

A low-angle photograph of a construction site under a clear blue sky. A large green crane is lifting a heavy load in the center. Two tall buildings with blue glass facades are visible. In the foreground, the backs of three construction workers wearing white hard hats and high-visibility vests are seen. One worker is pointing towards the crane. A white outline of several interlocking puzzle pieces is overlaid on the left side of the image.

7. BEDRIJFSGEGEVENS

MET KEURMERK VOOR AANTOONBARE RESULTATEN

INVENTARISATIE PRAKTIJKIMPACT 4C

USE CASES NOVEMBER 2020



FRANS CRUIJSSEN EN DIRK T HOOFT



INVENTARISATIE PRAKTIJKIMPACT 4C NOVEMBER 2020

2.2 KWALITATIEVE BESCHRIJVING DOOR MIDDEL VAN EEN FACTSHEET

De aard van de indirecte effecten maakt dat de behandeling ervan noodgedwongen veelal kwalitatief en beschrijvend is. Use cases van indirecte effecten laten zich immers niet zo gemakkelijk samenvatten in een getal. Echter, bij deze beschrijving hebben we wel geprobeerd om dit zo gestructureerd mogelijk te doen, zodat de use cases te categoriseren en eventueel te vergelijken zijn. Dit stelt ons in staat om te analyseren en te concluderen op welk vlak er met name goede resultaten geboekt zijn en welke onderdelen minder goed in de praktijk tot bloei zijn gekomen.

- Met dit doel in gedachten hebben we een factsheet ontwikkeld dat een use case op een gestandaardiseerde manier beschrijft. Deze factsheet bestaat uit de volgende onderdelen:
- Naam en datum van interview
 - Beschrijving van de use case
 - Beschrijving van de link met specifieke 4C projecten of het 4C programma in het algemeen
 - Orde-effect
 - Categorie indirect effect
 - Extra omzet nieuwe ketenregie activiteiten
 - Extra vrachtkilometers van de weg
 - CO₂ besparing
 - Meer arbeidsplaatsen
 - Optimalisatie van een supply chain binnen 1 bedrijf of keten
 - Mind shift/inspiratie
 - Tooling die voorwaarden voor 4C verbetert
 - Nieuwe kennis
 - Vestigingsklimaat
 - Een quote
 - Link naar aanvullende informatie
 - Overige opmerkingen
 - Illustratie



43

LOGISTISCH BOUWEN

De rol van de bouwver is veranderd; steeds meer wordt hij inkoper en coördinator van de vele onderaannemers. Nog nooit is het zo druk geweest op de bouwplaats; het is een continu komen en gaan van mensen en materiaal. Het beheersen van de bouwlogistiek is net als het bouwen zelf het gevolg van de samenwerking tussen meerdere specialisten. Logistisch bouwen beoogt het aantal bewegingen rondom een bouwproject tot een minimum te beperken.

LINK MET 4C PROGRAMMA

Het 4C concept is een breekijzer geweest om bij aannemers duidelijk te maken dat afstemming tussen alle logistieke spelers op de bouwplaats noodzakelijk is. Dit maakt het ook mogelijk om beter af te stemmen met gemeenten en omwonenden. Logistisch bouwen probeert het theoretische 4C concept praktisch te maken in de context van grote bouwprojecten. Dit gebeurt in een aantal stappen: 1) quickscan van logistieke bewegingen, 2) workshop met betrokkenen, 3) acties voorstellen, 4) trainingen.

ONDERDEEL VAN EEN 4C PROJECT: nvt

REIKWIJDTE

2e orde: potentie logistieke verbeteringen in de nabije toekomst

CATEGORIE INDIRECT EFFECT	Gering	Behoorlijk	Groot
Extra omzet nieuwe ketenregie activiteiten			
Extra vrachtkilometers van de weg			
CO ₂ besparing			
Meer arbeidsplaatsen			
Optimalisatie supply chain binnen 1 bedrijf of keten			
Mind shift / inspiratie			
Tooling die voorwaarden voor 4C verbetert			
Nieuwe kennis			
Vestigingsklimaat			

"20% van de aanneemsom van grote bouwprojecten is terug te voeren op verschillende typen bewegingen."
(Bas Timmers)

OVERIGE OPMERKINGEN

Het idee van logistisch bouwen is ontstaan vanuit de gedachte om veiligheid te verbeteren door betere coördinatie van vervoersbewegingen op de bouwplaats. Logistieke optimalisatie wordt vervolgens mogelijk gemaakt door deze bouwplaatscoördinatie.



TIMMERSBOUWLOGISTIEK.NL/BOUWLOGISTIEK/USERDATA/UP-LOADS/TIM%20FOLDER%20LOGISTISCH%20BOUWEN.PDF

Even voorstellen: Timmers Logistiek Projectmanagement

Recent is Timmers Logistiek Projectmanagement toegetreden als nieuwe partner binnen Dome-X.

► PEP-BORREL



Logistiek in de bouw en stedelijke transformatie: keuzes maken in een dynamische tijd.

Graag nodigen wij je uit voor de PEP-borrel op **donderdag 19 mei a.s.** in Dome-X van 16.30 – 18.00 uur.

Er staan weer twee inspirerende sprekers op het podium. De inloop is vanaf 16.30 uur. Om 17.00 uur starten we met de PEP-talks van:

Bas Timmers - Logistiek in de bouw. Logisch? Een wereld te winnen.

Door een toename van binnenstedelijke bouw wordt bouwlogistiek de komende jaren veel belangrijker. Een bouwlogistieke hub bijvoorbeeld, in de vorm van een consolidatiecentrum, biedt voordelen bij het terugbrengen van vervoersstromen en leidt tot minder overlast voor omwonenden. Het bouwproces verduurzaamt ook omdat het energieverbruik minder wordt door afname van het aantal transportbewegingen".

Intussen is bouwlogistiek een studie aan meerdere hogescholen. Echter zoals zo vaak, behoeft de theorie een stuk praktische optimalisatie. Er is nog een wereld te winnen!

Dome



EVEN VOORSTELLEN: TIMMERS LOGISTIEK PROJECTMANAGEMENT

TOT 30% BESPARING MOGELIJK OP BOUWLOGISTIEK

Recent is Timmers Logistiek Projectmanagement toegetreden als nieuwe partner binnen Dome-X.

Timmers Logistiek Project Management kent zijn oorsprong vanaf 1995, in voornamelijk de combinatie van kraanverhuur, speciaal transport, machineverplaatsingen en montages. Ruim 20 jaar, heeft Timmers mee mogen werken aan de groei en professionaliteit van deze markt.

Timmers heeft in deze 20 jaar voldoende kennis, ervaring en netwerk opgebouwd, om de meest complexe projecten voor u te kunnen regisseren op de meest moderne wijze. Met, een door schade en schande, opgebouwde selectie van simpelweg de beste medewerkers, machines en bedrijven.

De markt ervaart, dat de projecten, bedrijfsbelangen, marktvraag zeer dynamisch is, waardoor een stukje freelance expertise en focus, wenselijk zijn geworden. Timmers LPM BV heeft deze vraag opgepakt om vanuit de onafhankelijke en objectieve rol, de beste samenwerkingen te kunnen creëren, met een integraal verdien- en optimaliseringsmodel.

Vanwege de continuïteit, streven wij naar een aantoonbare besparing, onder aan de streep. Mensen werken graag met Timmers, vanwege zijn energieke en kordate persoonlijkheid. Waarin passie, transparantie en eerlijkheid voorop staan.

