

COLUMN

Bart Bouwens



## Maatwerk is vakmanschap

**W**e kennen het allemaal wel: die opmerkingen van verkopers die aangeven dat je iets maar gewoon moet accepteren omdat het gewoon zo is. “Dat hoort nu eenmaal bij dit type jasje”, is zo’n veel gehoorde kreet. Of: “Als u voor dit type zonnescerm kiest dan kunt u alleen maar zoveel meter uitvallengte hebben”. Maar eigenlijk willen we allemaal graag een speciaal voor ons bestemd artikel hebben. Natuurlijk heeft alles zijn prijs maar als we er tot in de lengte van jaren plezier, of andersom, last van kunnen hebben dan is het wel prettig dat we op zijn minst zelf de afweging kunnen maken of we er wel of niet meer voor willen betalen. We willen dan horen wat het extra kost of wat de mogelijkheden zijn als het artikel exact op onze situatie zou worden aangepast. Want voor je weet is goedkoop, duurkoop. En dat willen we niet!

Dat komen we binnen de Waterbouw nu ook regelmatig tegen. De komende jaren staan we in Nederland voor de opgave om vele bestaande kunstwerken (bruggen, sluisen, stuwen et cetera) te gaan renoveren en vervangen. Veel van die kunstwerken zijn aangelegd in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw en hebben inmiddels een grondige onderhoudsbeurt nodig.

In de afgelopen jaren zijn de eisen aan die kunstwerken (door middel van regelgeving en normering) sterk veranderd en uitgebreid. Door Europese regelgeving bijvoorbeeld zijn de eisen die gesteld worden aan de sterkte van die kunstwerken strikter geworden. Maar ook eisen aan veiligheid worden steeds uitgebreider. En die regelgeving zegt ook dat in principe alle kunstwerken aan die eisen moeten voldoen; vooral veiligheid weegt hierbij erg zwaar. Gaan we bestaande bruggen en sluisen renoveren, dan moeten ze dus getoetst worden en voldoen aan al die strenge normen en regels. Nu is het zo dat die normen ook aangeven welke krachten er op de kunstwerken komen waarop ze getoetst moeten worden. En ook die krachten zijn in de loop der jaren gewijzigd; kunstwerken moeten steeds sterker worden omdat onder andere de vrachtwagens die rond rijden veel zwaarder zijn geworden maar ook schepen zijn groter geworden en

daarmee ook de schroefbelastingen op de bodems, kademuuren, sluisdeuren enzovoort.

Als we die bestaande oude kunstwerken gaan toetsen aan de nieuwe eisen met de nieuwe belastingen, dan komt het nog wel eens voor dat ze niet meer voldoen aan de huidige eisen. Maar even zo vaak ziet die sluis er nog prima uit, vertonen de bewegingswerken van de deuren geen enkel probleem en maakt de schipper er nog met veel plezier gebruik van. Hoe kan dat dan? Moet dat kunstwerk nu werkelijk vervangen worden door een nieuwe omdat het niet meer aan de eis voldoet?

En dáár komt het dan aan op Vakmanschap. De echte vakman weet namelijk maatwerk te leveren, daar waar het nodig is. Die gaat zoeken naar het werkelijke gebruik van die sluis: hoe vaak per dag wordt hier gesluisd en hoe vaak stuurt het bewegingswerk dus de deuren aan? Moet hij dan wel aan die strenge norm voldoen of kan het ook een tandje minder? Komen hier werkelijk wel die allerswaarste schepen of is dat voor deze sluis helemaal niet relevant? Heeft de weg over die brug nog wel dezelfde functie als in de periode waarin hij is ontworpen; vaak zijn verkeerswegen in gemeenten of provincies door de jaren heen fietspad geworden. Door rekening te houden met de actuele functionaliteit, de actuele situatie en de staat van het object zijn vele miljoenen euro's te besparen in renovatie en onderhoud.

Zo'n besparing moet een belangrijke drijfveer zijn om in de komende jaren op een slimme en verantwoorde manieren onze kunstwerken te gaan toetsen. Dat wil niet zeggen dat we creatief moeten gaan worden om alles maar goed te keuren en zo de problemen voor ons uit te schuiven. Nee, dat zeker niet maar het gaat wel om het inzetten van de juiste kennis om zo efficiënt en economisch mogelijk onze infrastructuur te laten voldoen aan de functionaliteit die van het object gevraagd wordt. Dat vraagt dus om Maatwerk. En Maatwerk vraagt om Vakmanschap!

