

REYMA time

INDUSTRIAL SERVICES
OUR CONCERN



Aanpassen aan de energietransitie

Nieuwe
decontaminatiehal

Op zoek naar de
beste reinigingsopties

JAARGANG 2021 UITGAVE 6

REYMTIME is een uitgave van REYM B.V. en belicht ontwikkelingen in de wereld van industrieel reinigen, transport en afvalmanagement door professionals uit de markt.

06.

Pionieren op zee: Hoe Neptune Energy zich aanpast aan de energietransitie
Interview met Managing director van Neptune Energy Netherlands Lex de Groot



INHOUD

12.
Duurzaam
Op zoek naar de beste reinigingsoptie

20.
Nieuwe decontaminatiehal
REYM kan (bijna) alles reinigen in nieuwe decontaminatiehal

26.
Samenwerking REYM en Zenith
Snelle reiniging dieselolietanks

32.
SIR-handboek
Vernieuwd SIR-handboek benadrukt belang gemechaniseerd reinigen



EN VERDER

04.
Voorwoord
Jonny Kappen houdt koers in de storm

10.
Van tankreiniger tot lanceersysteem:
Verrassende inzet van de reinigungsrobot

16.
KOKS en REYM
Vruchten plukken van duurzaam partnerschap

18.
Perspectieven voor REYM
Offshore windindustrie

24.
Een gezamenlijke toekomst:
REYM binnen de RETHMANN Groep

30.
REYM 2020
Overzicht van resultaten

36.
Ik ben een Pro
Onze pro's in beeld

Koers houden in de storm



Nu we al bijna anderhalf jaar met de gevolgen van het coronavirus te maken hebben, groeit het besef dat de wereldwijde pandemie verstreckende gevolgen heeft. Geen positief begin voor een voorwoord, maar de tijden zijn eraan. We hebben ons met elkaar moeten aanpassen naar een nieuwe werkelijkheid. Bij de eerste lockdown heeft REYM meteen de bakens verzet. We hebben direct duidelijke richtlijnen voor alle medewerkers opgesteld. Vervolgens zijn we via een corona-platform de ontwikkelingen intern en extern nauwgezet gaan monitoren om onze werkwijze waar nodig aan te passen.

**“WE VERWACHTEN
DAT ONS HUIDIGE
WERKVELD DE
KOMENDE JAREN
DRASTISCH GAAT
VERANDEREN.”**

5. REYMTIME 2021

Terugkijkend is de conclusie dat we snel en adequaat hebben gehandeld. Dat heeft echter niet voorkomen dat onze werkbezetting enorme dalen kende, en een enkele piek heeft gehad. Wat dat betreft lijkt het op varen in een stevige storm. Want de coronacrisis komt bij REYM hard aan. Ik heb onze business vroeger wel vergeleken met de vliegtuigindustrie: het draait om mensen en materieel. Dat blijkt nu des te meer. Voor beide industrieën is een crisis als deze uitzonderlijk lastig, want de kosten lopen gewoon door als het werk wegvalt.

Wat mooi is aan REYM, is dat we er samen uitkomen door in te zetten op flexibiliteit en met een open blik te kijken naar de nieuwe werkelijkheid. Gelukkig is het aantal besmettingen bij ons beperkt gebleven, mede door de strikte regels die we voor het werk hebben opgesteld. Desondanks zijn medewerkers buiten het werk om besmet geraakt. Wel hebben we de verspreiding van het virus in die gevallen snel kunnen beperken.

Waar ik nu speciaal aandacht voor vraag, is dat ook in moeilijke tijden kwaliteit, veiligheid en milieucorrespondentie de basisvoorwaarden van een project blijven. Het is verleidelijk om omwille van de prijs een beetje water bij de wijn te doen. Wij doen dat niet. Wij geloven namelijk dat de gevolgen daarvan eerder vroeg dan laat als een boemerang terugkomen. Als sector moeten wij de hoge graad van veiligheid en kwaliteit die we in jaren hebben opgebouwd als norm blijven vasthouden.

Na de overname in 2019 voelen we ons als REYM inmiddels volledig opgenomen in de REMONDIS-organisatie. We hebben

er ook een volwaardige plaats in gekregen. Daarom is na de aanpassing van onze huisstijl aan de REMONDIS 'look and feel' nu ook REYM Time in een nieuw jasje gestoken. De verwachte schaalvergroting en de synergiemogelijkheden beginnen hun vruchten af te werpen. Voor ons en voor onze klanten. Daarnaast willen en gaan we ook in de toekomst groeien door acquisitie. Daarbij kijken we naar kansen om ons werkgebied te vergroten, maar ook nadrukkelijk naar verticale integratie om onze positie in de keten te versterken.

Onze hoop is nu gericht op een zo snel mogelijke voltooiing van het vaccinatieprogramma. Maar daarna verwachten we nog een economische impact als na-ijleffect van de lockdown. Bovendien zal het uitfasen van fossiele brandstoffen de druk op de petrochemische industrie steeds verder vergroten. Vandaar dat we een veranderprogramma zijn gestart om ons gereed te maken voor de toekomst. Dat programma richt zich in eerste instantie op het terugdringen van kosten en overhead. Minder overhead levert niet alleen de kostenbesparing op die nu hard nodig is, het geeft ons ook meer slagkracht voor verandering. En dat is meteen het tweede punt van het programma: aanpassen aan veranderende omstandigheden. We verwachten dat ons huidige werkveld de komende jaren drastisch gaat veranderen. Daarom kijken we nu nadrukkelijk naar aanpalende activiteiten die een aanvulling of uitbreiding van ons portfolio kunnen zijn. Dat vergt aanpassingen aan onze organisatie en daarom heet het programma ook: Galapagos. Alleen bedrijven die zich het beste aanpassen, blijven immers bestaan. En REYM zal zeker bij de blijvers behoren.



*Hoe Neptune Energy
zich aanpast aan
de energietransitie*

PIONIEREN OP ZEE

MANAGING DIRECTOR VAN NEPTUNE ENERGY
NETHERLANDS LEX DE GROOT IS ERVAN
OVERTUIGD DAT OLIE EN MET NAME GAS NOG
DECENNIALANG BELANGRIJKE ENERGIEBRONNEN
VOOR DE WERELD ZULLEN ZIJN. DE GROOTSTE
OFFSHORE GASPRODUCENT VAN NEDERLAND
ZET ECHTER OOK IN OP DE OFFSHORE PRODUCTIE
VAN GROENE WATERSTOF EN GROOTSCHALIGE
CO₂-OPSLAG IN LEGE GASVELDEN IN HET
NEDERLANDSE DEEL VAN DE NOORDZEE. "DOOR
HERGEBRUIK VAN GASINFRASTRUCTUUR KUNNEN
WE DE ENERGIETRANSITIE VERSNELLEN."

Interview met Managing director van
Neptune Energy Netherlands Lex de Groot



Op zo'n 13 kilometer vanaf de kust van Scheveningen ligt het Q13a-platform van Neptune Energy – het eerste en enige platform in de Nederlandse Noordzee dat direct is aangesloten op het elektriciteitsnetwerk aan de wal en daardoor kan draaien op windenergie. Die unieke omstandigheid maakt het mogelijk hier volgend jaar een electrolyser van 1 megawatt te plaatsen. Op het platform zal zeewater gedemineraliseerd worden, waarna het via elektrolyse met behulp van groene stroom omgezet wordt in groene waterstof. Met dit research- en demonstratieproject wil Neptune laten zien dat dit proces op zee werkt én dat bestaande infrastructuur, dus het platform en de pijpleidingen, bruikbaar is voor het aan land brengen van waterstof.

Waarom wil Neptune groene waterstof produceren op de Noordzee?

Vanaf 1975 tot nu zijn er vele platforms gebouwd in het Nederlandse deel van de Noordzee. Nu zijn er tussen de 150 en 160. Die infrastructuur inclusief de pijpleidingen kunnen we benutten om groene waterstof te produceren en naar het vasteland te brengen, maar bijvoorbeeld ook om CO₂ op te slaan in lege gasvelden. De productie van groene waterstof op zee is interessant, omdat we daar in de toekomst energie van offshore windmolenparken voor kunnen gebruiken. Bij harde wind draaien die overproductie, wat kan leiden tot een negatieve elektriciteitsprijs. Of er is te veel aanbod, waardoor delen stilgezet moeten worden. Wij zouden de energie die zij opwekken op onze platforms kunnen omzetten in groene waterstof. Via bestaande gasleidingen kan de waterstof naar de kust worden gebracht. Windmolenparken hoeven dan niet zelf te investeren in nieuwe, dure leidingen van soms wel 100 kilometer of meer als windparken straks verder op zee geplaatst gaan worden. Dan zijn er op die afstand ook tussenstations nodig en als je gebruikmaakt van bestaande gasinfrastructuur niet.

