

BRUGGENBOUWERS VAN DE TOEKOMST

Nederland is een GWW-land bij uitstek. De Nederlandse infrabranche beschikt over veel creativiteit, ruimte voor innovaties, kennis en deskundigheid. Wat maakt de infrasector zo krachtig en hoe kan de sector werken aan vernieuwing en vooruitgang? Hoe toekomstbestendig is de infrasector eigenlijk? Dit soort vragen kwam naar voren tijdens een rondetafelgesprek dat InfraTech begin juni met vier deskundigen op infragebied initieerde.

De deskundigen aan tafel

Mozafar Said, projectmanager bij Projectmanagement en Engineering (PME) van Stadsontwikkeling Rotterdam; **Leentje Volker**, secretaris van het Opdrachtgeversforum in de bouw en universitair docent aan de faculteit Bouwkunde van de TU Delft; **Albert Martinus**, bestuurslid MKB Infra en directeur Lindeloof en Maarten Krijger, business development bij XKP visual engineers.



V.l.n.r. Maarten Krijger, Albert Martinus, Mozafar Said en Leentje Volker

In het Opdrachtgeversforum zitten de bestuurders van grote publieke en semipublieke opdrachtgevers in de bouwsector. "Ons doel is om kennis en ervaring te delen, om elkaar scherp te houden en ook om kleinere partijen bij het forum te betrekken", legt Volker uit. PME van Stadsontwikkeling is betrokken bij alle infrastructurele projecten van Rotterdam. Said is zelf deskundig in wegverbreding en bruggenbouwen. "Met ons bureau zijn we voornamelijk gefocust op innovatieve concepten en duurzaamheid", zegt Said. Als voorbeeld noemt hij de 150 slanke, hinderarme composietbruggen in de stad Rotterdam. Een composietbrug is in twee dagen opgebouwd. "Dit is een behoorlijk vooruitstrevend en gedurfd project", zegt Said. Martinus heeft een aannemersbedrijf voor infra- en civieltechnische projecten. "Publieke en private partijen in de infrasector moeten slimmer en efficiënter samenwerken. De MKB-gedachte hierbij is om in een ketensamenwerkingsverband een evenwichtige marktwerking te creëren", geeft Martinus aan. Krijger is medeoprichter van XKP visual engineers, die zijn gespecialiseerd in het visualiseren van complexe projecten in de infrastructuur en offshore. Hun expertise zit ook in tunnelveiligheid specifiek voor hulpverleners, zoals bij het A4-tunnelproject in Schiedam. "We visualiseren

het project zodat leek en techneut snappen wat de bedoeling is", zegt Krijger.

Lef

"Bij infrastructuur draait het om bereikbaarheid en verbinding", zegt Said. "Als ingenieurs moeten we ervoor zorgen dat mensen hun bestemming bereiken. Vergeleken met andere landen heeft het dichtbevolkte Nederland een uitstekend werkende infrastructuur." Said heeft bewondering voor Nederlandse opdrachtgevers en bouwbedrijven die het lef hebben om juist in deze tijd out of the box te denken om de economie een forse impuls te geven. Zoals Rijkswaterstaat die de zeesluizen in IJmuiden heeft geïnitieerd. "Lef is ook het durven verbreden van het asfalt, zoals de A15, A4 en de A2", vult Martinus aan. Volker vindt de deskundigheid van vele Nederlandse ingenieursbureaus een pluspunt voor het realiseren van innovaties. "Maar, de samenwerking tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers kan veel intensiever. Het gebeurt weliswaar vaker, maar goede samenwerking hangt sterk af van ambitieuze bestuurders, die veranderingen willen doorvoeren", stelt Volker vast. Volgens Said zitten partijen steeds vaker al in de voorfase van een project bij elkaar aan tafel om het plan te bespreken. "Idealer is om de aannemer in de ontwerpfase al bij het project te betrekken vanwege zijn ervaringen in de projectuitvoering", meent Said. Volker vindt dat de aanpak van bijvoorbeeld best value procurement prima hierop aansluit. De opdrachtnemer treedt op als expert, waarmee hij zich onderscheidt van andere aanbieders in het veld. "Je ziet dat Rijkswaterstaat bij GWW-projecten de BVP-wijze steeds vaker hanteert in plaats van de traditionele aanpak van projecten tegen de laagste prijs", zegt Volker. Krijger merkt op dat opdrachtgevers bij wie zij in een vroeg stadium in gesprek zijn, niet zonder meer een opdracht op tafel leggen, maar steeds vaker vragen om de beste oplossing voor hun probleem. "Dat geeft ons ruimte om een slimme en creatieve oplossing te bedenken, waardoor we juist vaak opdrachten krijgen. Ook als onze oplossing soms duurder is", zegt Krijger.

Nieuwe kennishebbers

Zorgelijk vindt Volker de magere aanwinst van nieuwe kennishebbers. "Overheidsorganisaties

moeten bezuinigen, kennis gaat weg en wordt niet vervangen", zegt Volker. Volgens Martinus moet een technisch beroep beter gewaardeerd worden. Ook vindt hij dat meer vrouwen voor een technisch beroep in de infrasector moeten kiezen. "Diversiteit draagt bij aan een betere structuur en continuïteit in een team." Volgens Said moet de belangstelling voor techniek op de basisschool al aangewakkerd worden. "Kinderen vinden het ook leuk om te horen hoe een windmolen werkt of hoe je een brug moet bouwen." Krijger denkt dat de sector ook last heeft van een imagoprobleem. "De maakbaarheid van Nederland vinden we zo gewoon, dat een bijzonder project ons niet meer opvalt", zegt Krijger.

Toekomst van infra

Volker denkt dat de komende jaren de nadruk zal liggen op hergebruik en transformatie in de bebouwde omgeving. "De herontwikkeling van havens, bijvoorbeeld, zal gepaard gaan met nog betere en slimme oplossingen." Volgens Said zullen duurzaamheid en innovatief bouwen een belangrijke rol spelen. "Ik mis vaak binnen organisaties een full time innovatieleider", zegt Said. Martinus deelt deze opvatting. "De organisatiecultuur bepaalt sterk of iemand zich 24 uur per dag met innovatie mag bezighouden", zegt Martinus. Krijger stelt vast dat de crisis een springplank is voor slimme oplossingen die een beroep doen op de creativiteit en professionaliteit van ingenieurs. "Herontwikkeling is immers veel lastiger dan iets nieuws bouwen in een lege polder", aldus Krijger. De deelnemers aan dit rondetafelgesprek zijn het erover eens dat innovatie de komende tijd het speerpunt van de infrasector moet zijn. "Naast een bundeling van krachten, is voor innovatie vooral lef nodig die de weg plaveit naar een duurzame infrastructuur", besluit Said.

Vakbeurs InfraTech staat in teken van 'Krachtig vooruit'.

InfraTech is de tweejaarlijkse ontmoetingsplaats voor de GWW-sector die volgend jaar van 20 tot en met 23 januari plaatsvindt in Ahoy Rotterdam. Deze vakbeurs staat dan in het teken van 'Krachtig Vooruit', om aan te geven dat door kennisdeling en bundeling van deskundigheid aan de infrasector een flinke boost gegeven kan worden.

Kijk voor meer informatie op www.infratech.nl