



# inform

Jaargang 9 nr. 1 juli 2010

## Spoedaanpak

4

VolkerInfra zet tanden in eerste spoedaanpakprojecten

10

"Ik merk dat iedereen er een succes van wil maken"

20

"Onze CO<sub>2</sub> voetafdruk op aarde"



## colofon

Redactie:  
Van Hattum en Blankevoort  
afd. Marketing en Communicatie

Overname van artikelen (geheel of gedeeltelijk)  
is toegestaan mits voorzien van bronvermelding  
en toestemming van de uitgever.  
© 2010

Verschijnt 2 x per jaar in een oplage van 2400 ex.

## inhoud

VolkerInfra zet  
tanden in de eerste  
Spoedaanpakprojecten



“Ik merk dat iedereen  
er een succes van wil maken”



“Samenwerken draait om  
communicatie, communicatie  
en nog eens communicatie”



Onze CO<sub>2</sub> voetafdruk  
op aarde



Stefan Weghorst:	
Directeur met nuchter verstand	7
“Help! Mijn zwarte roodstaartkaketoes raken van de leg!”	8
Verstand van bouten en moeren	13
Jongeren dragen bij aan innovatievermogen	14
Projecten in beeld	18
De Verbouwing	21
Directeur milieudefensie: “Wij staan niet te juichen voor al die wegenprojecten	22

## column

# Tenderen met lef

In de vorige editie van Inform stond 'beheer en onderhoud' centraal. Dit keer gaan we in op verschillende aspecten van de Spoedaanpak. Een actueel thema! Voor ons en voor Rijkswaterstaat vormen de Spoedaanpakprojecten een interessante casus.

Het uitbesteden van de eerste opdrachten vond plaats op basis van vertrouwen. Nog niet eerder zijn projecten van deze grootte aanbesteed in zo'n korte periode: de tenders duurden maximaal twee maanden, terwijl dit voorheen soms anderhalf jaar in beslag nam. Duidelijk mag zijn dat dit een enorme kostenbesparing met zich meebrengt. Een compacte inschrijving betekent echter niet dat we kort door de bocht zijn gegaan, integendeel. Het criterium prijs blijft natuurlijk van belang, maar dit wordt sterk gerelateerd aan projectinzicht, aantoonbare expertise en visie op risicomanagement. Ofwel, een selectie op basis van 'best value procurement'. Een ontwikkeling waar wij zeer gelukkig mee zijn.

Met deze vorm van aanbesteden en uitvoeren geeft Rijkswaterstaat een deel van de regie uit handen. Wat mij betreft heeft Rijkswaterstaat een fraai staaltje lef laten zien, door deze aanpak te kiezen.

Inmiddels hebben wij de eerste ervaringen opgedaan met de nieuwe vorm van tenderen. En niet zonder succes. Van Hattum en Blankevoort heeft twee van de zes projectclusters weten te verwerven en we maken ons bijzonder sterk om van beide projecten een succes te maken. In dit nummer gaan we ook in op ons samenwerkingsverband met twee ondernemingen binnen VolkerWessels. We kiezen ervoor onze krachten te bundelen binnen VolkerInfra, omdat we weten hoe belangrijk het is met één gezicht en één aanpak naar buiten te treden. VolkerInfra is inmiddels voor ons een vertrouwd onderdeel van de organisatie geworden. De directeur Ruud van Wijk vertelt hoe hij vanaf de opstart tot nu de zaken aangepakt heeft. Kortom, de Spoedaanpak van alle zijden bezien. Wilt u meer weten over onze visie op integraal management van Spoedaanpakprojecten of over een van onze andere specialismen? Aarzel niet. Ik of een van mijn collega's staan u graag te woord.

Tot slot wens ik iedereen een goede vakantie toe, want af en toe moet je grote spoed ook in alle rust achter je kunnen laten.

Jil Ligterink





## VolkerInfra zet tanden in de eerste Spoedaanpakprojecten

Wanneer je de ambitie hebt om één van de toppers te zijn in Nederland als het gaat om grote infraprojecten, dan moet je je interne organisatie goed op orde hebben. Om die reden kiest Van Hattum en Blankevoort er samen met de zusterbedrijven KWS Infra en Vialis voor de krachten te bundelen in VolkerInfra. Ruud van Wijk is sinds 1 juni 2009 directeur van VolkerInfra. Hij gaat in op de opzet van de samenwerking en legt uit waarom hij zo enthousiast is over de nieuwe manier van samenwerken.

Het bundelen van de verschillende disciplines maakt VolkerInfra een sterke partij naar de markt voor de grotere infrastructurele projecten. “We bieden toegevoegde waarde op het gebied van integraal proces-, ontwerp- en projectmanagement. In de huidige situatie neemt VolkerInfra niet zelfstandig werk aan, maar verwerft de opdrachten, verzorgt de integrale processturing bij de realisatie van de projecten, waarbij de werkmaatschappijen de uitvoering blijven doen”.

VolkerInfra stuurt gedurende de tender- en uitvoeringsfase integraal alle processen aan binnen de werkmaatschappijen. Richting opdrachtgever is

VolkerInfra steeds vaker het aanspreekpunt. Eén visie, één stem.

Ruud van Wijk vervolgt: “We werken met één systeem, waardoor een naadloze aansluiting van de werkmaatschappijen op elkaar gegarandeerd is. Van Hattum en Blankevoort was al vergevorderd met het doorvoeren van bijvoorbeeld ProjectMatig Werken (PMW) en System Engineering (SE). Omdat dit goede toepassingen zijn voor de integrale aansturing van projecten, adopteerden we dit als integrale werkwijze. Wanneer we in zee gaan met anderen (derde combinanten), verwachten we dat zij deze werkwijze ook overnemen.”



Ruud van Wijk benadrukt dat goed risicomanagement een belangrijke component is van projectbeheersing. “We brengen steeds alle risico’s in kaart en beoordelen of er sprake is van een integraal risico of een risico dat onder de verantwoordelijkheid van één discipline valt. Integrale risico’s delen we gezamenlijk.”

#### Nu al bewezen succes

Is dit inderdaad waar de markt op zit te wachten? Ruud van Wijk kan hierover duidelijk zijn: “De nieuwe contractvormen vragen om een meer integrale aanpak en een hogere kwaliteitswaarde op gebied van proces-, ontwerp- en projectmanagement. De resultaten van de nieuwe aanpak tot nu toe zijn zeer positief. We namen tot nog toe bijvoorbeeld twee van de vier Spoedpakketten aan. Dat is boven verwachting.”

Het integraal ontwerpmanagement is ondergebracht bij Volker InfraDesign, een onderdeel dat onder Van Hattum en Blankevoort valt. Daarvoor is de organisatie onder andere uitgebreid met Ontwerpleiding Grond-, Weg-, en Waterbouw (GWW) en Integraal wegontwerp.

## De Spoedaanpak in het kort

Met een ruime meerderheid stemde de Tweede Kamer op 13 januari 2009 in met het wetsvoorstel voor de ‘Spoedwet Wegverbreding’. Dit betekent dat 30 fileknelpunten sneller kunnen worden aangepakt. In de Spoedaanpak zijn verschillende zaken geregeld:

- De procedure met betrekking tot het noodzakelijke luchtonderzoek is vereenvoudigd. Hierbij wordt geanticipeerd op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het landelijke programma om de luchtkwaliteit te verbeteren.
- De aansluiting op de Europese MER-regelgeving (milieueffectrapportage) is verbeterd en wijze van milieurapportage zelf is sterk vereenvoudigd.
- De wet maakt het mogelijk vuistregels te stellen voor de methoden en uitgangspunten die gebruikt worden bij de beoordeling van effecten van een wegaanpassing.
- Onderzoeksgegevens mogen langer gebruikt worden, ofwel zijn minder snel verouderd.