IN DE MEDIA

CONTACT



PARTNERS

AGENDA

BLOG

OVER DOME-X

Gerelateerd

Partner



Timmers Logistiek Projectmanagement

Waarom de bouw behoefte heeft aan een Zwitsers zakmes

Steeds meer bouwprojecten zijn binnenstedelijk. Dat betekent: minder ruimte, meer overlast voor omwonenden en grotere uitdagingen voor de bouwers. De allergrootste uitdaging is misschien wel de bouwlogistiek. Hoe bouwen we zo efficiënt mogelijk?

Bouwlogistiek (het is al een studierichting op verschillende grotere hogescholen betrokken bouwpartijen efficiënter, duurzamer en prettiger gaan samenwerken verschillende gunstige effecten:

- Logistieke kosten dalen (tot wel 30%)
- Projectwinst stijgt (en daar profiteert iedereen van)
- Bouwen wordt duurzamer (minder vrachtbewegingen)
- Productiviteit stijgt (minder vertraging door wachten)
- Onderlinge samenwerking wordt beter (minder wantrouwen)
- Doorlooptijd wordt korter (project is sneller afgerond).



Een goed voorbeeld van een situatie die schreeuwt om bouwlogistiek, maakte ik enkele jaren geleden mee. Ik gebruik dit waargebeurde voorval vaak, om het belang van bouwlogistiek duidelijk te maken.

Een kraanmachinist, laten we hem Jan noemen, heeft een drukke dag. Op een gegeven moment krijgt hij honger. Jan verlaat zijn kraan en gaat eten. Dat er beneden nieuwe vrachtwagens met materieel arriveren, deert hem niet. “Als Jantje honger heeft, gaat Jantje eten”, is zijn redenatie. Het gevolg: wachtende vrachtwagens, geïrriteerde chauffeurs en aanzienlijke vertraging in de plannings van alle betrokken partijen.

Dit is natuurlijk volstrekt onwenselijk. Maar hoe kan het beter? Bouwprojecten zijn vaak ongelooflijk complex (zeker de binnenstedelijke). Er werken nu eenmaal tientallen partijen aan mee, allemaal met hun eigen budgetten (aanbestedingen), agenda's en belangen. Het bouwproject is een mierenhoop, gebouwd op los zand.

Zwitsers zakmes

Het antwoord is bouwlogistiek. Logistieke bewegingen omvatten samen zo'n 15 procent van de totale bouwkosten. Dat vraagt om efficiency, sturing en om centrale coördinatie, een overkoepelende partij die alle anderen verbindt en optimaal laat functioneren. Met de deskundigheid om van een ongeorganiseerde bestekbak een overzichtelijk Zwitsers zakmes te maken.

Drie ingrediënten

Voor goede bouwlogistiek zijn grofweg drie ingrediënten nodig: een regisseur, synergie en vaardigheden.

Regisseur

De bouwlogistieke regisseur is onafhankelijk, zonder een pet van bedrijf A, B of C: met uitsluitend een bouwlogistiek belang. Hoe onafhankelijker deze regisseur is, des te beter hij kwaliteit en efficiency (h)erkent.

Synergie

De bouwlogistieke regisseur bestaat uit vertegenwoordigers van meerdere partijen. Met zijn tweeën kun je immers meer dan alleen, laat staan met zijn tien. Door ervaring en expertise te bundelen, kan de hele bouwoperatie doeltreffend worden afgedekt.

Vaardigheden

De bouwlogistieke regisseur combineert potentie en zorgt dat we elkaars onderlinge vaardigheden benutten. Waarom kan een lege zandwag niet worden gebruikt om vrachtwagens te laden, ook al is dat niet zijn verantwoordelijkheid? Als we binnen één project kunnen delen, zijn we des te beter in staat om te vermenigvuldigen.

Geavanceerde regie

Deze voorstelling van bouwlogistiek is natuurlijk simplistisch weergegeven. De echte, concrete, alledaagse bouw vraagt om verregaande, geavanceerde regie. Sterker nog, bouwlogistiek is de meest complexe vorm van logistiek die er bestaat. Je doet het er niet zomaar even bij. Daarom is niet goed dat er opleidingen in bestaan. Jonge talenten leren de belangen van bouwlogistieke processen en kunnen erop inspelen.

Werelden verbinden

Wat er nog ontbreekt aan de opleidingen, is de bijdrage uit de praktijk. Hoe zorg je dat een bouwlogistiek strategische actie in de praktijk daadwerkelijk goed uitpakt? Daarvoor is communicatie onmisbaar: een brug tussen de wereld van werkschoenen en die van papieren tijgers. Als we die twee werelden kunnen verenigen, hebben we het cement gecreëerd om alle bakstenen met elkaar te verbinden.

Krachten bundelen

Tot slot: wie denkt dat bouwlogistieke vraagstukken zijn voorbehouden aan grote steden met binnenstedelijke bouwprojecten, zoals Amsterdam en Utrecht, zit mis. Ook in kleinere steden, zoals 's-Hertogenbosch en zelfs Oss ontstaat steeds meer behoefte aan bouwlogistieke deskundigheid en sturing. We hebben geen glazen bol en kunnen niet in de toekomst kijken. We kunnen wél vast kracht en wijsheid bundelen. Dat is nu misschien een ingewikkelde puzzel, maar we krijgen er morgen iets heel moois mee in handen waar we allemaal van gaan profiteren.

[Bio]

Bas Timmers

Bas Timmers startte dit jaar met een eigen onderneming in bouwlogistieke coördinatie: Timmers Logistiek Projectmanagement. Met veel passie en energie werkt hij aan oplossingen in hijs-, transport- en/of montagewerkzaamheden. Daarvoor was hij 25 jaar actief bij M.J. Van Riel Industrial Movements, de laatste periode als Business Develop Manager.



Nieuws

Logistiek is van alle partijen

5 min 13 december, 00:02

Normale rendementen? Minder faalkosten? Minder files? En meer arbeidsvreugde? Allemaal mogelijk als de bouw eens serieus zou kijken naar de logistiek op, van en naar de bouwplaats. En een beetje regelgeving zou ook helpen.

"In Groot-Brittannië, maar ook in de Nederlandse petrochemie, is het kwalificeren en kwantificeren van vervoersbewegingen al heel normaal. De bouw moet daar een voorbeeld aan nemen, het liefst geholpen door een overheid die wettelijke verplichtingen voorschrijft."

Bas Timmers is stellig. Niet zo vreemd ook als je weet dat Timmers al 23 jaar in de bouw werkt en zich de afgelopen zes jaar alleen maar met bouwlogistiek heeft beziggehouden. "En het lukt maar niet. Het blijft bij goede bedoelingen en loze beloftes", fulmineert de eigenaar van Timmers Praktische Bouwlogistiek.

"Terwijl het geld eigenlijk voor het oprapen ligt. Reken maar na: slimmere bouwplaatslogistiek kost niets. Niemand hoeft ergens in te investeren. Maar als je weet dat bouwlogistiek momenteel ongeveer 15 procent van de aanneemsom bedraagt, kun je uittekenen dat een besparing op die kosten zomaar 3 tot 4 procent meer marge betekent. Tel uit je winst." Nog afgezien van de maatschappelijke opbrengsten, cijfert Timmers door: "Dertig procent minder vervoersbewegingen op, van en naar de bouwplaats. Tien procent minder files, veel minder CO₂-uitstoot, meer arbeidsvreugde. Dat tikt aan hoor."