Tijdens de 'Bruggendag' op 17 maart aanstaande geeft Movares een lezing over het leveren van Maatwerk bij de renovatie van bestaande kunstwerken.

Bart Bouwens is consultant en trekker van het cluster Transport over Water bij Movares Water. Hij houdt zich bezig met vraagstukken over Scheepvaart, Transport en Waterbouw. Daartoe behoren veelal vraagstukken rondom onderhoud en realisatie van natte infrastructurele voorzieningen zoals sluisen, havens, vaarwegen en bruggen en dijken.

## ASV: 'Antwoord provincie Noord Brabant over spertijden Beekse Brug teleurstellend'

**BEEK EN DONK** 'Teleurstellend', zo noemt de **Algemeene Schippers Vereeniging** het antwoord van de provincie Noord Brabant naar aanleiding van vragen over de spitsluiting voor de Beekse Brug in Beek en Donk. 'De provincie gaat er vanuit dat Rijkswaterstaat (RWS) zorgvuldig de tegenstrijdige belangen van de gebruikers van de infrastructuur tegen elkaar afweegt, en trekt de conclusie dat de spertijden van de Beekse Brug gewoon doorgang kunnen vinden'.

Provincie Noord Brabant in haar antwoord: 'De bediening van objecten zoals bruggen en sluisen op de Zuid-Willemsvaart is een ver-

antwoordelijkheid van RWS. Als er sprake is van kruising van een vaarweg met provinciale wegen, zoals bij de Beekse Brug, vindt een afweging tussen verschillende belangen plaats (...) Bij die afweging is geprobeerd zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de diverse belanghebbenden, met soms tegenstrijdige belangen'. De provincie is in dit geval akkoord gegaan met de door RWS gekozen afweging omdat die volgens haar zorgvuldig is afgewogen. ASV noemt het antwoord teleurstellend, ook omdat er inhoudelijk verder nergens op in wordt gegaan. De ASV mag in juni wel langskomen voor het geven van haar visie bij de evaluatie.

BINNENVAARTPROJECT EMMA KRIJGT SUBSIDIE

# Hamburg profiteert bovengemiddeld van Interreg-programma

**DÜSSELDORF** Bij de verdeling van fondsen uit het EU Interreg-programma heeft de regio noordelijke Noordzee en Oostzee goed geprofiteerd. Van een aantal belangrijke projecten hebben Hamburgse organisaties de coördinatie in handen. Daarom ziet de hanzenstad zich als een winnaar in de race om de poen. “De projecten (21) versterken de positie van Hamburg als hart van Europa”, zegt de Hamburgse wethouder voor Europese aangelegenheden, Wolfgang Schmidt.



JUDITH STALPERS

**O**f Hamburg nu het centrum van Europa is of niet, belangrijk is dat ook de noordelijke regio van de EU een betere infrastructuur krijgt. Drie projecten die de Haven Hamburg in zijn persbericht van 10 februari noemt, zijn in ieder geval belangrijke bijdragen aan een verbetering van de 'natte economie'.

Belangrijk voor de binnenvaart is het EMMA-project. Eind 2015 werd dit specifieke binnenvaartproject binnen het Oostzee Interreg VB goedgekeurd. De Haven Hamburg Marketing e.v. coördineert de activiteiten om de binnenvaart in Duitsland en Europa, met name Oost-Europa, te versterken. Doel is een groter deel van de vrachttransporten op het binnenschip te krijgen. Haven Hamburg Marketing denkt aan digitaal gesteunde vlootmanagement bij binnenvaartrederijen, het invoeren van lijndiensten in de Oostzee-regio en van een digitaal informatiesysteem voor de Europese binnenvaart. Kort samengevat gaat het om betere achterland- cq. shortsea-verbindingen van en naar de

Noord-Duitse zeehavens. De binnenvaart en het milieu kunnen inderdaad immens profiteren wanneer Hamburg zijn woorden met daden laat volgen.

In het Baltic Science Network werken 20 organisaties uit de landen rond de Oostzee (inclusief Rusland) op wetenschappelijk gebied samen. Gezamenlijk onderzoek, uitwisseling van wetenschappers en een gecoördineerde lobby naar Brussel staan hier op het programma dat in Hamburg door het stedelijk wetenschapsbureau wordt geleid. Het gaat hier om het stimuleren van de wetenschappelijk kwaliteit op een breed gebied, waarvan een deel met de 'natte economie' te doen zal hebben.