Hoe ingewikkeld is het om de bestaande infrastructuur te gaan gebruiken voor de productie en het transport van groene waterstof?

Dat is wat we in onze pilot op Q13a gaan onderzoeken, maar we hebben hier natuurlijk vooraf aan gerekend. De pijpleidingen zijn prima berekend op het transport van waterstof. De kleppen in de infrastructuur, zeg maar de kranen die open en dicht kunnen, moeten wel deels worden vervangen om te voldoen aan specificaties. Bij de pilot gaat waterstof overigens nog gewoon met gas mee

naar het land. Door de relatief kleine hoeveelheid waterstof die we produceren is dat geen enkel probleem.

Hoeveel platforms kunnen er uiteindelijk worden omgebouwd?

Ik verwacht zo'n 10 procent. De grotere centrale complexen lenen zich eerder voor ombouw dan kleine satellietplatforms. Maar in een transitie als deze doen we alles stap voor stap. Wij volgen alle ontwikkelingen rond waterstof op de voet, praten met beleidsmakers en andere partijen die hiermee bezig zijn. Er zijn immers nog veel onzekerheden rond waterstof. Waar gaat het gebruikt worden: in (zwaar) vervoer, industrie, huishoudens? De waterstofmarkt moet zich nog ontwikkelen. Uiteindelijk moeten wij weten tegen welke prijs we waterstof concurrerend kunnen maken met andere oplossingen.

Vanaf wanneer wordt het mogelijk om grootschalig groene waterstof te produceren op platforms in de Noordzee?

Ik schat vanaf 2030. Toch dringt voor ons de tijd. Wij verwijderen nu twee à drie uitgeproduceerde platforms per jaar. Daarvoor geldt echt weg is weg. Infrastructuur hergebruiken kan zorgen voor lagere maatschappelijke kosten, minder milieudruk en een versnelling van de energietransitie. Maar dan moeten sectoren wel de samenwerking met elkaar zoeken. Dan heb ik het over de windenergiesector en mijn eigen sector, maar ook de overheid zal moeten aanschuiven. We moeten veel meer samen optrekken om tot een gezamenlijke visie voor de energietransitie te komen.

Waar zet Neptune in de energietransitie verder op in de komende jaren?

Gas is nog altijd de belangrijkste pijler in onze strategie. Wij zien in de Noordzee nog steeds mogelijkheden om nieuwe gasvelden te vinden, meer uit bestaande gasvelden te halen en om dat veilig en met zo laag mogelijke CO₂-emissies te doen. Dat is ook verstandig, want gas blijven we voorlopig op grote schaal nodig hebben. Noordzeegas heeft bovendien een circa 30 procent lagere CO₂-intensiteit dan geïmporteerd gas en is daardoor aanzienlijk beter voor ons klimaat. Verder zetten we in op CO₂-opslag in lege gasvelden in de Noordzee. Deze opslag, Carbon Capture and Storage – CCS, genaamd, hebben we nodig om de klimaatdoelen te halen, daar is ondertussen algehele consensus over.

Met TNO onderzochten jullie eerder de mogelijkheden om infrastructuur voor gaswinning te gebruiken voor het opslaan van CO₂. Recent hebben jullie een haalbaarheidsstudie aangekondigd voor het opslaan van 120 tot 150 Mton CO₂ in lege gasvelden in de Noordzee. Hoe kansrijk is dat?

Na veertien jaar metingen te hebben uitgevoerd in een veld waarin we bij wijze van proef CO₂ hadden opgeslagen, is de conclusie dat dit veilig kan. Dit betrof natuurlijk een pilot met kleinere hoeveelheden. Wel hebben we goed kunnen onderzoeken hoe het veld en de infrastructuur zich hielden en dat was goed en veilig. Dit pilotproject en de uitkomsten zijn zelfs nog gepresenteerd tijdens de COP 2016-bijeenkomst in Parijs. Wat we recent hebben aangekondigd, is grootschalige opslag in ons L10-gebied. Wij denken CO₂-opslag vanaf 2025 aan te kunnen bieden. Als je ziet hoe het emissiehandelssysteem van de EU en verschillende belastingen zich ontwikkelen, dan denk ik dat een aantal Nederlandse bedrijven hier zeer geïnteresseerd in zal zijn. CO₂-opslag is bovendien de enige oplossing voor Nederland om zijn klimaatdoelen te halen. Samen kunnen we dit bereiken: industrie, onze sector en de overheid. Een heet hangijzer is nog wel de langetermijnaansprakelijkheid. Een private partij voor honderd of tweehonderd jaar aansprakelijk stellen voor een veld is niet realistisch. Een soort garantiefonds zou een oplossing kunnen zijn. Verder is de CO₂-prijs onzeker, maar met onzekerheden rond prijzen zijn wij wel gewend om te gaan.

Neptune Energy is een internationaal exploratie- en productiebedrijf dat olie en met name gas produceert, maar transformeert zich langzaam maar zeker in een specialist in het behandelen en transporteren van moleculen (gas, waterstof en CO₂). Op de Nederlandse Noordzee wil het bedrijf volgend jaar, samen met partners, de eerste offshore proeffabriek voor de productie van groene waterstof bouwen en onderzoekt het de mogelijkheden om 120 tot 150 Mton CO₂ op te slaan in lege gasvelden. REYM voert al meer dan 30 jaar offshore industriële reiniging en afvalmanagement uit voor Neptune en haar rechtsvoorgangers.

Van tankreiniger tot lanceersysteem:

VERRASSENDE INZET VAN DE REINIGINGSROBOT

Van veilig naar *nóg* veiliger. Dat is de gedachte van REYM achter de ontwikkeling van non-man entry reinigingssystemen. Deze zorgen ervoor dat medewerkers tijdens het werk zoveel mogelijk uit de line of fire blijven. Een voorbeeld is de tankreinigungsrobot, die afgelopen jaar met enige aanpassingen bovendien verrassend anders kon worden ingezet.

Ondanks de uitdagingen waar REYM in 2020 door de coronapandemie voor kwam te staan, is de aandacht voor het creëren van een veilige werkomgeving geen moment verslapt. "Sterker nog, wij zijn vol gas aan het geven om onze mensen meer en meer uit de *line of fire* te halen. Zo voorkomen we dat ze bloot worden gesteld aan gevaren of risico's", vertelt Nick Kappen. Als voorbeeld geeft de Manager Marketing & Sales de investering in een nieuwe kruipslangmachine die bijdraagt aan de (vol)automatische reiniging van bundels. Na programmering door een operator zoekt en indexeert deze machine automatisch de pitchafstand en het patroon van de te reinigen bundel. Dan kan de volledig geautomatiseerde reiniging van de leidingen starten. De machine wordt hierbij niet gehinderd door de nevel die bij de reiniging ontstaat, wat een bijkomend positief effect op de doorlooptijd heeft.

Minicannon

"We hebben ook een nieuw hogedruk minicannon met camera in gebruik genomen. Dat is een kleinere versie van het mangatkanon waarmee we vaten kunnen reinigen", vertelt Kappen verder. "Het minicannon kan gemakkelijker ingezet worden in kleinere ruimtes, is minder duur en verbruikt veel minder water." Afgelopen jaar is het minicannon onder meer ingezet bij het reinigen van een tank waarvan de inhoud besmet was met radioactieve stoffen. Bovendien was de temperatuur in deze tank rond de 60 tot 70 °C, wat een extra gevaar en fysieke belasting voor medewerkers zou betekenen. De inzet van het minicannon voorkwam het risico op blootstelling aan de radioactieve stoffen en hitte, en had bovendien een positief effect op de downtime: door het niet betreden hoefde er ook niet gewacht te worden op een temperatuuurdaling in het goed geïsoleerde vat.