Maar als het zoveel oplevert en het bijkbaar zo gemakkelijk te realiseren is, waarom gebeurt het dan niet?

Timmers is wederom stellig: "Er spelen op en rond de bouwplaats nogal veel conflicterende belangen. Partijen wijzen meestal naar elkaar in plaats van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."

Coördinator

Maar ook opdrachtgevers gaan niet vrijuit. Timmers: "Ik geef toe dat bestekken de laatste jaren beter worden op dit vlak. Maar voorschriften over bewegingen zijn nog vaak subjectief en multi-interpretabel. Opdrachtgevers eisen steeds vaker een logistiek coördinator, maar vragen daarbij niet om een erkend iemand. En bij bouwbedrijven denkt men dat je de logistiek 'er wel even bij kunt doen'. Dan maken ze iemand verantwoordelijk 'die dat wel een leuke uitdaging vindt'. Of soms maken ze er een aparte afdeling van bij de materieeldienst. Maar wat ik in de praktijk zie is vooral geklungel."

En na het zes jaar van dichtbij meegemaakt te hebben, snapt Timmers best hoe dat komt. "De aannemer is zelf een belanghebbende, beschikt lang niet altijd over de goede kennis en ervaring, is geen erkend logistiek bedrijf en blijkt niet in staat om een veranderingsproces bij zijn eigen werknemers en zijn leveranciers in gang te zetten."

Kunnen leveranciers van bouwmaterialen dan niet het voortouw nemen? Die hebben toch ook een belang bij minder bewegingen? "Nauwelijks", stelt Timmers. "Groothandelaren berekenen het vervoer gewoon door in de prijs van hun producten. Je kunt dus wel stellen dat ze er helemaal géén belang bij hebben. Maar als BIM echt doorbreekt is hun rol uitgespeeld. Dan zijn tekentafel en fabrikant rechtstreeks met elkaar verbonden."

Van materieelverhuurders verwacht de logistiek expert ook weinig. "Die werken op oproepbasis. Daar zit dus ook geen prikkel om met minder bewegingen hetzelfde resultaat te bereiken."

Machteloos

Ondanks zijn kritiek ziet Timmers heus ook bedrijven en projecten waar het wel lukt om het aantal vervoersbewegingen terug te dringen en daardoor veel tijd en geld besparen. En gezien de groei van het aantal binnenstedelijke – en dus krappe – bouwplaatsen is dat niet zo gek. Maar het stukt nu de bouw weer aantrekt en het financiële belang afneemt. En dat stoort hem. Geeft hem een machteloos gevoel. Vandaar de oproep om het kwalificeren van bouwlogistiek wettelijk te verplichten. Want bouwers doen iets niet als het niet moet, is zijn stellige overtuiging.

"Een kooloaf of een autolaadkraan is nog geen bouwlogistiek. Wat ik bedoel is alle bewegingen van, op en naar de bouwplaats. Dus ook de bewegingen van mensen en kranen. Dat vraagt per aannemer misschien wel om een 'Bewuste Bouw Bewegingen Bureau', dat bedrijfsbreed alle projecten logistiek managed. Zodat je creatief omgaat met het spreiden van leveringen, pakketten clusterd, met zuinige vrachtwagens 24uur per dag werkt, dat vrachtwagens niet leeg terugrijden, dat niemand meer 'met lege handen naar boven gaat' en dat een torenkraan niet stilvalt omdat de machinist pauzeert. Noem maar op."



Herkent u het? Iedereen die zijn eigen ding lijkt te doen op de bouwplaats. Bogen en vrachtwagens die af- en aanrijden, links en rechts parkeren of laden lossen. Hulpstukken die worden aangewezen over de hoofden van bouwvakkers worden afgewerkt? Iedereen die hard druk met zijn onderdeel van het project heeft het lijkt soms lokale anemie.

Dat kan anders: efficiënter en een stuk veiliger. Door de logistiek op en rondom de bouw centraal te bevestigen. Met de methode **Logistiek Bouwen** worden de verspreide belangen van de vele onderaannemers gestructureerd en leren bouwteams de complete logistiek van mensen, materialen en machines te sturen. Dat kan leiden tot wel 30% reductie van het aantal bewegingen met gunstige gevolgen voor de bouwstijf, de veiligheid en de efficiëntie van de vakman. Bovendien is er veel minder vervuiling, zijn de faalkosten lager en versnelt de omgeving minder overlast.

Met andere woorden: als we de logistiek goed aanpakken, wordt het weer leuk op de bouw!

economie / innovatie

LOGISTIEK IS VAN ALLE PARTIJEN

Normale rendementen? Minder faalkosten? Minder files? En meer arbeidsvreugde? Allemaal mogelijk als de bouw eens serieus zou kijken naar de logistiek op, van en naar de bouwplaats. En een beetje regelgeving zou ook helpen.



ARMAND LANDMAN
TWITTER: @armandlandman
TELEFON: 06-11582854

WV COBOW NL
INNOVATIE



Bouwlogistiek bedraagt momenteel ongeveer 15 procent van de aanneemsom

afdeling van bij de materieeldienst. Maar wat ik in de praktijk zie is vooral geklungel." En na het zes jaar van dichtbij meegemaakt te hebben, snapt Timmers best hoe dat komt. "De aannemer is zelf een belanghebbende, beschikt lang niet altijd over de goede kennis en ervaring, is geen erkend logistiek bedrijf en blijkt niet in staat om een veranderingsproces bij zijn eigen werknemers en zijn leveranciers in gang te zetten."

Kunnen leveranciers van bouwmaterialen dan niet het voortouw nemen? Die hebben toch ook een belang bij minder bewegingen? "Nauwelijks", stelt Timmers. "Groothandelaren berekenen het vervoer gewoon door in de prijs van hun producten. Je kunt dus wel stellen dat ze er helemaal géén belang bij hebben. Maar als

plaatst van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."

Coördinator
Maar ook opdrachtgevers gaan niet vrijuit. Timmers: "Ik geef toe dat bestekken de laatste jaren beter worden op dit vlak. Maar voorschriften over bewegingen zijn nog vaak subjectief en multi-interpretabel. Opdrachtgevers eisen steeds vaker een logistiek coördinator, maar vragen daarbij niet om een erkend iemand. En bij bouwbedrijven denkt men dat je de logistiek 'er wel even bij kunt doen'. Dan maken ze iemand verantwoordelijk 'die dat wel een leuke uitdaging vindt'. Of soms maken ze er een aparte

plaatst van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."

Coördinator
Maar ook opdrachtgevers gaan niet vrijuit. Timmers: "Ik geef toe dat bestekken de laatste jaren beter worden op dit vlak. Maar voorschriften over bewegingen zijn nog vaak subjectief en multi-interpretabel. Opdrachtgevers eisen steeds vaker een logistiek coördinator, maar vragen daarbij niet om een erkend iemand. En bij bouwbedrijven denkt men dat je de logistiek 'er wel even bij kunt doen'. Dan maken ze iemand verantwoordelijk 'die dat wel een leuke uitdaging vindt'. Of soms maken ze er een aparte

plaatst van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."

plaatst van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."