De 30 knelpunten worden dus niet alleen op korte termijn aangepakt, maar ook nog eens sneller dan gebruikelijk. Vanwege synergievoordelen en de beperking van verkeershinder op aansluitende wegvakken worden projecten waar mogelijk gebundeld in één cluster. Zo zijn Cluster B (N50 Ens-Ramspol), Cluster D (A1-A6) en Spoedproject A27/A28 gegund aan Van Hattum en Blankevoort.

Rijkswaterstaat is met marktpartijen en brancheorganisaties in gesprek gegaan om gezamenlijk een beeld te vormen van de wijze waarop deze 30 projecten het beste kunnen worden aanbesteed. De resultaten van deze marktconsultatie staan beschreven in het interview met Carlita Vis van Rijkswaterstaat in dit magazine.



### Direct positief over de nieuwe manier van tenderen voor de Spoedpakketten

"Ik was betrokken bij de eerste grote marktconsultatie die Rijkswaterstaat in april 2009 uitvoerde. Door de geluiden die ik daar hoorde en onze eerste ervaringen in de praktijk, was ik snel enthousiast over deze nieuwe benadering. Een belangrijke verbetering is naar mijn mening het feit dat Rijkswaterstaat de keuze voor een partij minder af laat hangen van prijs en meer van kwaliteit. Het 'prijsvechterdenken en -werken' is daarmee voor een deel verleden tijd. We waren gewend dat degene met de laagste prijs het werk gegund kreeg. De afgelopen jaren is daar de EMVI (economisch meest voordelige inschrijving) bijgekomen, waarbij voor 10 tot 30% een kwalitatieve beoordeling meetelt. Meestal wordt dit vertaald naar de praktijk door een fictieve plus of min op de originele inschrijvingsprijs te zetten. Bij Spoedaanpakprojecten is dit percentage opgetrokken tot 70%. Dat is een aanmerkelijke verschuiving!

Een tweede aspect dat ik waardeer is de korte doorlooptijd. We krijgen nu maximaal twee maanden de tijd voor een tender. In het verleden waren we met een vergelijkbare tender een half jaar tot anderhalfjaar aan het werk. Daardoor zijn de transactiekosten die gemoeid zijn met dit soort grote tenders veel lager. Aanbestedingen die 2 tot 3 miljoen euro kostten, waren meer regelmaat dan uitzondering."

### Doorgronden van risico's

"Het is evident dat we niet in twee maanden tijd een project in technische zin kunnen doorgronden. Maar we zijn wel in staat een goed beeld te hebben van een project in contractuele en financiële zin, met name op het gebied van risico's en kansen. Dat zijn ook precies aspecten waar Rijkswaterstaat het zwaartepunt legt. De methode die Rijkswaterstaat nastreeft en die wij hebben opgepakt, is 'best value procurement'. Wie nu kan laten zien de streefdatum te halen en bij machte is het hele project te overzien, inclusief risico's en kansen in tijd en geld, is één van de betere partijen."

Na gunning wordt gestuurd op dagelijkse voortgang en risico's. Het beheersen en minimaliseren van de risico's voor de opdrachtgever is een duidelijke wijziging ten opzichte van vroeger; toen werd vooral gestuurd op voortgang en beheersing van het eigen budget.

### Intelligente triggers

De nieuwe methodiek voor de bepaling van de inschrijfprijs blijkt bijvoorbeeld uit het werken met een basislijst van benodigde producten (de hoeveelhedenstaat). De aanbiedende partij baseert de prijs op deze lijst. Na gunning van het werk worden de afwijkende hoeveelheden verrekend, waarbij het risico voor een afwijking van minder dan + of - 5% bij de inschrijvende partij ligt. Deze werkwijze stimuleert een degelijke voorbereiding op hoofdlijnen en noodzaakt minder tot het doorrekenen in detail van de benodigde hoeveelheden. Tijdens de uitvoering zijn voldoende triggers ingebouwd, in de vorm van bonussen en boetes, om de afgesproken data te halen en de risico's en kansen gedurende de gehele looptijd van het contract goed te beheersen.

### Niet over één nacht ijs

VolkerInfra is nog geen zelfstandige BV. Ruud van Wijk licht dit toe: "Onze samenwerking zetten we binnen VolkerInfra zorgvuldig op. We moeten het eens zijn over het verder ontwikkelen van werkmethoden zoals Procesmanagement, Omgevingsmanagement en Systems Engineering, alsmede de werkwijze in tenders, de realisatie van projecten en omgang met kosten. De drie zusterorganisaties hebben elk een eigen cultuur, en onderkennen ook dat ze veel gemeenschappelijk hebben en als één partij willen optreden naar de markt. We zijn als VolkerWessels later gestart met een integrale aanpak naar de markt dan anderen. Je zag al een aantal jaren geleden vergelijkbare initiatieven ontstaan. Het grote verschil met VolkerInfra is dat de andere initiatieven vaak geforceerd zijn ingevoerd, over de verschillende discipline-onderdelen heen. Nu blijkt dat die aanpak op langere termijn problemen oplevert. Er moet betrokkenheid zijn, door de hele organisatie heen, over alle disciplines. Daarom hechten wij waarde aan het creëren van een duurzaam draagvlak en is VolkerInfra 'polderend' opgezet, als onderdeel van - en niet apart van - de werkmatschappijen. Dat is een groot verschil. Waar je bij anderen op dit moment stagnatie ziet, groeien wij. Dat wil niet zeggen dat wij geen cultuurverschillen te overwinnen hebben. Ook bij ons is het soms lastig om complexe zaken erdoor te krijgen. Maar we zien dat de gekozen aanpak vruchten af begint te werpen en het draagvlak ontwikkelt zich steeds verder. Dat doen we met elkaar, maar het ontstaat ook door elkaar. Mij geeft het in ieder geval veel positieve energie en ik vertrouw erop dat we in de toekomst gezamenlijk de beste infrabouwer van Nederland worden!"

# Stefan Weghorst: Directeur met nuchter verstand

“Ik kende Van Hattum en Blankevoort al als een grote civiele aannemer, met een uitstekende naam en faam. Dus toen vorig jaar de vraag kwam of ik hier directeur wilde worden, heb ik niet lang hoeven nadenken.”

Ing. S.A.A. – ‘Stefan’ – Weghorst (1968) is sinds 1 mei 2010 directeur van Van Hattum en Blankevoort. Samen met voorzitter/directeur Jil Ligterink leidt hij vanuit Woerden het aannemingsbedrijf en de dochterondernemingen. De aanloop naar deze functie nam hij in de jaren daarvoor: in 1997 kreeg hij, net 28 jaar oud, een directiepost bij de Apeldoornse bouwmaatschappij Ufkes, eveneens behorend tot het VolkerWessels-concern. In die periode was hij verantwoordelijk voor een aantal spraakmakende projecten.

“De meeste tijd en energie heb ik gestoken in ‘OpBuuren’ in Maarssen. Een nieuw dorp van 650 wooneenheden aan de Vecht, in historische architectuur.” Een ander project waarbij Stefan Weghorst nauw betrokken was, is de klimaatneutrale distributiehuis van TNT die Ufkes in 2008 heeft gebouwd in Veenendaal. Hier werd het Smart Concept Building toegepast, waarbij alle gebruikte energie wordt opgewekt door duurzame bronnen. Het TNT-gebouw is voorzien van pv-cellen en heeft een warmte- en koudeopslagsysteem.

“Smart Concept Building is een concept dat door Volker Wessels DEC (Duurzame Energie Concepten) en Ufkes is ontwikkeld. Het voordeel van het Smart

Concept Building is gelegen in de Total Cost of Ownership (TOC), oftewel de totale investerings- en gebruikskosten in combinatie met de restwaarde van het pand.”