11. REYMTIME 2021

Reiniging van een slugcatcher

Natuurlijk vindt REYM de veiligheid van medewerkers een prioriteit, maar ook opdrachtgevers vinden het in toenemende mate belangrijk dat er op hun terreinen en bij hun projecten zo min mogelijk risico's genomen worden. Die samenkomst werkt innovatie in de hand. Bijvoorbeeld bij een project waarbij een slugcatcher gereinigd moest worden. In een slugcatcher wordt (glycol)condensaat opgevangen dat afkomstig is van de offshore gaswinning. Omdat dat materiaal met grote hoeveelheden tegelijk kan worden aangevoerd, is een slugcatcher doorgaans van behoorlijk formaat. Zo ook in dit project, waarbij dertien leidingen van 280 meter lang gereinigd moesten worden. Kappen: "Die leidingen waren allemaal in een hoek van 90 graden bevestigd aan een centrale leiding. Om de hogedrukslang dus goed te positioneren voor iedere te reinigen pijp, zouden onze mensen normaal gesproken de centrale leiding moeten betreden. Maar dat wilden we liever niet. Het is namelijk een nauwe omgeving waar medewerkers aan gevaarlijke stoffen zoals benzeen kunnen worden blootgesteld."

Ombouwen van de robot

Om de hogedrukslang toch op de juiste positie voor de opening van de lange leidingen te krijgen, besloot REYM de tankreinigungsrobot in te zetten. "Normaal gesproken zit daar een zuigmond en een spuitlans op om een tank te reinigen, maar voor deze opdracht hebben we de robot dusdanig aangepast dat die een doorvoer geeft voor de hogedrukslang. We hebben de robot dus eigenlijk omgebouwd tot een lanceersysteem", legt Kappen uit. Omdat de robot al is uitgerust met een camera en met licht, kan de operator via camerabeelden zien of de hogedrukslang goed voor de leiding komt te liggen. Daarbij is de robot sinds dit jaar voorzien van een verbeterde camera, waardoor de inspectiebeelden achteraf met de klant kunnen worden gedeeld.

De evalueeratie van het reinigingsproject was zeer positief, vertelt Kappen, zowel vanuit de klant als binnen REYM. "Hoewel niet iedere slugcatcher er hetzelfde uitziet, en we ter plekke altijd zullen zoeken naar de beste maatwerkoplossing, gaan we zeker kijken of we de robot op deze manier ook elders kunnen inzetten. Het draagt niet alleen bij aan de veiligheid tijdens een project, ook de doorlooptijd kan aanzienlijk worden verkort", besluit de Manager Marketing & Sales.

Duurzaam

Op zoek naar de beste reinigingsoptie



DOOR VAN TEVOREN GOED NA TE DENKEN
OVER DE BESTE REINIGINGSMETHODE VOOR
EEN SPECIFIEKE SITUATIE, ZORGT REYM
DAT REINIGINGSPROJECTEN ZO DUURZAAM
MOGELIJK EN KOSTENEFFECTIEF WORDEN
UITGEVOERD. HET WERK KAN BIJVOORBEELD
ZO WORDEN INGERICHT DAT ER ZO MIN
MOGELIJK AFVAL ONTSTAAT.

“DE MEEST DUURZAME EN KOSTEN-EFFECTIEVE METHODE, HANGT AF VAN HET TYPE PROJECT EN DE LOKALE OMSTANDIGHEDEN.”

Als Hoofd Afvalstoffen bij REYM Rotterdam weet Maurice Cramer als geen ander hoe belangrijk het is dat er voorafgaand aan een reinigingsproject wordt nagedacht over wat er moet gebeuren met het afval dat hierbij ontstaat. “Afhankelijk van de samenstelling van het slib dat wij uit een tank verwijderen, hebben we verschillende reinigingsopties”, vertelt Cramer. “We kunnen het direct opzuigen en afvoeren naar een externe verwerker, maar ook on-site scheiden in een sediment- en waterfractie. De meest duurzame en kosteneffectieve methode, hangt af van het type project en de lokale omstandigheden.”

Om te bepalen wat de beste reinigingsmethode is, begint elk project met een werkinventarisatie met de uitvoerder. “Als er afvalstoffen bij betrokken zijn, wordt de afdeling afvalstoffen ingeschakeld om mee te denken”, zegt Cramer. “We vragen dan informatie op bij de klant over bijvoorbeeld de samenstelling van het slib in een tank. Ook vragen we monsters op die we laten analyseren. Dit om de juiste verwerking te bepalen en in kaart te brengen welke risicostoffen er eventueel in zitten. Zit er bijvoorbeeld kwik in, dan is dat een belangrijk veiligheidsrisico waarmee we in de uitvoering rekening moeten houden. Maar het betekent ook iets voor de verwerkingsmogelijkheden. Als slib te veel afwijkt, kan dit betekenen dat de sedimentfractie niet in Nederland kan worden verwerkt, maar doorgevoerd moet worden voor verbranding in een speciale oven in het buitenland.”

Bij de analyse van stoffen die in een tank zitten wordt er gekeken naar verschillende parameters, bijvoorbeeld naar de kans op emissie op de locatie waar het werk wordt uitgevoerd. Cramer: “Verder kijken we naar de verschillende reinigingsopties die wij hebben en wat deze betekenen voor de doorlooptijd van een project, de risico's voor onze mensen en dus ook de mogelijkheden voor verwerking. Door kort op de bal te spelen hebben we constant oog voor de kosten.”

Maatwerk

Bij projecten voor een reinigingsmethode kiezen die tot zo min mogelijk afval leidt is zeker het streven, maar helaas is dit niet altijd de beste keuze. “Als we oliehoudend sediment moeten verwijderen, kunnen we gebruikmaken van water, maar dan heb je het zomaar over 240 liter water per minuut, dat zijn heel wat tonnen”, legt Cramer uit. “We verplaatsen dan in feite de verontreiniging



van de tank naar de auto. Een alternatief is het werken met een solvent of andere chemicaliën, dan lost de olie in het sediment op in het reinigingsmiddel of wordt geëmulgeerd. De hoeveelheid afval kan aanzienlijk afnemen, maar ook de verwerkingsmethode kan voordeliger zijn omdat het bijvoorbeeld als brandstof kan worden ingezet. Dat is in grondstofgebruik duurder, maar kan toch wenselijker zijn. Onze mensen komen dan zo min mogelijk in tanks te werken, iets waar we zelf zoveel mogelijk naar streven – de zogenaemde ‘non-man entry’ reiniging.”

Cramer geeft toe dat het best lastig is om voorafgaand aan een project het ideale plan voor de reiniging en afvoer van afval te maken. “De monsternamen die we doen geeft een indicatie van wat er in een tank zit, maar we kunnen niet uit ieder hoekje van de tank een monster nemen. Soms is de samenstelling toch iets anders dan we dachten. Ook de buitentemperatuur kan een negatieve invloed hebben. Tegelijkertijd helpt het natuurlijk enorm dat we meer dan

zestig jaar ervaring hebben en dus vaker met dit bijtje hebben gehakt. Het komt slechts sporadisch voor dat we de verwerkingsroute moeten bijstellen die we voor afval ontstaan op een project hadden uitgestippeld.”

Keuze aan klant

REYM streeft ernaar klanten zo goed mogelijk inzicht te geven in de verschillende reinigingsopties en wat die betekenen op het gebied van duurzaamheid, arbeidsomstandigheden en de daarbij horende kosten. “Uiteindelijk willen alle industriële reinigers en hun opdrachtgevers veilig werken, dat is nummer 1. Door klanten meer inzicht te geven in het project en wat dat betekent voor onze mensen, maar ook voor het milieu, hopen we hen te bewegen bewustere keuzes te maken. Bij projecten brengen we samen met de klant alle risico's in kaart voor zowel mensen alsook de omgeving, zodat we weten wat we op die gebieden van elkaar mogen verwachten. Zo kunnen we ons werk steeds beter uitvoeren.”

KOKS EN REYM PLUKKEN VRUCHTEN VAN DUURZAAM PARTNERSCHAP

Al 30 jaar levert KOKS reinigingsmaterieel aan REYM. In die jaren werd de samenwerking tussen de twee bedrijven steeds intensiever. Dit zorgde niet alleen voor kostenbesparingen, maar ook voor veiliger, duurzamer en betrouwbaarder materieel. Het geheim van deze duurzame samenwerking volgens voormalig KOKS-directeur Gerard Koks en REYM-directeur Jonny Kappen? “We delen dezelfde visie: we gaan voor kwaliteit. We weten allebei dat we heel goed moeten presteren om onze positie in de markt te behouden. Anders missen we op termijn de slag.”