Coördinator
Maar ook opdrachtgevers gaan niet vrijuit. Timmers: "Ik geef toe dat bestekken de laatste jaren beter worden op dit vlak. Maar voorschriften over bewegingen zijn nog vaak subjectief en multi-interpretabel. Opdrachtgevers eisen steeds vaker een logistiek coördinator, maar vragen daarbij niet om een erkend iemand. En bij bouwbedrijven denkt men dat je de logistiek 'er wel even bij kunt doen'. Dan maken ze iemand verantwoordelijk 'die dat wel een leuke uitdaging vindt'. Of soms maken ze er een aparte

plaatst van samen te werken. Daarbij is de individuele 'pijn' blijkbaar te klein. Men laat dingen op zijn beloop, ziet het nut van de verandering niet in. Weet niet hoe zo'n verandering van onderaf te organiseren."



Bas Timmers

"Wat ik in de praktijk zie, is vooral geklungel!"

machteloos gevoel. Vandaar de oproep om het kwalificeren van bouwlogistiek wettelijk te verplichten. Want bouwers doen iets niet als het niet moet, is zijn stellige overtuiging. "Een kooloaf of een autolaadkraan is nog geen bouwlogistiek. Wat ik bedoel is alle bewegingen van, op en naar de bouwplaats. Dus ook de bewegingen van mensen en kranen. Dat vraagt per aannemer misschien wel om een 'Bewuste Bouw Bewegingen Bureau', dat bedrijfsbreed alle projecten logistiek managed. Zodat je creatief omgaat met het spreiden van leveringen, pakketten clusterd, met zuinige vrachtwagens 24uur per dag werkt, dat vrachtwagens niet leeg terugrijden, dat niemand meer 'met lege handen naar boven gaat' en dat een torenkraan niet stilvalt omdat de machinist pauzeert. Noem maar op."

Nieuws

16 nov

Eureka! | De projectleider bouwlogistiek: 'Bouwen is net als voetballen'

bouwbreed Premium 803



Dagelijks zomaar 25.000 bewegingen op een bouwplaats. Horizontaal en verticaal. En veel daarvan zijn onverwacht of te onvoorspelbaar. En dat geeft chaos, kost geld en is slecht voor het milieu. Bas Timmers wil daar mee afrekenen en lanceert hij een nieuwe functie in de bouw: de gespecialiseerde projectleider die maar met één ding bezig is: bouwlogistiek.

"De industrie heeft een supervisor, maar die is er niet in de bouw. Wij springen in dat gat." Was getekend Bas Timmers. Eerder **waarschuwde hij al in Cobouw** dat kraanongevallen in binnensteden, zoals in Den Haag, geen uitzondering zijn als we op dezelfde voet doorgaan.

U gaat iets nieuws doen?

"Jazeker. Wij gaan van maatregel naar oplossing. De maatregel is de opleiding hijsbegeleider, die bestaat al langer, maar is verouderd. Wij hebben de cursus verbeterd en uitgebreid met een module bouwlogistiek. Wij hebben ook opleidingen voor voorman, uitvoerder, tot uiteindelijk projectleider bouwlogistiek."

Bouwlogistiek krijgt dus een prominenter rol. Jullie introduceren zelfs een geheel nieuwe functie met de projectleider bouwlogistiek. Waarom?

"De hijsbewegingen zijn slechts één aspect. Daarnaast zijn er nog tal van logistieke bewegingen op de bouwplaats. Ook die moeten gecoördineerd worden, zowel binnen als buiten de hekken. Uitvoerders hebben veel verstand van bouwen, maar niet van logistiek. En het er even bij doen, kan volgens mij niet de bedoeling zijn. De projectleider bouwlogistiek moet hét toekomstige aanspreekpunt worden voor leverancier, gemeente, uitvoerende, logistieke medewerker, omwonende en bouwteam."

Welke problemen lost dit op?

"Bouwlogistiek kun je veel efficiënter organiseren. Op een beetje bouwplaats zijn er dagelijks 20.000 bewegingen. Die kun je reduceren tot 3000. Door elders te parkeren, koeriersvrachten slimmer te organiseren en vrachten te bundelen op een bouwhub. Met iemand die zich uitsluitend focust op die bewegingen."

Minder ongevallen ook?

"Natuurlijk. Het is heel simpel. In Duitsland zijn ze al vijf jaar verder en in Engeland ook. Hoe minder bewegingen op de bouwplaats, hoe minder groot de kans is op ongevallen. En veel van die beweging zijn ad hoc. Met alle respect, maar uitvoerders blussen steeds brandjes. De bouw wordt continu bevelerd met hele en halve vrachten of zelfs een enkele doos met materialen. En vaak is onduidelijk wie die doos met materialen heeft besteld. Gebeurt dat drie keer in een uur, dan vertraagt dat uiteindelijk de hele bouw. Wij halen het hele proces drie dagen naar voren toe."

De minister wil een veiligheidsbaas introduceren. Kun je dat vergelijken met de projectleider bouwlogistiek?

"Een veiligheidsbaas zou ik zo iemand overigens niet noemen. Dat ervaren bouwers namelijk als signalerend en rapporterend, terwijl het vertrekpunt ook kan zijn: oplossen en geld besparen. Het woord bouwlogistiek kwam in 2008 overwaaien vanuit Londen toen daar problemen ontstonden met files en ongevallen in de binnenstad met auto's en fietsers. Er kwamen appointed persons in charge rondom de bouwprojecten die met veel succes de overlast in binnesteden terugdringen."

Een nieuwe opleiding dus. Hoe werkt het?

"Je groeit dus door. Dat kan met een halve of hele dag per maand. Nu al merken we dat het een lastige tijd is om mensen in de bouw op te leiden: het is gewoon druk. Bouwbedrijven kunnen hun mensen niet missen. Daarom bieden wij ze zowel op het werk als thuis begeleiding."

Is er al vraag naar?

"Iedereen lijkt te beseffen dat dit de goede weg is. Maar het is een lastige tijd. Iedereen heeft capaciteitsproblemen, qua mensen en materialen. Leuk wat je zegt allemaal, maar ik heb andere prioriteiten, hoor ik nu vaak. Bouwlogistiek heeft bij de meeste bouwbedrijven bovendien nog geen centrale plaats dus ik ben veel tijd kwijt aan zendingswerk. Maar gemeenten vragen steeds meer om BLVC-plannen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie). De vraag zal denk ik toenemen."



EUREKA! Afwijkend, nieuw, baanbrekend, slim, klein, groot. Met deze rubriek staan we stil bij **innovaties in de bouw**. Heeft u ook iets slims bedacht? Schroom niet en stuur ons een mailtje: marijedeleeuw@vakmedianet.nl of thomasvanbelzen@vakmedianet.nl.

Heeft u patent op de projectleider bouwlogistiek?

"Nee, eerst gaan we volume maken. Wat het kost? We beginnen vanaf 1500 euro oplopend tot 12.000 euro voor de projectleider. Hoe meer cursisten, hoe lager de prijs zal worden."

Bent u volgend jaar schatrijk?

"Nee, ik ben al blij als we kostenneutraal kunnen zijn. Dit is nu nog pure passie."

Een passie voor bouwlogistiek?

"Ik zie het als een prachtige puzzel."

Kader

Naam: Bas Timmers

Leeftijd: 47

Werkt bij: Timmers praktische bouwlogistiek

Grootste voorbeeld: Johan Crujff. Wat hij kon als voetballer, droeg hij later over op anderen. Vanuit zijn praktijkkennis kon hij als geen anderen jongeren inspireren.