## Hoe verklaart u dat u zo jong al een directiefunctie had?

“Door gewoon te doen wat je moet doen, en met twee benen op de grond te staan. Verder heb je voor dit vak een nuchter boerenverstand nodig, plus ondernemerschap en handelsgeest. Ik ben gewend om in bouwteamconstructies te werken. Vanuit een schetsontwerp- of voorlopige ontwerpfase gezamenlijk met de klant doorontwikkelen naar een optimaal eindmodel, met respect voor elkaars belangen. Elkaar de voordelen gunnen en oplossingsgericht bezig zijn. Bij mijn afscheid van Ufkes kreeg ik een boek met herinneringen, waarin ik wordt gekenschetst als een man die de zaken op een simpele, rechtstreekse manier aanvielt en een probleem nooit ingewikkelder maakt dan het is. Ik vind dat een bedrijf iets familiairs moet hebben, waardoor de mensen er desnoods tien slagen in de rondte willen werken en voor knokken. ‘Het is mijn bedrijf!’ – dat gevoel moet er heersen. Dat trotse besef geldt dan allereerst voor ons eigen Van Hattum en Blankevoort, maar straalt vervolgens automatisch door naar heel VolkerWessels.



“Doen wat je moet doen.”



“Help! Mijn zwarte roodstaartkaketoës raken van de leg”



In Nijverdal werkt Van Hattum en Blankevoort, als onderdeel van Combinatie Leo ten Brinke, aan een tracé van 6,5 kilometer. Een project met unieke kenmerken, niet alleen vanwege het innovatieve karakter van de tunnel, maar bovenal omdat het een binnenstedelijk project is in een landelijke omgeving dat erom vraagt de belangen van de bewoners centraal te stellen. En dat gebeurt!

In de jaren '70 opperde caféhouder Leo ten Brinke het idee om het centrum van Nijverdal te ontzien door de aanleg van een tunnel. Vier decennia later is de bouw van de tunnel een feit. André Steketee van Van Hattum en Blankevoort is als hoofduitvoerder van de Betoncombinatie Nijverdal nauw betrokken bij de realisatie. "Het is een uniek tracé. De tunnel, die onderdeel uitmaakt van het traject, bestaat namelijk uit één tunnelbuis waar, gescheiden door een wand, zowel treinen als auto's gebruik van maken. Een technisch hoogstandje en een primeur in Nederland. Daar mogen we beslist trots op zijn.

#### Handen in de lucht

Het project kende een ongebruikelijke start. Nadat Rijkswaterstaat via brieven en berichtgevingen in kranten alle omwonenden vooraf had ingelicht over het project en de mogelijke overlast, startten de voorbereidende werkzaamheden. "Stel je voor", vervolgt André Steketee. "We startten in oktober 2009, conform planning met heien. Binnen een half uur kwam er een man met zijn handen in de lucht de bouwplaats opgerend. Met klem verzocht hij ons het heien te staken. De man gaf aan grote schade te lijden als het heien doorging. De man in kwestie was de heer Van Keulen, eigenaar van de plaatselijke kwekerij voor papegaaien en koikarpers."

#### Roofvogel op de bouwplaats

"Van Keulen kweekt onder meer Australische zwarte roodstaartkaketoos. Normaal broeden deze zeer zeldzame vogels in oktober, maar door het heien verlieten ze hun nesten en vlogen ze volledig in paniek door de ren. Overigens niet alleen vanwege het geluid en de trillingen. De hoge kraan die nodig is voor het heien, had ook zijn uitwerking. De vogels zagen de kraan aan voor een roofvogel, hun enige natuurlijke vijand."

#### Als gekken

"Ik lieg als ik zeg dat ik direct de ernst van de situatie kon inschatten. Maar nadat de uitvoerder mij van het verzoek op de hoogte stelde, heb ik het

project uiteraard wel meteen even on hold gezet. Ik ben eerst met Van Keulen in gesprek gegaan, en heb vervolgens met eigen ogen gezien hoe de kaketoos als gekken heen en weer vlogen. Inmiddels begreep ik dat een gezond kuiken een waarde van velen duizenden euro's vertegenwoordigt. Reden genoeg om direct met de opdrachtgevers en andere betrokkenen direct om tafel te gaan zitten. Ik heb verteld wat de belangen voor Van Keulen waren en toegelicht waarom ik het project uit wilde stellen. Rijkswaterstaat en de gemeente waren het roerend met ons eens om de werkzaamheden drie maanden op te schorten tot na de broedperiode."

#### Kritieke pad

Uiteraard worden bij een dergelijke beslissing de bedrijfsmatige belangen nauwkeurig afgewogen tegen de persoonlijke. In dit geval betrof het een projectonderdeel dat geen deel uitmaakte van het kritieke pad. André Steketee: "We konden dus zonder al te veel negatieve gevolgen het deelproject stopzetten. Het risico dat we deze schade niet konden verhalen, heeft Van Hattum en Blankevoort bewust genomen. Een volgende keer zouden we dat overigens beslist weer doen. Gezien vanuit menselijk en maatschappelijk oogpunt, maar zeker ook vanuit bedrijfsmatige overwegingen. Bij binnenstedelijke trajecten als deze, is het succes afhankelijk van de binding met de omgeving. Je moet naar de bewoners luisteren en ze serieus nemen. Alleen dan kweek je begrip. Dat is essentieel om vertragingen tegen te gaan en om de waardering voor het project te maximaliseren."



Aanleg van de tunnel in Nijverdal



## Iedereen wil er een succes van maken

Voordat Rijkswaterstaat een aantal Spoedaanpakprojecten aanbesteedde, zijn verschillende verkennende gesprekken gevoerd met de markt. Carlita Vis, inkoopmanager bij Rijkswaterstaat, was vanaf het begin betrokken bij deze marktconsultatie. Wat zijn haar ervaringen tot nu toe?

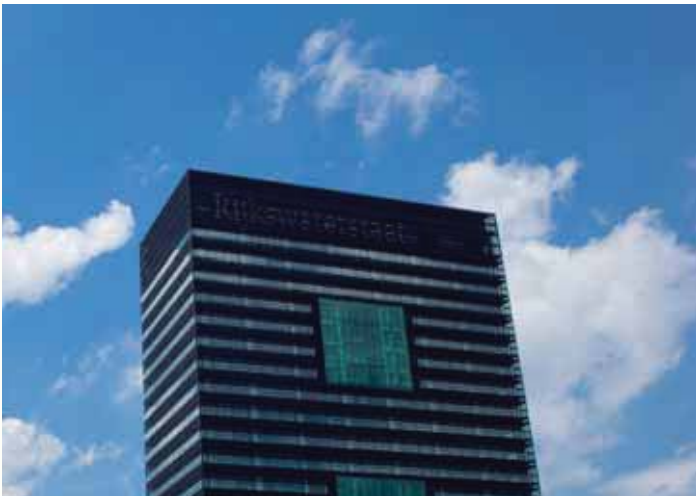
“In reactie op ons verzoek om mee te denken over de beste manier om de 30 Spoedaanpakprojecten op tijd gereed te krijgen, kregen we van de markt als reactie dat het grote knelpunt wat hen betreft in de tendercapaciteit lag. Met die gedachte als uitgangspunt stelden najaar 2008 marktpartijen voor om een ‘beauty contest’ te houden. Een aanbesteding waarbij kwaliteit zwaarder woog dan prijs. Dat idee sprak ons aan. Door toepassing van het gedachtegoed van ‘best value procurement’ kon kwaliteit een doorslaggevende rol spelen bij het gunnen van een opdracht. Maar hoe nu de vertaling naar de praktijk te maken? In vervolg op de eerste gesprekken met de markt met directies en

brancheorganisaties in najaar 2008 is in het voorjaar van 2009 een uitgebreide marktconsultatie gedaan. Eigenlijk was de conclusie duidelijk: wilden we snel aan de slag, dan moesten we de zaken drastisch anders aanpakken.”