In 1989 was REYM één van de eerste klanten van KOKS. Het bedrijf plaatste een order voor enkele hogedrukunits, vacuümwagens en een combi. In 1990 werd het materieel uitgeleverd. “De samenwerking begon klein, maar werd door de jaren heen steeds intensiever”, vertelt Gerard. “We willen allebei de beste zijn in onze markt. Aandacht voor innovatie en continu verbeteren om zo onze relaties efficiënt en duurzaam te bedienen verbindt ons. Zo besloot Jonny in de tweede helft van de jaren 90 dat het materieel van REYM zoveel mogelijk gestandaardiseerd moest worden. Hij bestelde vijf vacuümwagens die allemaal precies hetzelfde uitgevoerd moesten worden. Dat was toen bijzonder, want tot op dat moment bestelde REYM-vestigingen nog hun eigen wagens met eigen specificaties per vestiging waardoor uitwisseling van materieel met andere vestigingen moeilijk was.”

“De keuze voor standaardisatie keek ik af van EasyJet”, bekent Jonny. “Die vliegen alleen met de Boeing 737. Waarom? Dan kunnen alle piloten op alle toestellen vliegen. Dat wilde ik ook voor REYM. We draaiden steeds meer grote projecten waarbij nachtploegen en dagploegen moesten afwisselen. Dan is het wel

zo efficiënt als de nachtploeg ook kan werken met het materieel van de dagploeg. Daarnaast was standaardisatie een manier om in onderhoudskosten te snijden. We konden ze gaan benchmarken.”

“De besturing van onze machines is zo eenvoudig mogelijk gemaakt, maar het vraagt toch een uitgebreide scholing om deze veilig te kunnen bedienen”, vult Gerard aan. “Je wilt niet dat een volgende ploeg bij een continubedrijf daarmee onbekend is. Als een bedrijf 24/7 moet presteren op grote projecten is standaardisatie een must. Niet voor niks werd dit later de norm in de markt.”

Innovatie

Beide (familie)bedrijven hebben kwaliteit hoog in het vaandel staan en investeren flink in R&D. De focus ligt op het stimuleren van innovatiekracht en efficiency. Zo is er de afgelopen jaren veel

“Om producten te verbeteren is het belangrijk om te begrijpen hoe er mee wordt gewerkt.”

ontwikkeld, van hogedruk combi's tot REYMTainers en van lage-druk combi's tot offshore units. Dit alles op basis van gezamenlijke inspanning en partnerschap.

Optimalisatie van het onderhoud en materieel was voor KOKS en REYM een logische stap in de duurzame samenwerking. “REYM wilde het onderhoud van zes weken naar hooguit zes werkdagen per jaar terugbrengen en vroeg of wij dit voor hen konden organiseren”, vertelt Gerard. “We zijn toen gaan kijken of we alle keuringen en al het onderhoud voor de gehele machine, inclusief het chassis, slim konden plannen. Daarbij wordt ook onderzocht of de onderdelen minimaal nog een jaar mee kunnen. Als dat niet het geval is, dan worden deze vervangen, zodat er zo min mogelijk storingen gedurende het jaar optreden. Het project slaagde mede doordat REYM vanaf het begin zei: dit moet een open partnerschap worden, op basis van open kostencalculatie. Kostte het onderhoud aan het eind van het jaar meer dan gepland dan droegen we de extra kosten samen. Pakte het goedkoper uit, dan deelden we samen in de winst. Zo werken we inmiddels een jaar of tien.”

“Ook dit keek ik weer af van de luchtvaartindustrie”, zegt Jonny. “Van een vliegtuig is vrij exact bekend hoe lang je ermee kan vliegen voor er onderhoud nodig is. Als je met kapitaal-intensief materieel werkt, wil je dat natuurlijk weten zodat je preventief onderhoud optimaal kunt plannen.”

Voor KOKS is het een groot voordeel gebleken dat ze hun wagens nu ieder jaar terugzien voor de onderhoudsbeurt. “We zien exact wat

de slijtage in zo'n machine is en hoe ermee wordt gewerkt”, legt Gerard uit. “Die input gebruiken wij om te innoveren. Om producten te blijven verbeteren is het belangrijk om te begrijpen hoe er mee wordt gewerkt. Daarom gaan we ook langs bij projecten van REYM en zitten we samen in werkgroepen. Zo werken we samen aan het verbeteren van de veiligheid, ergonomie en bijvoorbeeld brandstofkosten. Via KOKS Academy trainen we bovendien mensen om zo veilig en efficiënt mogelijk te werken met het materieel.”

Openheid

Jonny verwacht dat KOKS en REYM nog lang duurzaam met elkaar kunnen samenwerken. “Bij KOKS heeft de volgende generatie het al overgenomen, bij REYM staat er ook een volgende generatie klaar”, zegt hij. “Door de coronacrisis hebben we wel een aantal opdrachten *on hold* moeten zetten, in verband met de onzekere ontwikkeling. Maar het verleden heeft uitgewezen dat we elkaar ook in moeilijke tijden weten te vinden. Er wordt dan op het scherpst van de snede onderhandeld, maar altijd fair, waarbij continuïteit een belangrijke factor is.”

Zijn er dan geen zorgen over de toekomst? “Nou, een uitdaging is wel om mensen te vinden die onze machines kunnen en willen bedienen”, zegt Gerard. “Voor het werk is eigenlijk wel een middelbaar technisch denkniveau nodig. Onze uitdaging voor de komende tijd is om machines te maken die zo eenvoudig te bedienen zijn dat er eigenlijk geen fouten meer gemaakt kunnen worden. Verder moeten we blijven werken aan efficiëntie, betere milieuprestaties, een lager energie-verbruik en veiligheid voor het bedieningspersoneel en de omgeving.”

PERSPECTIEVEN VOOR REYM IN DE OFFSHORE WINDINDUSTRIE



Minimaal 27 procent van onze energievoorziening moet in 2030 afkomstig zijn uit duurzame bronnen. En in 2050 moet deze zelfs volledig CO₂-neutraal zijn. Om deze duurzame energiedoelen te halen, wordt de komende jaren onder meer fors geïnvesteerd in windenergie op zee. Ook REYM investeert en groeit mee in deze opkomende sector.

In 2050 moet de olie- en gasindustrie, waarin REYM als industrieel dienstverlener een belangrijke marktpositie inneemt, grotendeels teruggeschroefd zijn. Een van de hernieuwbare energiebronnen die daarvoor in de plaats komt, is windenergie en dan vooral offshore. Waar er in 2019 windmolens in zee stonden met een totaalvermogen van ongeveer 1 gigawatt (GW), moet dat in 2023 minimaal 4,5 GW vermogen zijn. En in 2030 zal er voor 11 GW aan windparken in de Nederlandse kustwateren staan.

Concreet betekent dat op korte termijn er in 2021 op zo'n 18,5 kilometer voor de kust van Zuid-Holland twee windparken verrijzen. Deze worden in 2022 en 2023 in gebruik genomen. Ook wordt een start gemaakt met de constructie van een windpark voor de Noord-Hollandse kust. Windparken bestaan niet alleen uit windmolens, maar hebben ook allemaal minimaal één zogenoemd substation. Dit is een platform waar de opgewekte wisselstroom wordt omgezet in gelijkstroom die via dikke kabels over de zeebodem naar land kan worden gebracht.

Toegevoegde waarde

Als specialist in industriële dienstverlening kan REYM ook in deze opkomende markt van toegevoegde waarde zijn. Er zijn immers op zo'n substation verschillende systemen aanwezig waar vloeistoffen doorheen lopen. Denk aan riolering, brandblussystemen, brandstofsysteem voor helikopters, dieseltanks voor noodstroomvoorzieningen of transformatoren die gevuld zijn met technische olie voor geleiding en warmteafvoer. Deze systemen moeten, evenals de bovenzee coating van de gehele constructie, periodiek gereinigd worden. Maar ook kan REYM reinigen na calamiteiten, assisteren bij het verwisselen van olie- en smeermiddelen, en substations en *transition pieces* ontdoen van bijtende vogelpoep die de coating aantast. Daarnaast kan in de windmolens zelf in de loop der jaren vocht terechtkomen, waardoor schimmel ontstaat. Ook hierbij kan REYM bij van dienst zijn.