Bouwen is net als voetballen. Je moet iedereen op de juiste plaats neerzetten en iedereen op de juiste manier trainen."

Missie: de bouw veiliger maken, maar vooral leuker.

Motto: eerst oplossen, dan inkopen

Eerste publicatie door **Thomas van Belzen** op 16 nov 2018
Laatste update: 16 nov 2018

[Reageer op dit artikel](#)

WAAROM DE BOUW BEHOEFTE HEEFT AAN EEN ZWITSERS ZAKMES



Steeds meer bouwprojecten zijn binnenstedelijk. Dat betekent: minder ruimte, meer overlast voor omwonenden en grotere uitdagingen voor de bouwers. De allergrootste uitdaging is misschien wel de bouwlogistiek. Hoe bouwen we zo efficiënt mogelijk?

Bouwlogistiek (het is al een studierichting op verschillende grotere hogescholen) draait erom dat betrokken bouwpartijen efficiënter, duurzamer en prettiger gaan samenwerken. Dat heeft verschillende gunstige effecten:

- Logistieke kosten dalen (tot wel 30%)
- Projectwinst stijgt (en daar profiteert iedereen van)
- Bouwen wordt duurzamer (minder vrachtbewegingen)
- Productiviteit stijgt (minder vertraging door wachten)
- Onderlinge samenwerking wordt beter (minder wantrouwen)
- Doorlooptijd wordt korter (project is sneller afgerond).

Een goed voorbeeld van een situatie die schreeuwt om bouwlogistiek, maakte ik enkele jaren geleden mee. Ik gebruik dit waargebeurde voorval vaak, om het belang van bouwlogistiek duidelijk te maken.

Een kraanmachinist, laten we hem Jan noemen, heeft een drukke dag. Op een gegeven moment krijgt hij honger. Jan verlaat zijn kraan en gaat eten. Dat er beneden nieuwe vrachtwagens met materieel arriveren, deert hem niet. "Als Jantje honger heeft, gaat Jantje eten", is zijn redenatie. Het gevolg: wachtende vrachtwagens, geïrriteerde chauffeurs en aanzienlijke vertraging in de plannings van alle betrokken partijen.

Dit is natuurlijk volstrekt onwenselijk. Maar hoe kan het beter? Bouwprojecten zijn vaak ongelooflijk complex (zeker de binnenstedelijke). Er werken nu eenmaal tientallen partijen aan mee, allemaal met hun eigen budgetten (aanbestedingen), agenda's en belangen. Het bouwproject is een mierenhoop, gebouwd op los zand.

Zwitsers zakmes

Het antwoord is bouwlogistiek. Logistieke bewegingen omvatten samen zo'n 15 procent van de totale bouwkosten. Dat vraagt om efficiency, sturing en om centrale coördinatie, een overkoepelende partij die alle anderen verbindt en optimaal laat functioneren. Met de deskundigheid om van een ongeorganiseerde bestekbak een overzichtelijk Zwitsers zakmes te maken.



Bas Timmers

Timmers Logistiek Projectmanagement

Bas Timmers startte dit jaar met een eigen onderneming: Timmers Praktische Bouwlogistiek (onderdeel van Timmers Logistiek Projectmanagement). Met veel passie en energie werkt hij aan oplossingen in hijs-, transport- en montagewerkzaamheden. Daarvoor was hij bijna 25 jaar actief bij M.J. Van Riel Industrial Movements, de laatste periode als Business Develop Manager.

Bron: <http://www.dome-x.biz/waarom-bouw-behoefte-aan-zwitsers-zakmes/>

Drie ingrediënten

Voor goede bouwlogistiek zijn grofweg drie ingrediënten nodig: een regisseur, synergie en vaardigheden.

Regisseur

De bouwlogistieke regisseur is onafhankelijk, zonder een pet van bedrijf A, B of C: met uitsluitend een bouwlogistiek belang. Hoe onafhankelijker deze regisseur is, des te beter hij kwaliteit en efficiency (h)erkent.

Synergie

De bouwlogistieke regisseur bestaat uit vertegenwoordigers van meerdere partijen. Met zijn tweeën kun je immers meer dan alleen, laat staan met zijn tien. Door ervaring en expertise te bundelen, kan de hele bouwoperatie doeltreffend worden afgedekt.

Vaardigheden

De bouwlogistieke regisseur combineert potentie en zorgt dat we elkaars onderlinge vaardigheden benutten. Waarom kan een lege zandwagen niet een lading afval mee retour nemen, ook al is dat niet zijn verantwoordelijkheid? Als we binnen één project kunnen delen, zijn we des te beter in staat om te vermenigvuldigen.

Geavanceerde regie

Deze voorstelling van bouwlogistiek is natuurlijk simplistisch weergegeven. De echte, concrete, alledaagse bouw vraagt om verregaande, geavanceerde regie. Sterker nog: bouwlogistiek is de meest complexe vorm van logistiek die er bestaat. Je doet het er niet zomaar even bij. Daarom is het goed dat er opleidingen in bestaan. Jonge talenten leren de belangen van bouwlogistieke processen en kunnen erop inspelen.

Werelden verbinden

Wat er nog ontbreekt aan de opleidingen, is de bijdrage uit de praktijk. Hoe zorg je dat een bouwlogistiek strategische actie in de praktijk daadwerkelijk goed uitpakt? Daarvoor is communicatie onmisbaar: een brug tussen de wereld van werkschoenen en die van papieren tijgers. Als we die twee werelden kunnen verenigen, hebben we het cement gecreëerd om alle bakstenen met elkaar te verbinden.

Krachten bundelen

Tot slot: wie denkt dat bouwlogistieke vraagstukken zijn voorbehouden aan grote steden met binnenstedelijke bouwprojecten, zoals Amsterdam en Utrecht, zit mis. Ook in kleinere steden, zoals 's-Hertogenbosch en zelfs Oss, ontstaat steeds meer behoefte aan bouwlogistieke deskundigheid en sturing. We hebben geen glazen bol en kunnen niet in de toekomst kijken. We kunnen wél vast kracht en wijsheid bundelen. Dat is nu misschien een ingewikkelde puzzel, maar we krijgen er morgen iets heel moois mee in handen waar we allemaal van gaan profiteren.

De Pen



Bas Timmers,
Directeur Timmers Praktische Bouwlogistiek

Kwartier maken voor bouwlogistiek: aantoonbare hulp, voor degene die hulp aanvaarden

Onder bouwlogistiek verstaan we ALLE bewegingen van, naar en op de bouwplaats. Dus ook de bewegingen van bijvoorbeeld kranen en interne verplaatsingen van materialen. Zo gedefinieerd vertegenwoordigt bouwlogistiek vijftien procent van de totale bouwkosten. Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat deze kosten met dertig procent te reduceren zijn!

Bouwlogistiek is het kloppend hart van elk bouwproject. De toename van het aantal partijen op de bouw, de mobiliteit rondom, de milieueisen, de vele flexkrachten en -leveringen plus de tijdsdruk vragen om topsportprestaties. Hiermee hebben we de angel van het probleem te pakken: veranderingen in de bouw gaan traag. Vaak ingegeven door onwetendheid en protectionisme.