### Hoe welwillend waren partijen om vrijuit te spreken tijdens de marktconsultatie?

“De consultatie ging voornamelijk over het proces, over hoe we het moesten aanpakken en dus niet zozeer over inhoudelijke, projectspecifieke zaken. Daardoor was de bereidheid om met ons mee te denken groot. We wilden weten of de markt deze nieuwe manier van tenderen zag zitten. De filosofie

“De wekelijkse rapportage zien we als een communicatiemiddel. Het is voor ons een vehikel om het juiste gesprek tot stand te brengen tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer.”



erachter is dat we de onderlinge samenwerking vergroten. De opdrachtnemer neemt meer de rol van expert aan, op een pro-actieve manier. Onderlinge afstemming is dan bijzonder belangrijk, omdat we een aantal parallelle processen doorlopen. Cruciaal is dat volstrekt duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is.”

**Kenmerkend voor de nieuwe manier van aanbesteden is ‘Design & Construct’. De opdrachtgever legt een vraag neer, waar verschillende oplossingen voor te bedenken zijn. Waar legt Rijkswaterstaat ‘de knip’? Vanaf waar in het ontwerpproces krijgen marktpartijen de ruimte om de eigen expertise in te brengen?**

“De Spoedaanpakprojecten betreffen vooral wegverbredingen. Qua ontwerp zijn de mogelijke invullingen beperkt door de tracébesluiten en wegaanpassingsbesluiten; de intelligentie schuilt vooral in de uitvoering. Bij andere projecten proberen we op een zo hoog mogelijk niveau risicogestuurd een tender uit te zetten, zodat

de oplossingsvrijheid maximaal is. Een kwestie die daarmee samenhangt en ons op dit moment bezighoudt, is het bepalen van het juiste moment om de uitvraag naar de marktpartijen te doen. Een lastig dilemma. Zetten we een vraag te vroeg uit, dan zijn er nog te veel onzekerheden en kunnen procedures rondom het project lang duren. Het vraagt veel van de opdrachtnemer om permanent ‘stand by’ te staan. ‘Als je eruit bent, dan horen we het wel’ is dan een logische houding. Zijn we te laat met het uitzetten van een vraag, dan staat te veel vast en is de ruimte voor eigen inbreng van de opdrachtnemer te klein. Zoals we het nu zien, is het bepalen van het goede moment projectspecifiek. Er bestaat nog geen vaste formule voor.”

**Ook nieuw zijn de interviews: gesprekken van Rijkswaterstaat met sleutelpersonen. Hoe objectief is dit middel?**

“Hoe kom je erachter of iemand een expert is? Naar onze mening kun je de expert gewoon vragen waarom hij denkt dat hij een expert is. Laat drie personen dat vertellen en de echte expert haal je er echt wel uit. Het is natuurlijk ook van belang wie je het interview laat afnemen en welke vragen je stelt, maar de interviewer hoeft zelf geen expert te zijn. Goed om te weten is dat we op dominante verschillen letten. Wanneer je een paar uur moet discussiëren over welke expert je beter vond, dan zijn er kennelijk niet zoveel verschillen. Het moet gelijk klip en klaar zijn. Daarnaast hebben we in het proces een aantal objectiveringvragen ingebouwd. Je moet als expert kunnen onderbouwen waarom je iets vindt en wat de relatie is met de projectdoelstellingen. De expertise moet projectspecifiek zijn.”

**In hoeverre laat Rijkswaterstaat eerdere ervaringen met opdrachtnemers meetellen bij de beoordeling?**  
“Rijkswaterstaat onderzoekt of en hoe eerdere

prestaties mee moeten wegen bij de keuze voor een marktpartij. Bij de Spoedaanpakprojecten is er nog geen koppeling gemaakt tussen eerdere prestaties en het beoordelen van de inschrijvingen. We oefenen wel met de variabelen die we monitoren.”

#### **Wat zijn uw ervaringen met de wijze waarop spoedaanpakprojecten tot nu toe worden opgepakt?**

“We zien een duidelijke trend, een opwaartse lijn. De hele denkwijze en het gedachtegoed achter ‘best value procurement’ is nog geen vanzelfsprekendheid. Nieuwkomers moeten we de achtergronden en de filosofie uitleggen, ook bij ons intern. De uitdaging op dit moment is dat we ons denken en handelen voortzetten. Het is geen aanbestedingstrucje, maar bedoeld om een beeld te krijgen van accountability van de opdrachtnemer en de projectdoelstellingen voor Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer gelijk te schakelen. De focus op risico’s, het scenario-denken en de aandacht voor de wijze waarop we samenwerken zijn sleutelfactoren.”

#### **Wat doet Rijkswaterstaat om de markt deze nieuwe aanpak te laten omarmen of begrijpen?**

“Elke dag uitleggen wat we doen en waarom we dat zo doen. We vragen ook om een wekelijkse rapportage van de opdrachtnemers. Hoewel we een vrij goed beeld hebben van alle risico’s, willen we toch tijdig op de hoogte zijn van ongewenste situaties, vooral die gebeurtenissen die onder de verantwoordelijkheid vallen van Rijkswaterstaat. Alle betrokkenen, ook wij, kunnen dan snel reageren en de gevolgen van een eventuele tegenvaller beperken. De wekelijkse rapportage zien we als een communicatiemiddel. Het is voor ons een vehikel om het juiste gesprek tot stand te brengen tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer. Alle rapportages die wij ontvangen, verwerken wij wekelijks in een directeuren-rapportage, waarin we op een hoger abstractieniveau kijken naar de voortgang en de gevolgen van tussentijdse ontwikkelingen in termen van tijd en geld. Onze opdrachtnemers ontvangen ook deze directierapportage. Overigens

is bewust gekozen voor deze frequentie. Zouden we het maandelijks doen, dan wordt het snel een afgedwongen administratieve handeling. Door het wekelijks te doen, beïnvloeden we het gesprek dat we met elkaar hebben en is het mogelijk snel te acteren.

De kracht van de wekelijkse rapportage is ook dat opdrachtnemers ze opstellen vanuit de nieuwe filosofie, waarbij risicomanagement en algehele projectcoördinatie voorop staat. De opdrachtnemer bepaalt dus wat vermeldenswaardig is, logisch, want die heeft het beste overzicht over het hele project. De informatie uit de rapportage gaat ongefilterd de organisaties van Rijkswaterstaat en de opdrachtnemers in. Wat mij betreft is die rapportage dus een mooi voorbeeld van de verbinding van de aanbestedingsfilosofie met de praktijk.”

#### **Is bouwend Nederland klaar voor de nieuwe manier van werken?**

“Er is grote behoefte aan verandering, ik merk dat iedereen er een succes van wil maken. De oude stijl heeft geleid tot een bepaalde vorm van verkramptheid. Maar ik weet ook dat we een verleden met elkaar hebben, dat is niet zomaar opzij te zetten. We moeten wantrouwen overwinnen. Ik hoop dan ook oprecht dat iedereen alle mooie intenties kan vasthouden.

Na het afronden van de eerste projecten gaan we uitgebreid evalueren. Ergens zijn we op dat moment gehinderd als opdrachtgever, omdat we inschrijvingen vertrouwelijk moeten behandelen. Het liefst zouden we openlijk willen benoemen wat goed ging en wat niet. We respecteren de plicht tot geheimhouding, maar het is wel lastig bij een evaluatie omdat we het liefst de kennis en ervaring met dit soort projecten expliciet willen maken. We hopen op openheid, want we willen de successen en missers met elkaar bespreken. Zo kunnen we er als branche het meest van leren.”



Van Hattum en Blankevoort kent vijf kerncompetenties een daarvan is 'plannen en organiseren'. Bram de Goede weet als geen ander wat deze competentie inhoudt. Hij vertelt over zijn baan waar hij verantwoordelijk is voor al het materieel.