Bij het betreden van deze markt richt REYM zich op de gehele Noordzee, dus niet alleen op het Nederlandse gebied. Vanuit de offshore vestiging in Beverwijk zijn de eerste opdrachten al uitgevoerd, te beginnen met de reiniging van gasolietanks op een Duits substation. Door een goede performance vroeg dezelfde klant om assistentie bij een blusschuimtest op het substation Hohesee in de Duitse Noordzee. Dit draaide om het afplakken van vitale onderdelen en het reinigen van verschillende vertrekken na de schuimtest. Op een ander substation ging door een kapotte sensor het blussysteem onbedoeld af, waarna het door REYM is opgeruimd en schoongemaakt.

REYM maakt zich op om het dienstenpakket in deze sector verder uit te breiden en verder te specialiseren in deze unieke markt. Zo zijn operationele REYM-collega's bijgeschoold, zodat zij in de markt voor windenergie op zee mogen werken. Ook is REYM lid geworden van de Nederlandse branchevereniging van de wind-

sector, NWEA, die de ontwikkeling van windenergie bevordert. Helaas gingen door de uitbraak van COVID-19 veel netwerk-events van de NWEA niet door. Hopelijk is daar in 2021 wel weer gelegenheid toe.

Turnkey solutions

De offshore windindustrie vraagt om *turnkey solutions*, waarbij samenwerking met andere partijen wordt gezocht. Het is immers wenselijk dat wanneer een windmolenpark bezocht moet worden voor onderhoud, een zo groot mogelijk pakket aan diensten tegelijkertijd wordt uitgevoerd. REYM kan hiervoor optrekken met zusterondernemingen binnen de RETHMANN Groep.

Ook kijkt REYM verder de toekomst in, naar het moment dat een windmolenpark niet meer rendabel is en moet worden afgebouwd of vervangen. REYM kan immers een rol spelen bij de eindreiniging en recycling van de molens. Denk aan het staal ontdoen van de coating, en van allerlei soorten aanslag of vervuiling. Voor al het afval dat hierbij ontstaat, wordt een zo duurzaam mogelijke *outlet* gezocht. Onder hoge druk kan het staal vervolgens in hapklare brokken worden gesneden voor een soepelere verdere recycling. Ook de bladen, die gemaakt zijn van composietmaterialen, kan REYM snijden en schoonmaken. Om ervoor te zorgen dat deze materialen weer terug de kringloop in komen, vinden gesprekken plaats met partijen die deze composieten kunnen recyclen tot herbruikbare grondstoffen.

Veilig

REYM is gewend om op zee te werken in een markt waar hoge kwaliteits- en veiligheidsstandaarden gelden. In de opkomende offshore windindustrie worden die standaarden voor reiniging nog doorontwikkeld. REYM kan hier met haar kennis van de olie- en gasindustrie toegevoegde waarde bieden.



REYM kan (bijna) alles reinigen in nieuwe decontaminatiehal

Of het nu gaat om grote of kleine onderdelen uit de olie- en gasindustrie, de eerste decontaminatiehal in Beverwijk geeft REYM sinds april 2020 de mogelijkheid om allerlei soorten vervuilde materialen te reinigen. Een tweede hal is in aanbouw.

Nederland is aan het verduurzamen en wil het gebruik van fossiele energiebronnen steeds verder terugdringen. Hierdoor is er nu al veel decontaminatiewerk voor REYM, en in de toekomst nemen deze activiteiten verder toe, verwacht Micha Pleijster, uitvoerder bij REYM. "Veel olie- en gasplatforms op zee worden afgebroken en vervolgens gerecycled", verklaart hij. "Met de olie en het gas dat die platformen naar boven halen, komt onder meer ook radioactieve scaling mee. Dat NORM-materiaal hecht zich aan de binnenkant van leidingen, vaten en andere procesonderdelen. Om die leidingen en vaten te recyclen, moeten ze daarom eerst gedecontamineerd worden."

Voor de komst van al die onderdelen uit de olie- en gasindustrie, heeft REYM in april 2020 in Beverwijk een decontaminatiehal in gebruik genomen. De locatiekeuze vindt Pleijster logisch. "Onze vestiging in Beverwijk is gericht op offshore", legt hij uit. "In de Noordzee staan veel olie- en gasplatforms die de komende jaren afgebroken zullen gaan worden. Veel van die onderdelen komen voor decontaminatie bij ons terecht."

Plug-and-play

De komst van deze hal was in zijn ogen hard nodig. "Voorheen reinigden we olie- en gasleidingen in een grote container", vertelt Pleijster. "Voor iedere reinigingsklus moesten we steeds alles opnieuw opbouwen." Sinds april 2020 hoeft dat niet meer. "Nu hebben we voor elk type reinigingswerk een kant-en-klare set staan. Als een klant een reinigingsaanvraag doet, dan kunnen we kiezen uit allerlei verschillende methodes. En alles is *plug-and-play*, we hoeven alleen maar aan te sluiten en we kunnen reinigen."

Daarnaast biedt de hal een oplossing voor de grotere vervuilde items. "Door de afschaling van de gaswinning in Nederland, ontvangen we steeds vaker grotere items en langere leidingen en tubings. Dankzij de hallengte van 15 meter passen hier ook langere leidingen in, want de decontaminatie moet volgens de verstrekte vergunning in een volledig afgesloten ruimte plaatsvinden. Met deze hal kunnen we minimaal tien jaar vooruit."

Werkzaamheden

De nieuwe hal is opgezet met een focus op functionaliteit en veiligheid. De te reinigen onderdelen worden aan de ene kant van de hal met een heftruck naar binnen gereden door twee grote schuifdeuren, vergelijkbaar met ziekenhuisdeuren. "Een leiding of onderdeel waarin zich radioactieve scaling heeft afgezet, is aan beide uiteinden ingepakt", legt Pleijster uit. Aan de andere kant van de hal bevinden zich deuren die toegang geven tot de douche- en kleedruimten. "In de zogeheten schone kleedruimte doen we onze schone overall aan. Daarna gaan we door de doucheruimte naar de vuile kleedruimte, waar we onze persoonlijke beschermingsmiddelen aandoen. Voor verschillende soorten werkzaamheden hebben we passende persoonlijke bescherming, zoals onafhankelijke adembescherming en beschermingsmiddelen voor chemische reiniging. Pas als een te reinigen onderdeel in de hal staat, en de deuren aan de andere kant van de hal gesloten zijn, stappen we de hal in die onder constante onderdruk staat".

Afhankelijk van de gekozen techniek en de vervuiling nemen de werkzaamheden meer of minder tijd in beslag. Na afloop doen de medewerkers hun kleding uit in de vuile kleedruimte, waarna ze zich douchen. In de schone kleedruimte trekken ze hun kleding aan. Het gevaarlijke afval dat van de onderdelen is gehaald, wordt opgezogen, geanalyseerd en naar een externe verwerker gestuurd. "Per klant wordt een aparte afvalstroom gemaakt, die op basis van de analyse naar de juiste verwerker wordt gestuurd."

Coronavirus

Hoewel het werk in Beverwijk nooit heeft stilgelegen, zijn de gevolgen van de maatregelen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan wel merkbaar geweest. "Door het coronavirus zijn enkele grote offshore onderhoudsstops uitgesteld", vertelt Pleijster. "Deze stops zouden in het voorjaar en in de zomer van 2020 plaatsvinden, maar we hebben ze grotendeels in het najaar uitgevoerd. Daarnaast hebben we andere radioactieve onderdelen gedecontamineerd, zoals platen van warmtewisselaars en leidingdelen. Deze zijn onderdeel van een geothermisch project waarbij warmte uit de diepe ondergrond wordt gehaald."

