

JUNI 2016

bouwwen

MAGAZINE OVER ONTWIKKELING IN BOUW EN INFRA



Sjors van der Hoorn
Uitvoerder op het grootste
wegenbouwproject

Ieder zijn eigen
ontwikkeling bij
Aannemingsbedrijf
De Wit

Steigerbouwer
is nu echt een vak

LOOPBAANTRAJECT STOPT

Blijven nadenken over je inzetbaarheid

Het Loopbaantraject Bouw & Infra verdwijnt per 1 juli 2016, samen met Stichting Fundeon. Vanaf die datum is er een nieuw instituut in de bedrijfstak: Vollandis, centrum voor duurzame inzetbaarheid.

De twee voorzitters van Vollandis vertellen wat er verandert – en wat hetzelfde blijft.

“De afgelopen tien jaar konden werknemers in onze sector een loopbaantrap zetten met subsidie vanuit het Scholingsfonds. Dat gebeurde via het Loopbaantraject Bouw & Infra. Bij het afsluiten van de nieuwe cao, halverwege vorig jaar, is afgesproken die voorziening anders te organiseren. En de loopbaanmogelijkheden, waar mensen recht op hebben, niet meer collectief te financieren.”

Aan het woord Peter Roos, namens FNV sector Bouw voorzitter van de nieuwe Stichting Vollandis. Hij benadrukt dat het belang van opleiding en ontwikkeling niet afgenomen is. Integendeel: de veranderingen in de bouw vragen steeds meer van medewerkers.



↑ Peter Roos

↓ Henk Homberg



VERANTWOORDELIJKHEID

Ook Henk Homberg, namens Bouwend Nederland voorzitter van Stichting Vollandis, onderstreept hoe belangrijk ‘duurzame inzetbaarheid’ is. “Je moet in staat zijn om te schakelen gedurende je loopbaan, al was het maar vanwege de technologische ontwikkelingen die op ons afkomen. Het vak dat je nu leert, is er over twintig jaar misschien niet meer. Nadenken over je loopbaan is een verantwoordelijkheid van werknemers zelf, maar ook van de werkgever. Onze

bouw- en infrasector heeft een reputatie hoog te houden als het gaat om de zorg voor opleiding en ontwikkeling van medewerkers. Dat was zo en dat blijft zo.”

KIJK VOORUIT

Het gaat vooral om de zogenoemde duurzame inzetbaarheid, stellen beide voorzitters. Peter Roos: “Voor de FNV is dat een belangrijk thema, omdat mensen langer moeten doorwerken en ze steeds meer moeite hebben hun pensioen gezond te halen. Want je wilt toch ook nog een beetje kunnen genieten als je met pensioen bent. Het is ook belangrijk dat mensen plezier in hun werk hebben en houden. En dat zij zich kunnen ontwikkelen.” En Henk Homberg zegt: “Werk veilig. Heb plezier. Kijk vooruit. Dat zijn de drie kerndoelen van Vollandis. Daarin komt die duurzame inzetbaarheid samen. Vollandis zal vooral proberen mensen aan het denken te krijgen over die thema’s. Zodat zij vervolgens in beweging komen, bijvoorbeeld door een loopbaantrap te zetten.”

De komende maanden zal Vollandis werknemers en werkgevers in de bouw en infra informeren over de veranderingen en het veranderde aanbod voor opleiding en ontwikkeling. ■

COLOFON

Bouwen was het magazine over loopbaanontwikkeling en ontwikkelingen in vaktechniek. Dit is de laatste uitgave. De afgelopen jaren werd Bouwen gratis toegestuurd aan werknemers en werkgevers voor wie de cao voor de Bouwnijverheid geldt. Bouwen werd gemaakt in opdracht van het Loopbaantraject Bouw & Infra. **UITGEVER** Fundeon,

kennis- en adviescentrum voor de bouw en infra. **REDACTIERAAD** Betsie Brink, Robin Colard, Peter Boss (eindredacteur), Geert Wijnhoven (hoofdredacteur). **PRODUCTIE** Boss en Wijnhoven BV. **REDACTIONELE BIJDAGEN** Arthur van Beveren, Peter Boss, Geert Wijnhoven. **FOTOGRAFIE** Arthur van Beveren, Harry Linker, Marco Hofsté, Chris Pennarts. **VORMGEVING** V1 Communicatie,

Ermelo. **DRUK** Senefelder Misset. **OPLAGE** 115.000 exemplaren. **REDACTIEADRES** Boss en Wijnhoven, 030-2322517, e-mail bouwen@fundeon.nl. **WEBSITE** www.fundeon.nl. **ADRESWIJZIGINGEN** Bouwen wordt verstuurd naar iedere werknemer die onder de cao voor de Bouwnijverheid valt. De adressen worden beschikbaar gesteld door de organisatie die verantwoordelijk

is voor de cao-registratie. Indien uw adressering onjuist is, kunt u via uw werkgever laten controleren of uw juist adresgegevens beschikbaar zijn gesteld aan Cordares.