## Verstand van bouten en moeren

### Wat doe je precies?

"Ik ben verantwoordelijk voor de kwaliteit en inzet van al ons materieel. En als je de focus even verlegt op een willekeurig project betekent dit dat ik ervoor moet zorgen dat zoveel mogelijk productiewinst wordt gemaakt. Winst in termen van kwaliteit, veiligheid, snelheid en maatschappelijk betrokken ondernemen."

### Waar aan werk je nu?

"In een samenwerking tussen Van Hattum en Blankevoort, KWS Infra en Boskalis werken we aan de realisatie van de Westrandweg in Amsterdam. Heel belangrijk voor bereikbaarheid van de noordelijke randstand, omdat dit de A10 west met zo'n 30% ontlast. Kritiek onderdeel van de Westrandweg is de realisatie van een fly-over. Een viaduct op 10 meter boven het maaiveld met een lengte van 3,3 kilometer. Hiervoor ben ik verantwoordelijk voor het materieel, voor het benodigde gereedschapskistje."

### Voor de bouten en moeren?

"Nou toegegeven. Er komt best wat bij kijken. Een voorbeeld? Voor de fly-over heeft Van Hattum en Blankevoort een zogeheten Launcher laten bouwen. Een machine die de betonnen liggers van 140 ton per stuk veilig, nauwkeurig en snel moet kunnen leggen."

### Waar haal jij je expertise vandaan?

"Ik loop natuurlijk al even mee, ik heb veel verschillende functies gehad en heb dus een breed

beeld van het werkveld. Maar voor de details, de laatste ontwikkelingen op productniveau trek ik op met de met de mannen en vrouwen op de werkvloer. Die weten dat het best. Ik loop mee met de monteurs en maak een praatje met de draaier. Daar hoor ik over de nieuwste ontwikkelingen en gereedschappen."

### Innovatie vanaf de werkvloer?

"Absoluut. Maar voor het echte baanbrekende werk bezoek ik als het even kan ook beurzen van andere branches. Daar doe ik ideeën op. Als ik bijvoorbeeld kijk naar de luchtvaartindustrie constateer ik dat bouten en moeren veelal hebben plaatsgemaakt voor lijmproducten. En in de carrosseriebranche wordt met oerstevig industrieel klittenband gewerkt. Het is mijn taak deze ontwikkelingen aan te kaarten. En zodra de tijd daar rijp voor is te implementeren."

### Mijn werk

"Ik werk sinds 1973 bij Van Hattum en Blankevoort en ben inmiddels alweer 60 jaar oud. Richting prepensioengerechtigde leeftijd dus. Maar fysiek en mentaal ben ik nog helemaal gezond. Bovendien vind ik mijn werk nog ontzettend leuk. Een vroegtijdig afscheid van het bedrijf, en daarmee van het operationele deel van de samenleving, zie ik dan ook totaal niet zitten. Formeel heet ik Manager Materieel. Maar ik hou niet zo van het woord manager. Ik noem mezelf liever bouten- en moerenknoert."



## Curriculum Vitae

**Naam:** Rinze Heida  
**Leeftijd:** 29 jaar  
**Opleiding:** Civiele techniek en management te Enschede  
**Nationaliteit:** Nederlands

### Werkervaring

Augustus 2007 - augustus 2008:  
 Trainee bij Van Hattum en Blankevoort

Augustus 2008 - heden:  
 Werkvoorbereider op de Westrandweg

# Jongeren dragen bij aan innovatievermogen

Van Hattum en Blankevoort ziet duidelijk het belang van jong talent. Zij zijn immers de toekomst van het bedrijf en leveren nieuw technisch inzicht in huidige projecten. De frisse ideeën van jong talent in combinatie met de jarenlange ervaring van professionals, leveren een grote bijdrage aan het innovatievermogen. Van Hattum biedt afgestudeerden een Traineeship van een jaar, waarin de jongeren een concreet programma volgen. Dit programma bestaat uit calculatie, ontwerp, werkvoorbereiding of uitvoering. Het Traineeship biedt jongeren de ruimte en kansen om zich optimaal te ontwikkelen. Zo wordt de volgende generatie klaargestoomd voor een kansrijke civieltechnische carrière binnen Van Hattum en Blankevoort.

### Van trainee tot aan de top

Rinze Heida is 29 jaar en een van de jonge talenten binnen van Hattum en Blankevoort. Drie jaar geleden begon hij aan het traineeprogramma, zonder een specifiek doel voor ogen. Vandaag de dag is hij werkvoorbereider en risicomanager op het project de Westrandweg en weet hij precies wat hij wil. "Ik zie mijzelf over vijf jaar als procesmanager of projectleider. Managen laat mijn hart sneller kloppen!"

Hij vervolgt: "Als projectleider gaat het in eerste instantie om het resultaat van het project en je

team. Daarnaast is het van belang om mensen op een verantwoorde maar effectieve manier met elkaar te laten functioneren. Het belang van die soepele samenwerking zie ik ook in de praktijk bij de Westrandweg. De grootste uitdaging is namelijk om de onderlinge afstemming goed te regelen in een overkoepelende organisatie. Je moet samen door een deur kunnen; in je eentje zul je nooit succesvol zijn. Het is altijd een teamprestatie."

### Young VHB, de organisatie voor en door jongeren

Rinze vindt zijn grootste talent zijn vermogen om partijen bij elkaar te brengen en gezamenlijk naar oplossingen te zoeken. De afgelopen maanden heeft hij daarom met een zevental enthousiaste jongeren het initiatief genomen om Young VHB op te richten, een jongerenorganisatie binnen Van Hattum en Blankevoort, die jongeren prikkelt krachten te bundelen en ervaringen en kennis te delen.

Rinze is ervan overtuigd dat het een hechte club wordt: "Wij waren van mening dat dit het moment was om die stap te zetten. Onder de jonge medewerkers was er behoefte aan een platform. Dankzij Young VHB kunnen alle jonge talenten hun ideeën kwijt en krijgt het innovatievermogen van Van Hattum en Blankevoort weer een impuls."

“Samenwerken draait om communicatie, communicatie en nog eens communicatie.”



De Noord-Zuidlijn in de Amsterdamse binnenstad is onbetwist een van de meest besproken infrastructurele projecten van ons land. Naast de bekende problemen kent dit project – dat bestaat uit een groot aantal deelcontracten – ook een groot aantal successen. We zoomen in op het deelcontract Station RAI/Europaplein, waarvan de realisatie van de ruwbouw in handen lag van Van Hattum en Blankevoort.



**Het project:** Noord-Zuidlijn,  
Station RAI/Europaplein

**De werkzaamheden:** Realisatie  
van twee stukken metrotunnel  
met daartussen de ruwbouw  
van station RAI/Europaplein en  
van de ontvangtschacht van de  
boortunnels

**Totale lengte:** 900 meter

Het project Station RAI/Europaplein is een goed voorbeeld van een complex binnenstedelijk project. Niet alleen moest beurs- en congrescentrum RAI gedurende de gehele periode van vier jaar bereikbaar blijven, ook mocht de doorstroom op het Europaplein geen hinder ondervinden. En dan zijn er natuurlijk nog tal van technische uitdagingen waarvoor innovatieve oplossingen zijn ontwikkeld. Maar de crux van de realisatie van Station RAI/Europaplein zit niet zozeer in de bouwtechnische vraagstukken, maar in de samenwerking met tal van partijen om tot een succesvolle realisatie te komen.

Onder verantwoordelijkheid van projectleider Martijn Jansen werkten tientallen partijen samen voor een vlekkeloze en tijdige oplevering. Zijn uitgesproken visie op samenwerken bij grote binnenstedelijke projecten droeg daaraan bij.