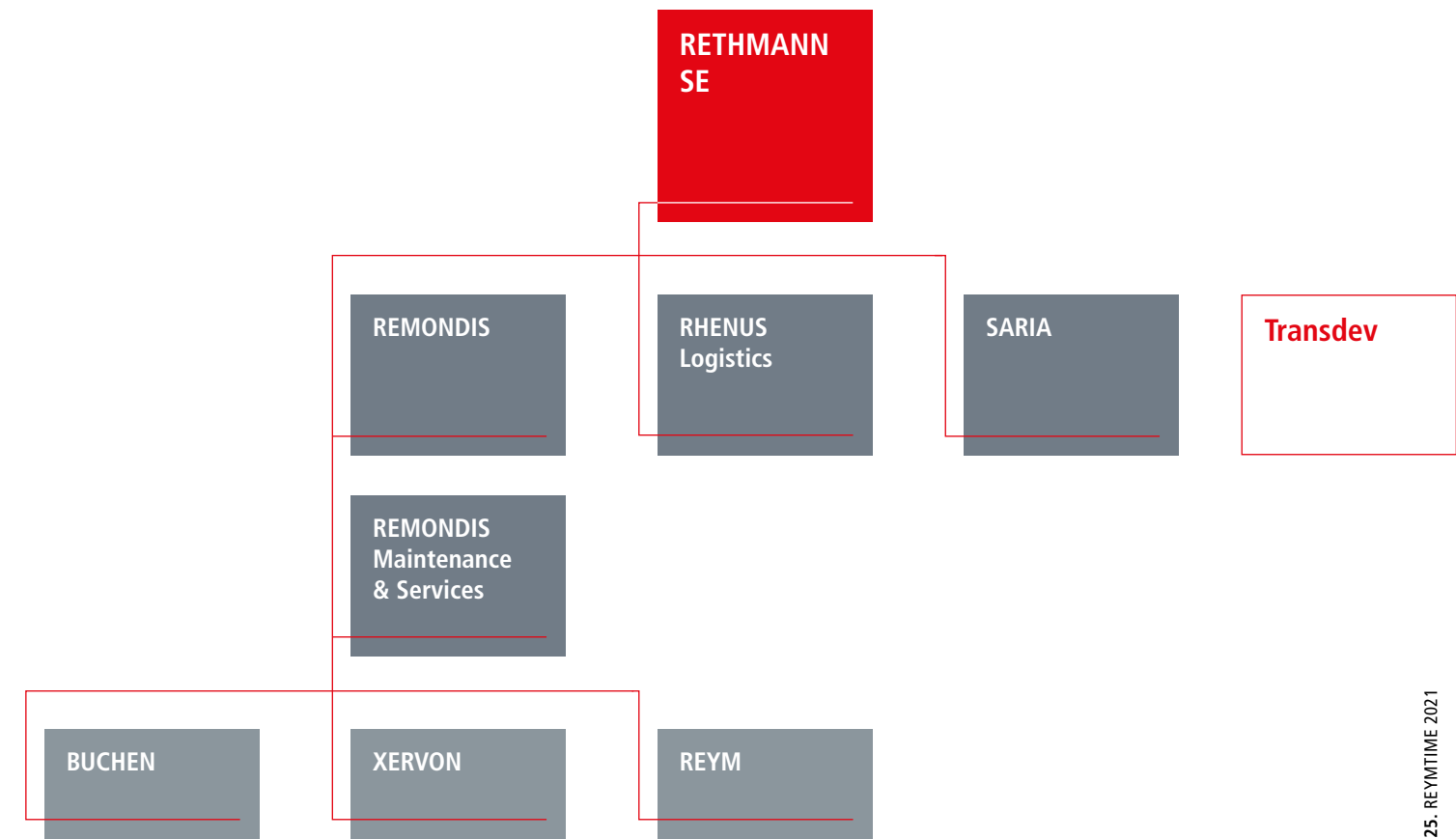
Het blijft overigens niet bij deze ene decontaminatiehal. REYM is gestart met de bouw van een tweede hal. Deze komt in de gemeente Delfzijl te staan.



Een gezamenlijke toekomst:

REYM BINNEN DE RETHMANN GROEP

REYM maakt sinds eind 2019 onderdeel uit van de RETHMANN Groep, een grote internationale onderneming met activiteiten in recycling, industriële diensten, water en vervoer. Door samenwerking met zustermaatschappijen binnen deze groep kan REYM niet alleen de expertise en het aanbod aan klanten verder uitbreiden met aanverwante industriële diensten, maar ook de regionale operationele activiteiten in Nederland versterken. Op deze pagina's stellen we onze samenwerkingspartners voor.



RETHMANN Groep

De RETHMANN Groep bestaat uit meer dan duizend werkmaatschappijen met een omzet van ruim 14 miljard euro en 72.000 medewerkers in vijftig verschillende landen. Dit van oorsprong Duitse concern behoort tot de internationale koplopers in logistiek en transport, water, recycling en biotechnologie. De Groep is verdeeld in drie divisies: REMONDIS, RHENUS en SARIA. Daarnaast houdt RETHMANN 34 procent van de aandelen in Transdev, een internationaal openbaarvervoerbedrijf. Het hoofdkantoor staat in Selm, Duitsland, waar het bedrijf in 1934 werd opgericht.

REMONDIS

REMONDIS is één van 's werelds grootste dienstverleners op het gebied van recycling, afvalbeheer en afvalwaterbehandeling. Hoewel REMONDIS voornamelijk bedrijven bedient, biedt de onderneming ook diensten aan lokale overheden en particulieren aan. Organisatorisch zijn de activiteiten verdeeld over drie bedrijfssegmenten: Recycling, Diensten en Water. REMONDIS telt ongeveer 37.000 medewerkers verspreid over achthonderd vestigingen en is actief in meer dan dertig landen in Europa, Afrika, Azië en Australië. Desondanks is een grote regionale betrokkenheid kenmerkend voor REMONDIS.

REMONDIS Maintenance & Services

REMONDIS Maintenance & Services (RMS) is de moedermaatschappij van BUCHEN, XERVON, REYM en hun dochterondernemingen. Als *shared service center* voorziet RMS deze bedrijven van overkoepelende adviezen en diensten, zoals voor personeel, inkoop, controlling en IT. Klanten zijn raffinaderijen, chemische bedrijven, de energie-industrie en bedrijven in de grote en zware industrie. In totaal heeft deze divisie ongeveer 9.700 mensen in dienst. Het bedrijfsmotto van REMONDIS Maintenance & Services? *Working for the future.*

BUCHEN

Opgericht in 1844 als pompfabrikant, ontwikkelde het van oorsprong Duitse BUCHEN zich vanaf de jaren vijftig tot een internationaal opererende industriële dienstverlener. Net als REYM biedt BUCHEN industriële reiniging aan, en draagt tegelijk de zorg voor het afval dat hieruit ontstaat. Het bedrijf telt zo'n drieduizend medewerkers.

XERVON

De belangrijkste werkterreinen van XERVON zijn steigerbouw met gevelsteigers, industriële steigers en speciale constructies, evenals industriële isolatie voor het optimaliseren van machine- en installatieprestaties. Daarnaast zijn er gespecialiseerde diensten in de oppervlaktetechnologie. In de divisie Onderhoud neemt XERVON het onderhoud en de reparatie van productie-installaties over, maar ook taken als turnaround- en locatiemanagement of de afhandeling van de interne klantlogistiek. Een bijzondere kracht is het innovatiepotentieel. Er werken meer dan zeventuizend mensen bij XERVON.

SARIA

SARIA Bio-Industries is hoofdzakelijk actief in Europa en treedt onder meer op als dienstverlener voor de landbouw- en voedselindustrie, waarbij de nadruk ligt op het recyclen van slachtafval uit de voedselindustrie. Ook is SARIA een producent van hernieuwbare energie, en van producten voor menselijke en dierlijke consumptie, aquacultuur, oleochemie en landbouw. SARIA heeft vestigingen in 24 landen, waar in totaal zo'n 11.000 mensen werken.

RHENUS Logistics

RHENUS is de internationale logistieke dienstverlener binnen de RETHMANN Groep. Met meer dan 580 vestigingen en 33.000 medewerkers is het bedrijf vertegenwoordigd op alle continenten. RHENUS biedt oplossingen voor supply chain management, (openbaar) vervoer en magazijnlogistiek. Activiteiten variëren van transportoplossingen op alle routes, het minimaliseren van doorlooptijden, tot contractlogistiek, havenlogistiek, opslag, uitbesteding of planning tot inkleding.

Transdev

Transdev is een internationaal opererend mobiliteitsbedrijf dat in Nederland actief is onder merknamen als Connexxion, Hermes en Witte Kruis. Wereldwijd verzorgt Transdev dagelijks 11 miljoen reizigersritten. Doel van het bedrijf is te zorgen voor onbeperkte, milieuvriendelijke vormen van reizen die geschikt zijn voor alle soorten passagiers. Met 85.000 medewerkers is de onderneming actief in zeventien landen verdeeld over vijf continenten. Samen zorgen zij voor innovaties in mobiliteit. De Transdev Groep wordt aangestuurd en ondersteund vanuit het hoofdkantoor in Parijs.