© Fundeon / Boss en Wijnhoven. Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen en / of gereproduceerd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

INHOUD



MEGA WEGENBOUWPROJECT

Sjors van der Hoorn en zijn collega's van SAAone bouwen bij de wegwitbreiding A1/A6 talrijke kunstwerken. Tussen het voortrazende verkeer vordert het werk gestaag.

VEILIGHEID VOOROP

Steigerbouwer is een echt vak geworden. Vanaf volgend jaar is mbo-niveau verplicht. Logisch, vinden steigerbouwers Daniël Marcis en Richard Steendam.



IEDER ZIJN EIGEN ONTWIKKELING

Blijven werken aan je eigen ontwikkeling. Dat is bij Aannemingsbedrijf De Wit (in Drunen en Breda) bedrijfsbeleid. Acht mannen over wat ze deden, doen en drijft.



Afscheid van Bouwen	2
Stelling, puzzelwinnaars colofon	
Bouwreportage	
Weguitbreiding A1/A6	4
Duurzame inzetbaarheid	
Nicole Reinders en Isa Diepenhorst	10
De loopbaan van ...	
ex-ijs hockeyprof Alexander Schaafsma	14
Steigerbouw	
een echt vak	18
Ontwikkeling	
bij Aannemingsbedrijf De Wit	22
Dubbelportret	
Leermeester Adri en leerling Sven	28

WEGUITBREIDING SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE KETEN VAN KUNSTWERKEN

Een kluwen van wegen en kunstwerken. Zo ziet de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) er op tekening uit. Het is op dit moment het grootste wegebouwproject van Nederland. Bouwen ging kijken hoe de kluwen op de grond wordt ontward en sprak met mensen die dat werk uitvoeren voor A1/A6, een van de vijf projecten van SAA.

Kunstwerk 42, het viaduct in de Papelaan over de A1, kan bijna worden afgevinkt. De mannen van Van Hattum en Blankevoort maken het wegdek gereed voor asfaltering. Uitvoerder **Sjors van der Hoorn** (29) uit Langeraar is tevreden: "We liggen prima op schema. Als het asfalt gedraaid is, gaan we verder met voegen aanbrengen. De planning luistert nauw bij dit project. Daarom hebben we ook om de week een LEAN-sessie met alle uitvoerders, zowel GWW, systemen, kabels en leidingen en de jongens van de geluidschermen."

CIVIELE TECHNIEK

Sjors werkt zo'n acht jaar bij Van Hattum en Blankevoort, een van de VolkerWessels-bedrijven die deelnemen in het consortium SAAone. Civiele techniek is helemaal zijn ding. Dat geldt ook voor **Pascal Zegwaard** (21) uit Soest. Pascal studeert aan de Hogeschool Utrecht en loopt deze maanden als stagiair mee met Sjors. "Het mooie van civiele techniek is dat je ziet dat je daadwerkelijk iets maakt", zegt Pascal. Volgend jaar februari studeert hij af. Hij wil net als Sjors uitvoerder worden en later wellicht projectleider. Het contact met de praktijk heeft hem in elk geval al geleerd wat in het begin het moeilijkste aan het vak van uitvoerder zal zijn: beslissingen nemen. "Dat doe je op basis van ervaring en die heb ik nog niet zo veel."

DEEL-PROJECTEN

De Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft als doel: een betere doorstroming en daarmee betere bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad en op veel plaatsen een prettiger leefomgeving voor bewoners.

De totale kosten: 4,4 miljard euro.

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat.

Het werk moet in 2020 gereed zijn. Vanwege de omvang is het project opgeknipt in vijf deelprojecten. De reportage op deze pagina's is gemaakt bij het deelproject A1/A6 Diemen-Almere Havendreef.

ENORME OPERATIE

Zo'n beetje op de plek waar de A9 en de A1 samenkomen, vertelt projectleider **Mark Dorrestein** (39) uit Utrecht wat dit SAAone zo bijzonder maakt. "De grootte. We werken met vijf civiele teams aan ongeveer veertig kunstwerken. We willen van al die delen een uniform geheel maken. Dat vergt veel overleg over planning, kwaliteit en veiligheid. Daarnaast is het logistiek een enorme operatie, want het verkeer moet kunnen blijven doorrijden. En we staan hier tussen de drukste weggedeelten van het land."