De meeste initiatieven in de bouwlogistiek ontstaan vanuit eigenbelang. Denk hierbij aan de groothandel of materieel verhuurder die met initiatieven komt. Vaak interessante en nuttige deeloplossingen. Maar helaas ook niet meer dan dat. Om echt stappen te maken in de bouwlogistiek zullen we over de gehele linie het werk anders moeten gaan benaderen. Dus niet alleen dat ene specifieke binnenstedelijke werk, maar bedrijfsbreed een complete gedragsverandering voor alle bewegingen en projecten.

In plaats van te denken vanuit het belang van één van de partijen, zou men moeten denken vanuit het projectbelang. Met dit uitgangspunt kan

een onafhankelijk ketenregisseur sturen op optimalisatie van de bewegingen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van reeds bestaande ontwikkelingen als centrale coördinatie (Control Tower), overslagpunten (HUBS) en Just in Time delivery (JIT).

Sturing vanuit projectbelang vraagt om een andere manier van denken.

Stap 1 is dan ook uitleg geven en draagvlak creëren. Niet alleen voor een enkel project, maar blijvend. Bouwlogistiek is immers een continu proces dat onder druk van de eisen van deze tijd om optimalisatie schreeuwt.

Stap 2 is overzicht creëren en coördineren. Vanuit aansprakelijkheden en verplichtingen is dit een taak van de bouwver. Met ondersteuning van de bouwlogistieccoördinator wordt gestuurd op centrale regie. Met het projectbelang als uitgangspunt wordt bemiddeld in de vele beschikbare deeloplossingen in de markt in plaats van een keuze uit de deeloplossingen die toeleveranciers aanbieden.



Stap 3 is het handhaven van de afspraken en de begeleiding op de bouwplaats zelf. Met name hier gaat het vaak mis. Efficiënte bouwlogistiek moet leiden tot verlaging van de werkdruk. Handhaving is geen extra taak voor de uitvoerder, maar een middel om het oplopend aantal handelingen en bewegingen op en rond de bouw blijvend te reduceren. De bouwlogistieccoördinator is er ter ondersteuning en heeft de ervaring en praktische kennis om de theorie ook in de praktijk te brengen.

Stap 4 is doorontwikkelen; alleen dan blijft het leven en wordt bouwlogistieke ontwikkeling gevoed. Synergie om blauwdruk projectaanpak steeds door te ontwikkelen

Waarom accepteert de bouw lage winsten en hoge risico's? Waarom accepteert de samenleving overlast en onveiligheid? Waarom accepteert de nieuwe werknemer gebrek aan arbeidsvreugde en een budgetgestuurde aanpak?

De bouw in Nederland staat er niet goed voor. Bouwplaatsen zijn onveilig, de arbeidsvreugde is laag, er is veel verspilling en overlast. Een op de drie transporten op de weg is bouwgerelateerd, terwijl de beladingsgraad slechts veertig procent is. De winsten zijn laag en de risico's hoog. En dat terwijl onafhankelijk onderzoek uitwijst dat er relatief simpel grote stappen gemaakt kunnen worden.

Het antwoord zit voor een deel in onwetendheid en protectionisme. De sleutel ligt bij een andere aanpak van de bouwlogistiek. Maar verandering kost

tijd en inspanning, dus geld. Geld dat nou niet direct op de plank ligt. Ook al ligt fors voordeel in het verschiet; een winstoptimalisatie van drie procent, dat is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Investeren die nu worden gedaan, beperken zich daarom veelal tot projecten of tot bedrijven. De sector is traditioneel conservatief en wacht dan ook liever af dan voorop te lopen.

Hier ligt een taak voor de overheid. Waarom accepteren we onveiligheid? Op en rond de bouw gebeuren vele ongelukken. Er is veel overlast voor de omgeving en verkeersproblemen worden mede veroorzaakt door inefficiëntie. In Duitsland en Groot-Brittannië is de regelgeving strenger en dat leidt tot een gezondere sector.

Het mes snijdt aan drie kanten; een efficiëntere bouw leidt tot hogere winsten voor de bouwver. De winst voor de gemeenschap bestaat uit kortere bouwtijden, minder verkeer, minder verspilling, minder overlast en minder ongelukken. We werken weer met plezier, arbeidsvreugde neemt toe, stress neemt af en de veiligheid op de bouw stijgt.

Bas Timmers
Directeur Timmers Praktische Bouwlogistiek

Ik geef de pen door aan John van Oers van Vtas opleidingen. John heeft eveneens veel praktijkervaring in mobiele kranen- en transportbewegingen en heeft zich gespecialiseerd in de nieuwste opleidingen; rigger, hijsmiddelen keuren, person in charge etc.

Timmers Logistiek Projectmanagement



Bas Timmers

BERGHEM – Met ingang van 2018 is Bas Timmers zijn nieuwe onderneming gestart: Timmers Logistiek Projectmanagement BV. Logistiek gericht op kranen en transport in de wereld van bouw en industrie. Een nieuw fenomeen. Volgens Timmers is er duidelijk behoefte aan een onafhankelijke adviseur die de samenwerking tussen verschillende partijen in een project soepeler laat verlopen. "Dit levert voordeel op voor zowel opdrachtgever als alle toeleveranciers."

Met zijn ervaring van ruim 22 jaar bij een vooraanstaande kraan- & transportverhuurder is Timmers bekend met alle spelers in de markt op het gebied van kranen, transport en montage. Hij benadrukt dat er een ommekeer gaande is, waarop bedrijven moeten inspelen. De traditionele bouw verandert bijvoorbeeld in prefab bouw. Dat betekent dat een zeer strakke planning van kranen, transport en montage essentieel is. Alles moet op elkaar zijn afgestemd en dat proces moet worden gepland, aangestuurd en bewaakt. "De bouwtijd is zeer kort. Dat stelt keiharde eisen aan bijvoorbeeld de aanvoer van materialen en daarbij moet worden voldaan aan alle voorschriften. De kosten per uur voor de vrachtwagen zijn daarbij niet meer doorslaggevend, maar de doorlooptijd is bepalend voor de totale projectkosten."

Timmers ziet daar een duidelijke taak voor zijn nieuwe bedrijf. "In een project stelt elke partij zijn eigen belang voorop. Logisch. Maar een onafhankelijke regisseur, die weet waar hij het over heeft, stelt het belang van het project voorop. Dat praat makkelijker en hij kan partijen beter tot elkaar brengen. Hierdoor ontstaat een win-win situatie voor iedereen."

Alphen aan de Rijn

In 2015 zijn veel ongelukken geweest met de inzet van kranen. Het ongeluk in Alphen aan de Rijn waarbij een kraan op een aantal huizen viel, is bij iedereen bekend. Timmers stelt dat de meeste ongevallen onder andere ontstaan als gevolg van gebrek aan coördinatie. "Voor een groot project heb je te maken met verschillende partijen. Denk aan de voorschriften van Rijkswaterstaat of de gemeente, denk aan omwonenden, denk aan verkeerssituaties. Al deze zaken moeten in kaart worden gebracht. Voor de middelgrote bedrijven is dit bijna niet te doen. Die concentreren zich op het leveren van de vrachtwagens en/of kranen met personeel voor een gunstige prijs. Maar de aansprakelijkheid ligt wel bij deze bedrijven." Ook de coördinatie tussen binnendienst en buitendienst kan bij veel bedrijven worden verbeterd. "Er kan een mooi, dik rapport liggen, maar die chauffeur van de vrachtwagen en de kraanmachinist moeten duidelijk geïnstrueerd worden. Coaching wat in dat project van belang is."