SAMENWERKING
REYM EN ZENITH
**SNELLE REINIGING
DIESELOLIETANKS**



**TOEN TANKTERMINAL ZENITH IN AMSTERDAM
TE HOREN KREEG DAT EEN AANTAL VAN HAAR
DIESELOLIETANKS GEREINIGD MOEST WORDEN,
MOEST HET BEDRIJF SNEL SCHAKELN. MEDE
DANKZIJ DE PRO ACTIVITEIT EN FLEXIBILITEIT
VAN REYM ZIJN DEZE TANKEN INMIDDELS
GEREINIGD. "VERTROUWEN IN DEZE BRANCHE
IS BELANGRIJK EN REYM WEET HOE ZE ONS
KAN ONTZORGEN."**

Als tankterminal zorgt Zenith voor op en overslag en blenden van allerlei soorten olieproducten. Naast deze is er op de terminal een groot laadrack voor de belading van tankwagens, die een groot gedeelte van de tankstations in Noord West Nederland bevoorraden. Op de Zenith Amsterdam Terminal bevinden zich 75 product tanks van verschillende grootte. "Het kan noodzakelijk zijn vanwege verschillende kwaliteiten of overige wensen van onze klanten, maar ook bijvoorbeeld groot onderhoud dat we deze tanks snel grondig dienen te reinigen om ze weer snel beschikbaar te maken voor productie", legt Eric Kops van Zenith uit. "Soms kiezen onze klanten ervoor om een ander soort olieproduct in hun tank op te slaan. Ook in dat geval willen we de tanks zo snel mogelijk gereinigd hebben. Daarom wilde Zenith begin dit jaar snel schakelen toen het bedrijf te horen kreeg dat een aantal tanks gereinigd moesten worden. "De tanks varieerden in grootte van 15 meter tot 70 meter doorsnee waarbij de grootste tanks een inhoud hebben van ruim 65.000 kubieke meter. We zochten een industrieel reiniger die ons kon ontzorgen." Ondanks de jarenlange samenwerking met REYM was de keuze voor dit bedrijf echter geen logische optelsom, legt Kops uit. "Aangezien het ging om een grote opdracht, zowel financieel als in bemensing, hebben we een tender uitgeschreven aan vier verschillende bedrijven. Onze voorkeur ging naar één bedrijf dat ons ontzorgt. REYM was niet de goedkoopste, maar in deze branche draait het om vertrouwen. Onze gezamenlijke relatie gaat terug tot in de jaren 70, toen REYM nog opereerde onder de naam van Hollander."

Veilig betreden

Voordat de reiniging van start kan gaan, moet eerst worden gezorgd dat er geen olieproducten meer in of uit de tanks kan komen. "Dit voeren we gezamenlijk uit", vertelt Kops. "Zo moeten de leidingen van een tank geïsoleerd worden, zodat er niets meer in en uit de tank kan komen. Met een vacuümwagen zuigt REYM de productrestanten uit de leidingen. Vervolgens zorgt Zenith voor een harde afscheiding en kunnen de reinigers van REYM de tank veilig betreden." Naast mechanische afscheiding worden er ook elektrische isolaties uitgevoerd, de elektriciens van Zenith stellen deze elektrische systemen veilig, dit zijn onder andere, meet-systemen, afsluiters en beveiligingsystemen. De reinigers betreden de tank echter pas, als REYM en Zenith akkoord zijn over de werkvergunning. "Hierin beschrijft REYM hoe ze de tank gaat reinigen, zet ze de risico's op papier en geeft ze aan hoe ze deze risico's gaat beheersen." REYM en Zenith zorgen iedere dag voor een nieuwe vergunning. "Het is van belang dat de reinigers zich bewust zijn van de potentiële gevaren, want iedere dag kan de situatie anders zijn. Zo kunnen er andere werkzaamheden in de buurt plaatsvinden, verandering in weersomstandigheden etc. Zelfs na iedere lunch of pauze wordt de werkvergunning besproken. Wij noemen dat de LMRA, Laatste Minuut Risicoanalyse." Soms worden reinigings plannen bijgesteld, bijvoorbeeld als de vervuiling hardnekkiger blijkt te zijn dan verwacht. "We weten welk product in een tank zit, maar een tank is niet van glas.

Zo'n product zorgt na verloop van tijd voor bezinksel, dat kan indikken en is dan moeilijker te verwijderen. Daarnaast kan de hoeveelheid bezinksel in de tank meer zijn dan verwacht en kunnen onverwacht aanvullende reinigingstechnieken nodig zijn, zoals onafhankelijke ademlucht of speciale pakken." Als REYM dit ziet, koppelt ze dit terug naar Zenith en toont ze zich proactief, vertelt Kops. "Bij ieder probleem geeft REYM ook mogelijke oplossingen aan. En dankzij onze jarenlange samenwerking kent ze onze wensen." De voorbereidingen duurden een maand en de reinigingswerkzaamheden liepen van begin april tot medio juni. "We hebben ervoor gezorgd dat REYM continu aan het werk bleef, waarbij de reinigers meerdere tanks tegelijk schoonmaakten", vertelt Kops. "De reinigers hebben ook een paar keer in het weekend gewerkt, zodat enkele tanks eerder opgeleverd konden worden."

Efficiëntie

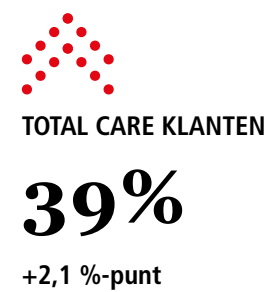
Voor het vrijkomende afval uit de tanks bedacht REYM een efficiënte oplossing. Op locatie zorgde ze voor een container met een inhoud van 70 kubieke meter, die als buffer diende. "Het afval gaat naar een erkend verwerker, maar een vrachtwagen van REYM kan slechts 10 tot 15 kubieke meter per keer vervoeren. Door het afval eerst op te slaan, hoefde REYM het afval pas weg te brengen als de buffer dreigde vol te raken. Dit betekende niet alleen efficiënter werken, maar ook minder transportbewegingen dus "minder milieu belasting" wat ook de kosten naar beneden bracht."

Overzicht van resultaten

OOK VOOR REYM WAS 2020 EEN EXTREEM JAAR, WAARIN ONZE FLEXIBILITEIT TOT HET UITERSTE OP DE PROEF IS GESTELD. VEILIGHEID EN GEZONDHEID STAAN BIJ ONS ALTIJD AL VOOROP, MAAR COVID 19 VERGDE NU ONGEKENDE AANPASSINGEN. GELUKKIG IS ONZE REACTIE AFDOENDE GEWEEST. VOOR ONS PERSONEEL, MAAR OOK BEDRIJFSMATIG. DOOR STEEDS CREATIEF ALLE OPTIES TE BEKIJKEN, IS DE TERUGVAL VAN HET RESULTAAT BINNEN DE PERKEN GEBLEVEN EN IS INKRIMPING VAN PERSONEEL VOORKOMEN. ALS GEVOLG VAN DE CORONACRISIS HEBBEN WE "PLAN GALAPAGOS" OPGEZET. HIERMEE WILLEN WE ONS IN DE TOEKOMST SNELLER EN BETER AANPASSEN AAN VERANDERENDE OMSTANDIGHEDEN.

Customer relations

Onze integrale benadering van industriële reiniging, transport en afvalmanagement krijgt steeds meer waardering van onze klanten. 98% van onze klanten in 2017 is nog steeds klant bij ons. Bovendien stappen steeds meer van onze klanten over op onze integrale dienstverlening, waarmee we door maatwerk in de combinatie van reiniging en afvalmanagement meer efficiëntie kunnen leveren.



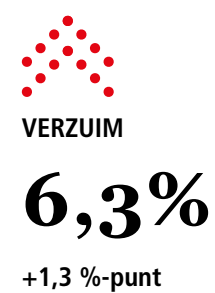
Operational excellence

De omzet is door de coronacrisis sterk teruggelopen, vooral vanwege annulering of uitstel van onderhoud in de industrie. Grote terugval van resultaat is voorkomen door vermindering van inhuur, bezuinigingen en verhoging van efficiëntie. Tegen het einde van 2020 trok de markt weer aan en we zien dat in 2021 geleidelijk aan doorzetten.