STOOTPLATEN

Dat is bij kunstwerk 40 goed te zien. Als een soort eiland ligt de onderdoorgang in aanbouw tussen de stromen auto's op de A1. Timmerman **Frans van Zijl** (62) uit Callantsoog maakt met zijn collega's **Aad Wolterman** (56) en **Edwin Wesemann** (39) de bekisting voor het storten van stootplaten. Lastig werk, zegt Frans, want de ondergrond is niet egaal. Er zouden ook prefab stootplaten gebruikt kunnen worden, maar in verband met de maatvoering is storten ter plaatse een goedkopere optie; dan weet je dat het altijd past.

ALTIJD TIMMEREN

Frans werkt vanaf 1980 bij Van Hattum en Blankevoort. Hij heeft nooit overwogen weg te gaan: "Het is een goede, fijne baas en er wordt naar iedereen

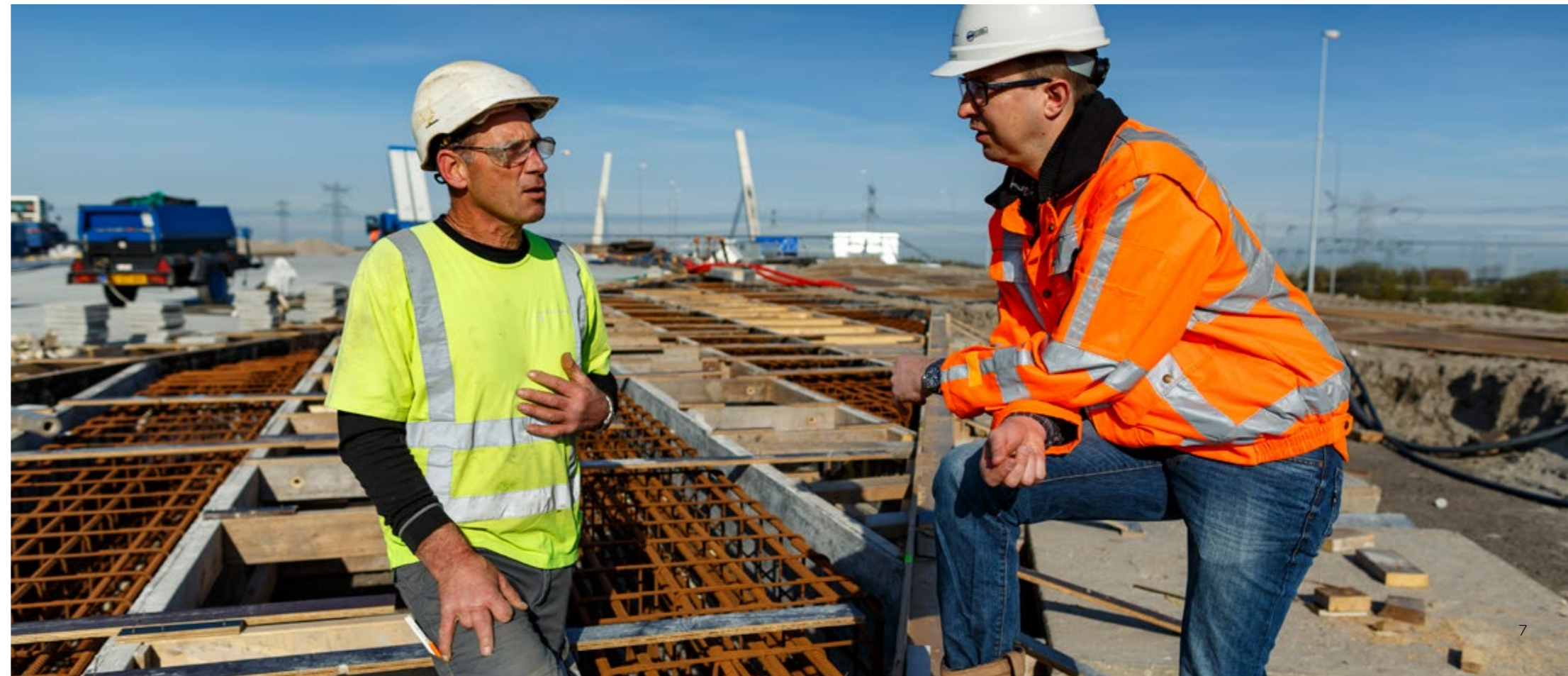


→ *Sjors van der Hoorn:*
"De planning luistert nauw bij dit project, we hebben om de week een LEAN-sessie met alle uitvoerders"

↓ *Mark Dorrestein (rechts):*
"Dit is logistiek een enorme operatie, we staan hier tussen de drukste weggedeelten van het land"