Martijn Jansen: "De gehele keten van de partijen met wie je te maken hebt, is omvangrijk en complex. Politieke gevoeligheden, menselijk issues, commerciële belangen, contractuele verplichtingen én technische vraagstukken. Alles zat erin. Als projectleider is dat een fantastische uitdaging."

### **Contractuele partijen**

Er zijn drie partijen die nauw moesten samenwerken. Te weten het Projectbureau Noord-Zuidlijn (representant van de opdrachtgever Gemeente Amsterdam) – inmiddels omgedoopt tot Dienst Noord-Zuidlijn, Adviesbureau Noord-Zuidlijn (ontwerpde partij) en Van Hattum en Blankevoort als opdrachtnemer (uitvoerende partij). "De samenwerking in die driehoek is logischerwijs erg intensief", aldus Martijn Jansen. "Daarnaast werken we samen met tientallen onderaannemers en leveranciers. En dan hebben we bij een binnenstedelijk project als dit natuurlijk intensief te maken met de omgeving." De succesformule om al deze partijen te laten samenwerken? Martijn Jansen vat het samen in twee lessen projectmanagement:

### **1. Scheid formele van informele communicatie**

"Allereerst is het essentieel om bewust onderscheid te maken tussen formele en informele communicatie. Tijdens formeel overleg is de agenda strikt objectief/contractueel. Waar het om gaat, is afspraken te maken die het grote belang – de realisatie van het project, binnen de contractuele kaders – bewaken. Belangrijk is dat de neuzen dezelfde kant op staan en dat de verwachtingen aan beide zijden van de tafel hetzelfde zijn. Zodat er onderling vertrouwen is en dat er bereidheid ontstaat om elkaar te helpen. Dat laatste is een onderschatte, noodzakelijke voorwaarde om een project als dit conform planning en gevraagde kwaliteit te laten slagen. Bij het generen van die bereidheid draait het daarnaast ook om informele communicatie." Martijn Jansen staat op en vervolgt al wandelend door de gang op weg naar de koffieautomaat: "Je moet beseffen dat alle betrokken partijen eigen belangen hebben, waarvan het lang niet altijd mogelijk is die in het openbaar te delen. Dat kan gaan om persoonlijke gevoeligheden, verantwoordelijkheden en vaak ook financiële kwesties. Inzicht in deze belangen is essentieel. Daarom is het informele circuit net zo belangrijk als het formele. Het betekent dat vaak letterlijk bij de koffieautomaat de vraag achter de vraag wordt gesteld. Op die manier kom je te weten welke twijfels of achterliggende belangen spelen. Die kennis gebruik je als onuitgesproken input tijdens formele beslismomenten om andere partijen mee te krijgen."

### **2. Laat gelijkgestemden met elkaar communiceren**

In de visie van Martijn Jansen is de tweede succesfactor het zodanig decentraliseren van communicatie dat gelijkgestemden met elkaar praten. "We kennen allemaal dat spelletje waarbij de voorste van een lange rij mensen iets wordt ingefluisterd en waarbij de laatste moet zeggen wat de oorspronkelijke tekst was. Simpele conclusie: je moet de rij altijd zo kort mogelijk houden. Laat in de bouwpraktijk de specialisten die op gelijkwaardig technisch niveau communiceren, het samen oplossen. Zij hebben veel meer verstand van de benodigde berekeningen en technische details dan wie ook. Je hoeft als projectleider alleen de uitkomst en eventuele gevolgen te kennen om het te kunnen goedkeuren. En het mooie is dat je ziet hoe fantastisch de betrokkenen het vinden om zelf onderling die verantwoordelijkheid te krijgen. Het werkt sneller, men is gemotiveerder en het is minder foutgevoelig, omdat de lijnen kort zijn."

### Naburige contracten

“Uiteraard ligt de focus primair op de realisatie van het eigen project. Maar je mag als opdrachtnemer niet vergeten dat je een schakel in de keten bent. De opdrachtgever heeft weliswaar verschillende deelcontracten gedefinieerd en is uiteindelijk niet geïnteresseerd in station RAI, maar in de oplevering van gehele tracé. Dat betekent concreet dat je oog moet hebben voor belangen, wensen en verantwoordelijkheden van naburige contacten. Met name om aansluiting tussen de deelcontracten te realiseren is het signaleren van raakvlakken belangrijk. Omdat je geregeld op elkaars terrein moet opereren is overleg en aandacht gewenst.”

### Miljonairsfair

“Niet alleen vanwege de bereikbaarheid, maar ook vanwege de programmering is veel overleg gevoerd met Congrescentrum RAI. Je kunt je voorstellen dat het tijdens de Miljonairsfair redelijk ongepast is als er geluids- en trillingsoverlast is. Dat gold in het bijzonder voor de International Broadcasting Conference, een commercieel belangrijke, maar tevens storingsgevoelige high tech telecom-beurs. Die overlastmomenten stemden we daarom af. Al met al heeft de aanwezigheid van het RAI complex, met haar vele randvoorwaarden, niet tot grote problemen geleid. Frequent overleg heeft er toe bijgedragen dat wensen en verwachtingen gedurende de gehele bouwtijd over en weer duidelijk waren.”



### Deelprojecten

“Soms is het nuttig tijdelijke gecombineerde teams te vormen. Bij de realisatie van de ontvangtschacht voor de tunnelboor is er intensief samengewerkt tussen opdrachtgever, Van Hattum en Blankevoort als opdrachtnemer en diverse onderaannemers en leveranciers. Met hulp van kraanmachinisten, duikers, de wapeningleverancier, ontwerpers en opdrachtgever is hier in zeer korte tijd een kleine Design & Construct oplossing gerealiseerd voor de gewapende onderwater betonvloer. Het in klein comité aan een dergelijk technisch probleem werken, is zeer effectief voor relaties, zonder dat contractuele en commerciële belangen van alle partijen nadelig worden beïnvloed.”

### Nederlandse primeur

“Door veel aandacht te besteden aan de ‘Dag van de Bouw’, waarin we bewoners uitleg gaven over het project, creëerden we begrip bij de omwonenden. Ook maakten we gebruik van hypermoderne, geluidsarme heitechnieken om zo de omgeving zo min mogelijk te belasten. Van Hattum en Blankevoort heeft op dit project geheid met een Duitse innovatie, de zogeheten Rüttel-injectiepalen. Een primeur in ons land. Een techniek waarbij je met zeer geringe geluidsoverlast de benodigde funderingspalen aanbrengt. Het heien heeft tot geen enkele klacht geleid. Verder hebben we met de bewoners rekening gehouden door het aannemen van acceptabele werktijden. Met andere woorden weinig tot geen avond- en weekendwerk.”



Cluster D A1-A6: de Vechtbrug



Cluster B N50: de nieuwe Ramspolbrug

# Onze CO<sub>2</sub> voetafdruk op aarde

Van Hattum en Blankevoort kiest uit het Corporate Responsibility beleid van VolkerWessels drie thema's, waarvoor zij zich extra sterk maakt: CO<sub>2</sub>-reductie, recycling en community investment. In een gesprek met Martin Geernaart en Hans Berkien zoomen we in op het eerste thema: de reductie van de CO<sub>2</sub> emissie.

Martin Geernaart is vanuit de directie van Van Hattum en Blankevoort verantwoordelijk voor het Corporate Responsibility beleid. In die rol werkt hij nauw samen met Hans Berkien, die projectleider is van het beklimmen van de CO<sub>2</sub> prestatieladder van ProRail. Deze ladder is gericht op het terugdringen van de CO<sub>2</sub> emissie.

Wie de ladder beklimt, moet niet alleen zelf de CO<sub>2</sub> uitstoot verminderen, maar er ook voor zorgen dat dat gebeurt in de omgeving die zij kunnen beïnvloeden. Energieverbruik is de voornaamste oorzaak van uitstoot. Gelukkig is dat verbruik goed aan te pakken. Martin Geernaart en Hans Berkien hebben beiden een duidelijke, uitgesproken visie op het terugdringen van de CO<sub>2</sub> emissies en lichten deze toe.