Organisation & leadership

REYM blijft ook in tijden van COVID 19 investeren in medewerkers. We hebben geïnvesteerd in vaardigheden en leiderschap van onze mensen. Het ziekteverzuim hebben we helaas niet laag kunnen houden, onder andere vanwege de pandemie.



Taking care

Ongevallen met verzuim hebben we in 2020 naar nul weten terug te brengen. Ook de ongevallen zonder verzuim namen af. Mede door de hoge rapportagediscipline liet het aantal milieu en compliance incidenten een toename zien. Het gemiddelde van één per maand willen we in 2021 verminderen.

*Milieu- en compliance incidenten per 1.000.000 gewerkte uren



VERNIEUWD SIR-HANDBOEK BENADRUKT BELANG GEMECHANISEERD REINIGEN



Om de veiligheid bij hogedrukwerkzaamheden binnen de industriële reinigingswerkzaamheden verder te bevorderen, heeft de Stichting Industriële Reiniging (SIR) het handboek 'Hogedrukreinigen' drastisch veranderd. Onder meer REYM droeg bij aan de wijzigingen. "Samen met de vernieuwde opleidingen moet dit handboek de basiskennis naar een hoger niveau tillen."

“Voor een correcte en veilige uitvoering van industriële reinigingswerkzaamheden zijn reinigingsbedrijven en opdrachtgevers allebei verantwoordelijk.”

Veilig, praktisch en professioneel. Deze kernwoorden zijn van toepassing op de inhoud van het vernieuwde handboek ‘Hogedrukreinigen’ van de SIR, dat sinds september 2020 van kracht is. “Dit handboek beschrijft de richtlijnen voor veilig werken bij hogedrukwerkzaamheden”, vertelt Suzanne van Mil, coördinator Advies- en Werkgroepen bij de SIR. “Samen met de werkgroep ‘Hoge Druk’, waarin onder meer opdrachtgevers en reinigingsbedrijven uit de Benelux vertegenwoordigd zijn, zijn we voortdurend in overleg om de richtlijnen rond veilig werken te verduidelijken. Door nieuwe inzichten en modernere technieken bleek het deze keer om zo veel veranderingen te gaan, dat we ervoor hebben gekozen om het handboek volledig te herzien.”

Dit gold eerder, in 2015, al voor het SIR-handboek ‘Adembescherming’, dat volledig is herzien, vertelt ze. “De handboeken ‘Druk/vacuüm reinigen’ en ‘Chemisch-technisch reinigen’ volgen nog. In de aangepaste handboeken leggen we veel meer nadruk op de risico’s en de mogelijke beheersmaatregelen.”

Machinaal reinigen

Een belangrijk onderdeel van het vernieuwde handboek is een update van de beslisboom. Deze beslisboom bestaat uit zeven verschillende risiconiveaus, waarbij risiconiveau 1 de minste risico’s met zich meebrengt en werkzaamheden op risiconiveau 7 verboden zijn. De meest veilige niveaus gaan van ‘volautomatisch gemechaniseerd buiten spuitgebied’ tot ‘handmatig met krachtopvang’. Over de werkzaamheden op de risiconiveaus 5 en 6 – waar de hogedrukreinigingswerkzaamheden volledig handmatig plaatsvinden – moeten de opdrachtgever en de opdrachtnemer eerst aantoonbaar hebben overlegd en vanaf niveau 6 is werken met een taakrisico-analyse verplicht. Risiconiveau 7 ‘Handmatig met kruipslang zonder slangvangersysteem/open slang’ is verboden. “De werkzaamheden van de eerste vier risiconiveaus kunnen in het reguliere werkplan worden opgenomen”, vertelt Fred van Beusekom, voorzitter van REYM’s interne SIR-stuurgroep. “Vanaf risiconiveau 5 is overleg verplicht tussen opdrachtgever en het reinigingsbedrijf. Zo willen we stimuleren dat de risico’s van industriële hogedrukreinigingswerkzaamheden zoveel mogelijk samen besproken worden, wat moet leiden tot zoveel mogelijk gemechaniseerd reinigen om de medewerkers uit de ‘line of fire’ te houden.”

Daarnaast beschikken de eerste drie risiconiveaus in de beslisboom over een groene kleur, terwijl de vier laatste risiconiveaus van oranje naar rood kleuren. Ook dit is bedoeld als prikkel voor opdrachtgevers en reinigingsbedrijven om te kiezen voor een gemechaniseerde manier van industrieel reinigen. Daar is soms wel wat overtuigingskracht voor nodig, geeft Ron Breedveld aan, die namens REYM in de SIR-werkgroep ‘Hoge Druk’ zit. “Sommige bedrijven – en dat zijn echt niet alleen de kleinere – geven aan dat ze een industriële reinigingsklus al twintig jaar handmatig met een hogedrukspuit uitvoeren en dat zo willen blijven doen. Daarom is het zo belangrijk dat ook opdrachtgevende partijen in de SIR-werkgroep zitten. Voor een correcte en veilige uitvoering van de industriële reinigingswerkzaamheden zijn reinigingsbedrijven en opdrachtgevers allebei verantwoordelijk en moeten ze elkaar hierop kunnen aanspreken.” Van Mil vult aan: “Toezichhouders van opdrachtgevers, en opdrachtgevers en medewerkers van reinigingsbedrijven moeten dezelfde kennis hebben van bestaande hogedruk-richtlijnen. Alleen dan kan iedereen zijn verantwoording nemen. Daarbij geldt het SIR-handboek als een verlengstuk van de Arbocatalogus, waarmee de richtlijnen indirect als wetgeving worden beschouwd. Als er iets misgaat en de Inspectie SZW wordt ingeschakeld, kan dit handboek worden gebruikt als referentiekader voor de betreffende inspecteur.”



Opleiding

Om de veiligheid verder te bevorderen is naast het vernieuwde handboek ook meer nadruk gelegd op een gedegen opleiding. “Vroeger kon je iemand die nog geen examen had gedaan, als leerling voor een industriële reinigingsklus meesturen”, verklaart Breedveld. “Met de verandering dat de hogedrukreinigingswerkzaamheden zoveel mogelijk gemechaniseerd moeten plaatsvinden, hebben we in het nieuwe handboek aangegeven dat de operators – bedieners van hogedrukreinigingsmachines – eerst een opleiding moeten volgen en hun SIR-certificaat moeten halen. Daarna mogen ze pas in de hogedrukwerkzaamheden meedraaien.” Hij legt het belang van deze verandering uit: “In het verleden leerden de leerlingen de theorie uit hun hoofd

om hun certificaat voor hogedrukspuit of -machinist te halen. Met deze aanpassing willen we dat hun aandacht verschuift van het behalen van het certificaat naar het in praktijk brengen van hun kennis. Daarbij hebben we gezorgd voor een verzwaren en verdieping van de opleiding, met als doel om medewerkers meer kennis over gemechaniseerd reinigen en meer veiligheidsbewustzijn bij te brengen. Het is de verwachting dat er steeds minder handmatig gereinigd zal gaan worden en steeds vaker een reinigingsmachine ingezet zal worden. Om veilig met zo’n machine te kunnen werken, is deze lesstof in de opleiding dus van belang. Samen met het nieuwe handboek ‘Hogedrukreinigen’ en de vernieuwde opleidingen hopen we de basisveiligheid van het hogedrukreinigen naar een hoger niveau te tillen.”

REYMTIME is een uitgave van REYM B.V. voor klanten en relaties.

Colofon

Redactie

Henk Strijbos

Jeanine van Klaveren

Ron Grobecker

Nick Kappen

Teksten

Noordhoek Media & Management Utrecht

Fotografie

Marco Hofsté

Omslag: Neptune Energy

Ontwerp

doorendoor ontwerp

Drukwerk

VdR druk & print

REYM (hoofdkantoor)

Computerweg 12d

3821 AB Amersfoort

Postbus 1545

3800 BM Amersfoort

T +31 (0)33 455 88 90

E amersfoort@reym.nl

WWW.REYM.NL



REYM'ers in **BEELD**



WWW.REYM.NL

REYM time

INDUSTRIAL SERVICES
OUR CONCERN



Aanpassen
aan de
energietransitie

Nieuwe
decontaminatiehal

Op zoek naar de
beste reinigingsopties

JAARGANG 2021 UITGAVE 6