisen voldoen. Zo is het absoluut noodzakelijk dat de stukken zuiver gestraald worden. Het lakken moet bovendien onder klimatologisch gecontroleerde omstandigheden gebeuren. Dat kan het best in onze eigen productiehallen. Vandaar dat we zo groot mogelijke stukken zo veel mogelijk

op onze eigen site afwerken. Door hun afmetingen kunnen we die producten alleen over water vervoeren.'

## Bewust laten zinken

De staalconstructies voor de off-shoreprojecten gaan van de site in Balen via dolly's, getrokken door trailers, naar het kanaal Dessel-Kwaadmechelen. Daar worden ze op pontons geladen. Duwbotten brengen de pontons via het Albertkanaal naar Hoboken, waar de stukken verder geassembleerd worden. Van hieruit vertrekken de imposante staalconstructies naar hun bestemming op zee.

'Het transport via water verloopt vlot', vindt Benny Loots. 'Het grootste stuikelblok vormen momenteel de bruggen op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen. Stukken met hoogtes tot 4,5 meter stellen geen probleem, maar alles daarboven vraagt wat engineering. Zo maken we onder meer gebruik van de RoRo4 van Victrol, een half-afzinkbaar ponton dat we mee mochten helpen ontwikkelen. Dankzij het ponton kunnen we stukken tot 8,10 meter hoog en 15,75 meter breed vervoeren op het binnenwater.'



Ferrari World in Abu Dhabi.



Benny Loots, General Manager van Willems Staalconstructies N.V.



© Sarah Blee

### Projectwerk

Niet alle producten worden echter uitgevoerd via de waterweg. Benny Loots: 'We werken uitsluitend via projecten. Voor elke opdracht bekijken we opnieuw wat het interessantste transportmiddel is. Wanneer we profielen aanleveren voor een inlandse locatie, maken we meestal gebruik van vrachtwagens. We hoeven dan niet te wachten tot alle producten klaar zijn, maar kunnen al een kleinere hoeveelheid vervoeren en ter plekke meteen aan de slag gaan.'

'In totaal gaat vandaag gemiddeld 40 % van de afgewerkte producten via het water – short sea shipping inbegrepen', zegt Benny Loots. 'Dat aandeel kan wel sterk verschillen van jaar tot jaar, afhankelijk van onze opdrachten. In 2011 bijvoorbeeld, toen we werkten voor de Thorntonbank, verliep 75 % van de uitvoer via schepen.'

### Groeiende markt

Het aandeel van het watertransport ziet Benny Loots in de toekomst alleen maar stijgen. 'De offshore-industrie is een groeiende markt. Daar willen we ons dus nog meer op toeleggen.'



© Studio Fase

De Prinses Elisabethbasis op Antarctica.

En omdat de waterweg zo belangrijk is voor de onderneming, wil de Smulders Group graag de kade aan de site in Balen verhard. 'Nu moeten onze laadkranen op enkele meter van de oever blijven om afbrokkeling te vermijden; de schepen zelf liggen ver van de kant omdat het water anders te ondiep is. Dat betekent dat we heel sterke en dus dure machines nodig hebben bij het laden of lossen.'

'We willen op onze toekomstige kade ook graag een mogelijkheid voor roll-on-roll-off voorzien, zodat onze dolly's rechtstreeks op de pontons kunnen rijden. Met een verharde kade kunnen we er bovendien aan denken om onze grondstoffen, de staalplaten, te laten leveren met binnenschepen. De vergunning voor de kade hebben we al op zak, en ook het ontwerp is klaar. Nu is het wachten tot we de financiering rond krijgen.' ■