**Martin Geernaart:** "Maatschappelijk verantwoordelijk ondernemen betekent dat we bewust omgaan met het gebruik van natuurlijke hulp- en energiebronnen. De vraag is, wat is 'bewust'? Allereerst moet je natuurlijk weten hoe groot je huidige uitstoot is: wat is de 'carbon footprint' die je achterlaat? Het afgelopen jaar hebben we in kaart gebracht hoe groot deze uitstoot is. De eerste keer kostte dat relatief veel tijd, maar in het vervolg verwachten we snel en efficiënt onze footprint te kunnen berekenen. Op basis daarvan hebben we onszelf ten doel gesteld de uitstoot met 5% terug te brengen. Overigens geldt dat hoe hoger je op de CO<sub>2</sub> ladder stijgt, hoe ambitieuzer je dient te zijn. Vervolgens hebben we op uiteenlopende onderwerpen maatregelen genomen om deze footprint te verkleinen, variërend van het opstellen van een plan van aanpak voor 'de energiebewuste bouwplaats' tot het aanpassen van de productiemethode voor betonmortel.

**Hans Berkien:** "En die aanpak werkt. De CO<sub>2</sub> ladder kent 5 niveaus. Iedereen start op trede 0. Wij zijn als eerste civiele bouwer direct doorgeklommen

naar trede 4. Dat kan alleen als je ook inhoudelijk betrokken bent bij het onderwerp. Het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot levert op alle fronten winst op. Niet alleen ons groene hart klopt geruster, maar ook dat van onze opdrachtgever ProRail. Zij hechten zoveel waarde aan het verminderen van de impact op onze leefomgeving, dat zij duurzaam beleid belonen met een korting op de inschrijfprijs. Wie hoog op de ladder staat, krijgt een grotere 'fictieve korting', waardoor de kans om een opdracht te verwerven stijgt.

**Martin Geernaart:** "Onze volgende uitdaging is het betrekken van de gehele keten bij onze aanpak. Dat doen we niet alleen omdat we zelf de meerwaarde daarvan inzien, maar het is ook een onlosmakelijk onderdeel van het bereiken van de vijfde trede. Een interessante ontwikkeling is dat wij ProRail in dat kader benaderen met de vraag of zij kunnen en willen participeren in ons programma."

"Het stimuleren van die onderlinge interactie is een wezenlijk aspect van de ladder" vult Hans Berkien aan. "Doordat je verplicht wordt je inspanningen en resultaten te delen, ook met de concurrentie, prikkel je elkaar weer een volgende stap te zetten. Transparantie en directe beloning: een ijzersterke combinatie om je 'footprint' te verkleinen."

Een uitgebreide beschrijving van het CO<sub>2</sub>-reductiebeleid en de behaalde certificaten zijn te vinden op onze website: [www.vhbinfra.nl](http://www.vhbinfra.nl).





## De verbouwing

Een nieuw decennium, een nieuw kantoor! Van Hattum en Blankevoort pakt de vestiging in Woerden drastisch aan. Directeur Jil Ligterink en Richard Brouwer, voorzitter van de stuurgroep, lichten de verbouwing toe.

Jil Ligterink: "Directe aanleiding voor de verbouwing is de gewijzigde manier waarop opdrachtgevers projecten in de markt zetten. Bij ons veranderden daardoor verschillende interne processen. Wat je ziet is dat onze medewerkers tegenwoordig veel samenwerken op projectbasis. Dat betekent dat vaste werkplekken minder van belang zijn. In een piekperiode moet een projectgroep zich even af kunnen zonderen, zodat zij zich volledig kan concentreren op de opdracht. Het werken 'op de afdeling' is niet meer de ideale vorm.

concept. Multifunctionele projectruimtes en flexibele werkplekken zijn de belangrijkste innovaties. Ook is er aandacht voor het milieu. Zo is het kantoormeubilair vrijwel geheel recyclebaar. Lichtsensoren zorgen ervoor dat lampen alleen branden in de ruimtes die gebruikt worden. Klimaatsensoren regelen het gebruik van de zonwering automatisch, wat overbodige koeling voorkomt.

Richard Brouwer: "Inmiddels zijn de eerste verdiepingen verbouwd, en de reacties van het

## "Nieuwe manier van werken vraagt om andere werkomgeving"

Feit is ook dat we door de veranderende markt collega's aannemen met een ander profiel. We krijgen nieuwe competenties in huis en we koppelen competenties op een nieuwe manier aan elkaar. Onze organisatiestructuur verandert en wat is dan logischer om je fysieke werkplek daar goed op af te stemmen?

Verschillende architecten en de stuurgroep Herhuisvesting sloegen de handen ineen onder leiding van Richard Brouwer en kwamen tot een nieuw

personeel zijn overwegend positief. Met een ingenieus 'doorschuifstelsel' bouwen we stap voor stap het kantoor om."

**Na de heropening van het kantoor in oktober nodig ik iedereen uit zelf het resultaat te bekijken. We kunnen dan ook goed uitleggen hoe ons nieuwe kantoor aansluit bij de nieuwe processen, waardoor wij onze klanten nog beter van dienst kunnen zijn. U kunt zich hiervoor aanmelden via [communicatie@vhbinfra.nl](mailto:communicatie@vhbinfra.nl).**



# ‘Wij staan niet te juichen voor al die wegenprojecten’

Hans Berkhuisen, directeur Milieudéfensie

Half mei maakte het kabinet 800 miljoen vrij voor verbetering van de verkeersdriehoek Hilversum-Amersfoort-Utrecht; de Spoedwet Wegverbreding maakt het de komende jaren mogelijk om overal in het land dertig verkeersknelpunten aan te pakken met wegverbreding of benutting van de vluchtstrook; de opgeschorte verbreding van de A4 bij Leiderdorp is hervat. Is al dat aanstaande nieuwe asfalt geen schrikbeeld voor Milieudéfensie – voelt ze zich niet buitenspel gezet?

“Het zijn vooral de omwonenden van dat asfalt die buitenspel worden gezet,” zegt Hans Berkhuisen, directeur van Milieudéfensie. “Want door de Spoedwet wordt voor hen, en trouwens alle Nederlandse burgers, de mogelijkheid tot inspraak sterk ingeperkt of in ieder geval beknot. In normale procedures bij wegebouw zijn er afspraken over metingen van de luchtkwaliteit en geluidhinder, maar die zijn nu minder goed en minder uitgebreid of gelden niet meer als voorwaarde. Dat is een verslechtering. Wij staan dus niet te juichen voor al die wegenprojecten. Wij vinden dat er juist gestreefd moet worden naar minder automobilitéit en meer duurzame oplossingen, zoals verbetering van het openbaar vervoer. De ervaring leert trouwens dat elke flessenhals die wordt opgelost, ergens anders een nieuwe creëert. Kijk maar eens naar Los Angeles waar ze inmiddels twee maal zes

rijstroken hebben, maar het verkeer niettemin nog steeds stilstaat.”

## Werkt de economische crisis misschien mee aan de huidige versoepeling van procedures?

“Die indruk hebben wij wel. Men, dat wil zeggen het rijk, is nu gefocust op economisch herstel en eigenlijk wil men ook een teruggang naar de toestand van vóór de economische crisis. Terwijl er inmiddels óók een klimaatcrisis is, een voedselcrisis en nog allerlei andere ernstige zaken, zoals het opraken van grondstoffen, waarvoor helemaal geen aandacht meer is. Dat betreuren wij. Want doorgaan op dezelfde voet als in het verleden en ernaar streven om weer op het oude niveau te komen, zijn op de langere termijn niet houdbaar in onze westerse samenleving. Het is nu het moment om je als overheid en als politieke partijen in te zetten voor structurele veranderingen.”