"Ik kost niets, maar ik lever op. Ik ben de olie waardoor de machine soepeler loopt. Wielen en kranen is heel iets anders dan bouwen, maar als alle partijen goed samenwerken heeft iedereen, met een lach op zijn gezicht een goed eindresultaat. Aan mij de taak om te laten zien dat deze werkwijze geld oplevert."

Voor meer informatie:

www.timmerslpm.nl



Bas Timmers

Voor en door ondernemers



Starter aan het woord:
Bas Timmers
(Timmers Praktische Bouwlogistiek)

1 Vertel: hoe gaan jullie de bouwwereld helpen?

"Door alle bewegingen op en rondom een bouwplaats te optimaliseren. Bij bouwlogistiek denken veel mensen alleen aan horizontaal transport, maar het begrip is veel breder dan dat. Denk bijvoorbeeld aan hijsbewegingen en het verplaatsen van alle materialen door de gebouwen heen."

2 Hoe optimaliseren jullie die bewegingen dan?

"Mijn moeder zei vroeger altijd: 'ga nooit met lege handen de trap op'. Met andere woorden: als je toch naar boven loopt, neem dan meteen iets mee omhoog. In feite is dat precies wat we doen, maar dan in het groot: iedere beweging wordt optimaal benut. Met die aanpak reduceren we het totaal aantal bewegingen op, van en naar een bouwplaats met wel vijftig procent."

3 Dat kunnen bouwpartijen toch ook gewoon zelf?

"Dat zou je zeggen. Maar logistieke processen lopen vaak vast door conflicterende belangen. Zo heeft een bouwverzekering heel andere belangen dan een onderaannemer. Een onafhankelijke partij als kwartiermaker is dan een perfecte optie om de complete bouwlogistiek te stroomlijnen."

4 Maar dit kán toch geen nieuw probleem zijn?

"Nee, het probleem is er al heel lang. En het wordt ook al heel lang erkend. Maar alle onderzoeken en theorieën ten spijt: er is nog nauwelijks écht concreet invulling gegeven aan een oplossing. Wij zijn de eerste partij in Nederland die nu wél met een praktisch antwoord komt."

5 En dat antwoord is?

"Een nieuwe formule met een onafhankelijke 'opperman 2.0' en een digitale kruiwagen. De opperman verbindt partijen met zijn praktische kennis en ervaring. De kruiwagen verzamelt alle losse stukjes digitale informatie en koppelt ze aan elkaar: BIM-data, track and trace-data, magazijndata, planningssoftware... Het uiteindelijke doel? Snellere bouw, minder files en geluidsoverlast, minder afval en winstoptimalisatie voor alle betrokken partijen."



Rondom een bouw zijn tegenwoordig ontzettend veel partijen actief. En dat zorgt voor nogal wat overlast, verspilling en logistieke problemen, ondervond Bas Timmers in dienst van een grote kraanverhuurder. Als onafhankelijke partij wil hij daarom de totaalrekeningen beter registreren.



BimTim

BimTim is een **start-up** van Timmers Praktische Bouwlogistiek, Princen groep (klantspecifieke software) en Gruntjes communicatie vormgeving. De achterliggende gedachte is dat substantiële kostenbesparing, verhoogde veiligheid voor publiek en werknemers en minder zware belasting van het milieu enkel te bereiken zijn bij **samenwerking en kennisdelen**. Kennis die nodig is om de theoretische modellen te toetsen aan de praktijk. Maar ook voor optimalisering van de toegankelijkheid van alle digitale informatie van en voor de vele partners op de bouw.

Om dit te bereiken wordt een speciaal platform met app ontwikkeld dat in de meest simpele vorm het nu gebruikelijke post-it bord digitaliseert en voor alle gebruikers real-time op de smartphone of tablet inzichtelijk maakt.

Dit leidt direct al tot verbetering van de communicatie en tijdsbesparing. Bovendien wordt met het gebruik van de app het projectverloop vastgelegd en ontstaat er van elk project een digitaal dossier. Deze dossiers zijn vervolgens weer uitstekend studiemateriaal voor verdere optimalisatie.

BimTim platform

Dit platform, of eigenlijk een cluster van applicaties, is reeds **in ontwikkeling**. Doel van het platform is het **verbinden** van de verschillende **pakketten** die in de bouw worden gebruikt. Zodat de deelnemers alle aangeboden informatie kunnen lezen en verwerken. Data uit **BIM** vormen de basis.

De uiteindelijke functionaliteiten en toepassingen zullen het gevolg zijn van een **langere ontwikkeling en onderzoek**. Het BimTim platform is de control tower van alle bouwbebewegingen (4C Cross Chain Collaboration Centre).

Aan de hand van eigen onderzoek, onderzoek van derden en informatie van de bouwpartners zullen steeds meer relevante gegevens kunnen worden toegevoegd, gecombineerd en geanalyseerd.

Met de aldus verkregen informatie en kennis kan de ketenregisseur de **complete logistiek** op en rondom de bouw steeds verder **optimaliseren**.

Daarnaast zullen de verkregen facts & figures ook worden gedeeld ter ondersteuning van het introductieproces van goede bouwlogistiek bij bedrijfsleven, overheid en onderwijs.



WAAROM DE BOUW BEHOEFTE HEEFT AAN EEN ZWITSERS ZAKMES



Bron: <http://www.dome-x.biz/waarom-bouw-behoefte-aan-zwitsers-zakmes/>

Drie ingrediënten

Voor goede bouwlogistiek zijn grofweg drie ingrediënten nodig: een regisseur, synergie en vaardigheden.

Regisseur

De bouwlogistieke regisseur is onafhankelijk, zonder een pet van bedrijf A, B of C: met uitsluitend een bouwlogistiek belang. Hoe onafhankelijker deze regisseur is, des te beter hij kwaliteit en efficiency (h)erkent.

Synergie

De bouwlogistieke regisseur bestaat uit vertegenwoordigers van meerdere partijen. Met zijn tweeën kun je immers meer dan alleen, laat staan met zijn tien. Door ervaring en expertise te bundelen, kan de hele bouwoperatie doeltreffend worden afgedekt.

Vaardigheden

De bouwlogistieke regisseur combineert potentie en zorgt dat we elkaars onderlinge vaardigheden benutten. Waarom kan een lege zandwagen niet een lading afval mee retour nemen, ook al is dat niet zijn verantwoordelijkheid? Als we binnen één project kunnen delen, zijn we des te beter in staat om te vermenigvuldigen.

Geavanceerde regie

Deze voorstelling van bouwlogistiek is natuurlijk simplistisch weergegeven. De echte, concrete, alledaagse bouw vraagt om verregaande, geavanceerde regie. Sterker nog: bouwlogistiek is de meest complexe vorm van logistiek die er bestaat. Je doet het er niet zomaar even bij. Daarom is het goed dat er opleidingen in bestaan. Jonge talenten leren de belangen van bouwlogistieke processen en kunnen erop inspelen.

Werelden verbinden

Wat er nog ontbreekt aan de opleidingen, is de bijdrage uit de praktijk. Hoe zorg je dat een bouwlogistiek strategische actie in de praktijk daadwerkelijk goed uitpakt? Daarvoor is communicatie onmisbaar: een brug tussen de wereld van werkschoenen en die van papieren tijgers. Als we die twee werelden kunnen verenigen, hebben we het cement gecreëerd om alle bakstenen met elkaar te verbinden.