NorthSEE is voor de Noordzee wat Baltic Lines is voor de Oostzee. In beide goedgekeurde projecten gaat het om de exploratie en exploitatie van de zee in goede banen te leiden. De zee wordt hoe langer hoe meer voor economisch nut gebruikt. Denk aan olie, gas, scheepvaart, visserij, windenergie, natuurbehoud, toerisme. NorthSEE en Baltic Lines zijn platformen om de discussie tussen de verschillende partijen te voeren om – hopelijk - tot pragmatische oplossingen te komen om de zee optimaal en tegelijkertijd natuurvriendelijk te benutten. Het Bondsbureau voor Scheepvaart en Hydrografie is penvoerder voor het NorthSEE project.

In totaal worden 21 projecten in de regio rond Noord- en Oostzee via het Interreg-programma van de EU gesteund. Deze krijgen de komende drie jaar 6,6 miljoen euro. Interreg-programma's dienen de betere samenwerking binnen Europa. Per definitie gaat het om internationale programma's die in samenwerking tussen verschillende instituten, bedrijven en overheden duurzaamheid, milieu-ontlasting en innovatie als richtlijnen hebben. Dit keer gaat het om de tweede fase van het Interreg-programma, die van 2014 – 2020 loopt.

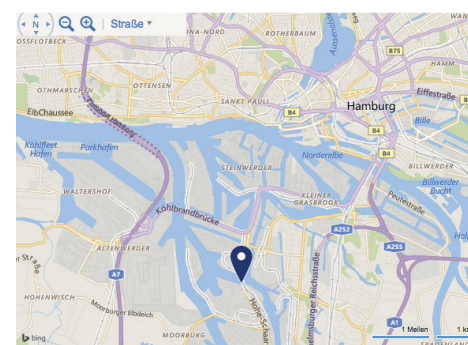
HPA KOMT 40 MILJOEN EURO ROOD TE STAAN

## Bouwprojecten haven Hamburg duurder dan gepland

**DÜSSELDORF** De stad Hamburg heeft een probleem. Infrastructuurprojecten vallen systematisch duurder uit en realisaties duren langer dan aangekondigd. Dat geldt ook voor grote havenprojecten die in aanbouw zijn. De stad moet nu 70 miljoen euro extra bij elkaar schrapen om ze af te maken. En al die projecten lopen ook nog eens ver achter op schema.

JUDITH STALPERS

Duitslands grootste zeehaven heeft weer slecht nieuws weg te slikken. Na de gekrompen overslagcijfers van 2015 gaat de nieuwbouw van de belangrijke Rethelappbrücke door het havengebied 21 miljoen meer kosten dan gepland. Oorspronkelijk had de Hamburg Port Authority (HPA) voor deze ophaalbrug – de grootste van Europa - 100 miljoen euro begroot en hij zou in 2012 klaar zijn. De opening werd in de loop der tijd naar het najaar van 2015 verschoven. De HPA noemt dit keer geen datum wanneer de brug klaar komt, maar wel dat de kosten tot 175 miljoen euro zijn opgelopen. De HPA wijdt het aan de goede conjunctuur in de Duitse bouwwereld. Het is moeilijk om aan personeel te komen. Bedrijven hebben hun orderboeken vol. En dat maakt ook bouw materiaal duurder dan voorzien. Hetzelfde geldt voor de Kattwyk-



Locatie van de Rethelappbrücke in Hamburg.

brücke die 36 miljoen (+ 16 procent) meer gaat kosten, de renovatie van de Waltershofer Hafen, de uitdieping van de Elbe en de renatureringsproject Kreefsand in de Elbemonding. Al met al rekent de HPA nu met meerkosten van 70 miljoen voor 2016, waardoor de haven een tekort van 40 miljoen in de boeken moet noteren. Dit 'mismanagement' van bouwprojecten zorgt voor ergernis in de Hamburgse stadsraad. Het senaat (stadsbestuur) had toch 'stabiele kosten' beloofd. Ook de haven lijdt onder de vertragingen en kostenverhogingen. Zo is er minder geld voor andere projecten beschikbaar en de verkeerschaos rond de haven houdt langer aan zonder verbeterde infrastructuur.