**De Spoedaanpak zet ook vaart achter projecten die door allerlei procedures al vele jaren – soms decennia zoals bij de A4 Midden Delfland – op uitvoering wachten. Kunt u zich de doorgemaakte frustraties van bestuurders en bouwers voorstellen?**

“Dat de bestuurders niet voor elkaar kregen wat ze wilden, zoals in Midden Delfland, komt voornamelijk doordat ze hun werk steeds opnieuw niet goed hebben gedaan,” antwoordt hij. “Ze hebben fouten gemaakt in de bestaande procedures en meetgegevens verkeerd geïnterpreteerd. Het is dus hun eigen schuld. Uiteindelijk hebben wij in de Nederlandse samenleving spelregels met elkaar afgesproken en in wetten vastgelegd, zodat een fatsoenlijke en zorgvuldige besluitvorming gegarandeerd is. We vinden het erg dat er nu met die Spoedwet te gemakkelijk over allerlei zaken heen gestapt kan worden. Ofschoon het op zich wel goed is dat proceduretijden verkort worden en de dingen sneller en soepeler gaan, zal de kwaliteit van de besluitvorming in veel gevallen verslechteren. Terwijl je in ons beeld veel meer aan de voorkant met elkaar, dus met burgers en hun belangengroepen, moet bekijken wat de opgaven voor een gebied zijn en hoe je daar op een goede manier integraal mee om kunt gaan. Als je dingen gezamenlijk bedenkt, krijg je veel meer draagvlak én een smallere kloof tussen overheid en burgers.”

**Al in 2003 nam Milieudefensie krachtig stelling tegen de Spoedwet, onder meer met een demonstratie op het Binnenhof. De beschuldiging viel toen dat de overheid de gezondheid van de Nederlanders buitenspel zette. Inmiddels is de Spoedwet al een poosje van kracht en wordt een veelvoud aan autowegen aangepakt...**

“En dat is dus te betreuren,” zegt de directeur van Milieudefensie. “Te meer daar er gemeenschapsgeld wordt geïnvesteerd in infrastructuur waarvan we niet eens weten of we die straks nog kunnen gebruiken. Want we zitten ondertussen ook met schaarste aan fossiele brandstoffen, dus is het de vraag of we over tien jaar nog wel hetzelfde autogebruik hebben als nu. We hadden er verstandiger aan gedaan om al die miljarden te investeren in vormen van mobiliteit die duurzaam zijn, veel meer toegesneden op de lange termijn. Dus geldt voor een verbeterd openbaar vervoer, en misschien ook voor elektrische auto’s in combinatie met duurzame elektriciteitsopwekking.”

## ‘Steeds de luis in de pels’

Milieudefensie geldt als de belangrijkste Nederlandse mobiliserende actiegroep. De organisatie is in 1971 opgericht als reactie op het alarmerende rapport van de Club van Rome. Milieudefensie telt circa 80.000 leden en donateurs en heeft in het hele land zeer actieve afdelingen.

Bioloog en planoloog Hans Berkhuizen (1956) is sinds 1 januari 2010 directeur van Milieudefensie. Hij trad aan bij een niet al te gunstig getij: er wordt flink geknepen op de subsidie van milieuorganisaties, wat Milieudefensie onder meer dwong tot een personeelsreductie. Berkhuizen vindt deze en andere omstandigheden echter tevens een uitdaging. “De Nederlandse milieubeweging is al bijna veertig jaar zoals ze is,” zegt hij. “De maatschappij is in die tijd echter sterk veranderd en in mijn visie moet de milieubeweging dus óók veranderen. Het is voor mij dus een mooi moment om in te stappen en mede vorm te geven aan die veranderingen en een nieuwe koers in te slaan. Tegelijk wordt een sterke milieubeweging momenteel weer erg noodzakelijk – vooral vanwege de ontwikkeling dat het makkelijker wordt om over allerlei vroegere afspraken heen te stappen. Juist dan is een milieubeweging in het belang van de Nederlandse maatschappij en haar burgers, maar biedt ze ook sterke voordelen voor de overheden – wij zullen immers steeds als de niet-institutionele luis in de pels de overheden stimuleren en uitdagen om zorgvuldigheid van besluitvorming na te streven.”

**Op de vraag of Milieudefensie in de ingeslagen nieuwe koers minder activistisch wordt, antwoordt Hans Berkhuizen:**

“Dat is niet direct onze bedoeling. Het uitoefenen van druk in de richting van bedrijven en overheden is een belangrijk wapen voor maatschappelijke organisaties als de onze. Dat moeten en zullen wij op een zorgvuldige en effectieve manier blijven doen waar nodig. Het mobiliseren van mensen is een sterk punt van Milieudefensie. Met onze achterban, dus met vele mensen, zorgen wij ervoor dat er aandacht is en blijft voor milieuonderwerpen en ook voor de oplossingen.”

## Van Hattum en Blankevoort



Korenmolenlaan 2  
Postbus 525  
3440 AM Woerden  
Telefoon 0348 43 51 00  
Fax 0348 43 51 11  
E-mail [info@vhbinfra.nl](mailto:info@vhbinfra.nl)  
[www.vhbinfra.nl](http://www.vhbinfra.nl)

**Regio Noord**  
Bingerweg 25  
Postbus 2075  
2002 CB Haarlem  
Telefoon 023 53 87 434  
Fax 023 53 87 560  
E-mail [regionoord@vhbinfra.nl](mailto:regionoord@vhbinfra.nl)

**Regio Zuid**  
Nanengat 7  
Postbus 25  
3350 AA Papendrecht  
Telefoon 078 64 41 299  
Fax 078 64 41 274  
E-mail [regiozuid@vhbinfra.nl](mailto:regiozuid@vhbinfra.nl)

**Elja Beton- en Waterbouw**  
Nijverdalseweg 133  
Postbus 251  
7460 AG Rijssen  
Telefoon 0548 53 96 30  
Fax 0548 53 69 40  
E-mail [info@eljabetonenwaterbouw.nl](mailto:info@eljabetonenwaterbouw.nl)  
[www.eljabetonenwaterbouw.nl](http://www.eljabetonenwaterbouw.nl)

**Koninklijke VolkerWessels Stevin**  
Oostmaaslaan 71  
Postbus 2630  
3000 CP Rotterdam  
Telefoon 010 42 44 244  
Fax 010 42 44 233  
E-mail [info@volkerwessels.com](mailto:info@volkerwessels.com)  
[www.volkerwessels.com](http://www.volkerwessels.com)

**Volker Staal en Funderingen**  
Quarantaineweg 10, havennr. 2642  
Postbus 54548  
3008 KA Rotterdam  
Telefoon 010 29 92 288  
Fax 010 29 92 277  
E-mail [info@vsf.nl](mailto:info@vsf.nl)  
[www.vsf.nl](http://www.vsf.nl)

**SPT Offshore**  
Pelmolenlaan 1  
Postbus 525  
3440 AM Woerden  
Telefoon 0348 43 52 60  
Fax 0348 43 52 61  
E-mail [info@sptoffshore.com](mailto:info@sptoffshore.com)  
[www.sptoffshore.com](http://www.sptoffshore.com)

**VWS Geotechniek**  
Korenmolenlaan 2  
Postbus 525  
3440 AM Woerden  
Telefoon 0348 43 52 54  
Fax 0348 43 52 55  
E-mail [info@vwsg.nl](mailto:info@vwsg.nl)  
[www.vwsgeotechniek.nl](http://www.vwsgeotechniek.nl)

**VolkerInfra**  
Lange Dreef 19  
Postbus 217  
4130 EE Vianen  
Telefoon 0347 35 76 50  
E-mail [info@volkerinfra.nl](mailto:info@volkerinfra.nl)