↑ *Pascal Zegwaard:* "Het mooie van civiele techniek is dat je ziet dat je daadwerkelijk iets maakt"



geluisterd. Als je iets vraagt, wordt het geregeld.” Frans heeft ook nooit de behoefte gehad om iets anders te gaan doen dan timmerwerk. “Ik ben liever zelf lekker bezig dan dat ik anderen vertel hoe zij het moeten doen.” Frans moet nog vier jaar tot zijn pensioen. “Lichamelijk ga je natuurlijk merken dat je ouder wordt. Maar ik heb nog plezier in mijn werk; er is niets mooiers dan traditioneel timmeren. En we zijn met een leuke vaste ploeg.”

NOOIT SAAI

Het ‘hoofdkantoor’ van SAAone Team 3 bevindt zich in keet 1F langs de Naardervaart. Daar vertelt werkvoorbereider **Elise van der Leest** (24) uit ‘s-Hertogenbosch wat haar boeit aan haar werk. “De dynamiek. Het is nooit saai, er gebeurt altijd wat en geen dag is hetzelfde.” En wat het moeilijkste is? “Dat is een lastige vraag ... Grenzen stellen, denk ik. Ik voel me snel verantwoordelijk.” Elise doet de werkvoorbereiding voor een aantal kunstwerken, onder andere de brug in de lokale weg De Goog (over de A1) en enkele ecopassages.

GEEN BINNENFUNCTIE

Elise werkt sinds één jaar bij Van Hattum en Blankevoort. Zij is bezig met de afronding van haar opleiding tot wiskundedocent. Tijdens die studie kwam ze als stagiaire in contact met de bouw en dat vond ze eigenlijk veel leuker dan wiskunde. Dus ging ze aan de HAN Civiele Techniek studeren. Het bevalt geweldig. Of ze over tien jaar nog in de bouw werkt? “Zeker weten. En ik zie me eerder project-



↑ *Elise van der Leest:*
“Wat het moeilijkste is? Grenzen stellen, denk ik”

↓ *Kunstwerk 36*
Fietstunnel
Diemsterbos

leider worden dan dat ik een binnenfunctie krijg. Maar voorlopig blijf ik werkvoorbereider. Ik wil beter worden in wat ik nu doe.”

SIMPEL TUNNELTJE

Bij SAAone komt het hele scala van infrastructureel werk voorbij. De Vecht gaat straks via het grootste aquaduct van Europa over de A1; 12 rijstroken liggen dan onder de rivier. Maar ook een bescheiden fietstunneltje vraagt specialistisch vakmanschap.



← *Frans van Zijl (links):*
“Ik ben liever zelf lekker bezig dan dat ik anderen vertel hoe zij het moeten doen”

↓ *Kunstwerk 40, onderdoorgang in de A1 richting Amersfoort*

Bij kunstwerk 36, de fietstunnel Diemsterbos-West onder de A9, legt Mark Dorrestein uit waarom je met zo’n relatief klein object toch een jaar bezig kunt zijn. Eerst is het oostelijke deel aangelegd, nu krijgt de westelijke zijde vorm en vervolgens wordt het verkeer daar overheen geleid en kan het middenstuk gebouwd worden. Mark: “Eigenlijk een simpele fietstunnel, maar omdat het verkeer moet kunnen doorrijden, maakt de fasering en de beperkte werkruimte er een uitdagend kunstwerk van.” ■



SAAONE

SAAone realiseert de wegwitbreiding A1/A6 Diemen-Almere Havendreef. SAAone is een consortium van VolkerWessels, Boskalis, Hochtief en DIF. Een van de VolkerWessels-bedrijven betrokken bij het project is Van Hattum en Blankevoort. De wegwitbreiding A1/A6 beslaat een afstand van 20 kilometer. Tussen knooppunt Diemen en de

Hollandse brug krijgen de A1 en de A6 beide 2x5 rijstroken. Vanaf de Hollandse Brug tot en met de Hoge Ring bij Almere krijgt de A6 4x2 rijstroken. Op het hele traject komt een wisselbaan van 2 rijstroken. Daarnaast wordt een deel van de A1 ter hoogte van Muiden verlegd. De uitbreiding van de A1/A6 omvat verder onder andere in een permanente bypass in

knooppunt Diemen van de A9 naar de A1 met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal; een aquaduct onder de Vecht; aanpassing van knooppunt Muiderberg en een uitbreiding van de Hollandse Brug. Tussen Almere Stad-West en Almere Haven komt een nieuwe aansluiting Almere Havendreef en bij de aansluiting Hoge Ring wordt een knooppunt gerealiseerd.