Krachten bundelen

Tot slot: wie denkt dat bouwlogistieke vraagstukken zijn voorbehouden aan grote steden met binnenstedelijke bouwprojecten, zoals Amsterdam en Utrecht, zit mis. Ook in kleinere steden, zoals 's-Hertogenbosch en zelfs Oss, ontstaat steeds meer behoefte aan bouwlogistieke deskundigheid en sturing. We hebben geen glazen bol en kunnen niet in de toekomst kijken. We kunnen wél vast kracht en wijsheid bundelen. Dat is nu misschien een ingewikkelde puzzel, maar we krijgen er morgen iets heel moois mee in handen waar we allemaal van gaan profiteren.



Bas Timmers

Timmers Logistiek Projectmanagement

Bas Timmers startte dit jaar met een eigen onderneming: Timmers Praktische Bouwlogistiek (onderdeel van Timmers Logistiek Projectmanagement). Met veel passie en energie werkt hij aan oplossingen in hijs-, transport- en montagewerkzaamheden. Daarvoor was hij bijna 25 jaar actief bij M.J. Van Riel Industrial Movements, de laatste periode als Business Develop Manager.

Steeds meer bouwprojecten zijn binnenstedelijk. Dat betekent: minder ruimte, meer overlast voor omwonenden en grotere uitdagingen voor de bouwers. De allergrootste uitdaging is misschien wel de bouwlogistiek. Hoe bouwen we zo efficiënt mogelijk?

Bouwlogistiek (het is al een studierichting op verschillende grotere hogescholen) draait erom dat betrokken bouwpartijen efficiënter, duurzamer en prettiger gaan samenwerken. Dat heeft verschillende gunstige effecten:

- Logistieke kosten dalen (tot wel 30%)
- Projectwinst stijgt (en daar profiteert iedereen van)
- Bouwen wordt duurzamer (minder vrachtbewegingen)
- Productiviteit stijgt (minder vertraging door wachten)
- Onderlinge samenwerking wordt beter (minder wantrouwen)
- Doorlooptijd wordt korter (project is sneller afgerond).

Een goed voorbeeld van een situatie die schreeuwt om bouwlogistiek, maakte ik enkele jaren geleden mee. Ik gebruik dit waargebeurde voorval vaak, om het belang van bouwlogistiek duidelijk te maken.

Een kraanmachinist, laten we hem Jan noemen, heeft een drukke dag. Op een gegeven moment krijgt hij honger. Jan verlaat zijn kraan en gaat eten. Dat er beneden nieuwe vrachtwagens met materieel arriveren, deert hem niet. "Als Jantje honger heeft, gaat Jantje eten", is zijn redenatie. Het gevolg: wachtende vrachtwagens, geïrriteerde chauffeurs en aanzienlijke vertraging in de plannings van alle betrokken partijen.

Dit is natuurlijk volstrekt onwenselijk. Maar hoe kan het beter? Bouwprojecten zijn vaak ongelooflijk complex (zeker de binnenstedelijke). Er werken nu eenmaal tientallen partijen aan mee, allemaal met hun eigen budgetten (aanbestedingen), agenda's en belangen. Het bouwproject is een mierenhoop, gebouwd op los zand.

Zwitsers zakmes

Het antwoord is bouwlogistiek. Logistieke bewegingen omvatten samen zo'n 15 procent van de totale bouwkosten. Dat vraagt om efficiency, sturing en om centrale coördinatie, een overkoepelende partij die alle anderen verbindt en optimaal laat functioneren. Met de deskundigheid om van een ongeorganiseerde bestekbak een overzichtelijk Zwitsers zakmes te maken.

BEWUSTE BOUWERS

bewuste bouwers • blog: hoogbouwlogistiek; als hoofd- of neventaak?

9 juli 2020

Blog: Hoogbouwlogistiek; als hoofd- of neventaak?



Geschreven door: Bas Timmers (Directeur eigenaar Timmers Bouwlogistiek)

Afgelopen jaren wordt steeds vaker onze hulp ingeroepen voor de hoogbouw tussen 70 en 215 meter hoogte, met bouwveiligheidszones tussen 9 en 25 meter (excl. stutereffect/steiger/lengte hijsobject e.d.). Zowel de gemeente (omgeving-vergunningverlener) en de aannemer (omgeving-vergunningvrager) botsen op de onmogelijkheden vanuit de bestaande omgeving ter plaatse. Immers, in deze zone is niet al het verkeer te blokkeren met verkeersregelaars, kunnen niet alle appartementen ontruimd worden of is een omvangrijk crashdeck te kostbaar. Vanuit Bewuste Bouwers wordt bepleit bovendien zo min mogelijk hinder en overlast aan die omgeving te veroorzaken. Dan moeten we niet het verkeer gaan blokkeren, appartementen willen ontruimen en lelijke transporttunnels of crashdecks

Wat gaat er dan fout in onze optiek?

De bestaande mindset omtrent logistiek als neventaak; we gaan eerst ontwerpen/voorbereiden en inkopen en komen dan tot de conclusie dat we een kraan/lift/vrachtwagen nodig hebben. We maken allerlei mooie plannen, waarin we omschrijven hoe we de omgeving beschermen met valschotten, -netten en/of fiets- of loopcontainers etc. Maar als we heel eerlijk zijn, dan weten we dat dit correctieve noodmaatregelen zijn, die de omgeving niet altijd beschermen. Niemand is in feite verantwoordelijk, of steekt er permanent tijd/focus/expertise in.

Wat zou raadzamer zijn?

Erken logistiek als hoofdtak met een logistiek (hijs-)deskundige vanaf ontwerpfase en laat deze de organisatie begeleiden tot aan de oplevering. Dus niet alleen een theoretisch plan opstellen, maar ook dit plan coördineren, uitleggen en instrueren aan de uitvoerenden. Richt (hijs-)logistiek als nieuwe taak en rol in om in integraal projectbelang het aantal vervoers- en hijsbewegingen te minimaliseren, vanuit een beproefde manier van werken.

Vanuit een drie stappen plan:

1. Tijdens tendering/calculatie berekenen van het aantal vervoers-, hijs- en hefbewegingen middels een overdraagbare quickscan met aanvullende workshop;
2. Na opdrachtgeving volgt de werkvoorbereiding-beïnvloeding van de partijen en medewerkers om hier efficiënter mee om te kunnen gaan middels inzet van alternatieve hijs- of hefmaterieel (liften/toppers/hijskooien/ hijssteiger/van binnen uit werken e.d.). En dit vast te leggen in een proces (/draalboek) met rolverdeling (/organigram);
3. Uiteindelijk wordt tijdens de uitvoering het opgezette proces gecoördineerd met deskundig (hijs-) toezicht, dagdagelijkse logistieke besprekingen en wekelijkse updates middels de Arbo 7.1-instructies voor uitvoerenden (chauffeurs/machinisten/bouwvakkers).

Vanuit deze basis ...

... voorzie je een preventieve aanpak, door één centrale verantwoordelijke met autorisatie. Waarna een logistiek team kan ontstaan, dat puur met de alle bewegingen rond de bouwplaats en omgeving bezig is. Immers wat hebben we aan een 'coördinator omgevingsveiligheid' als deze rol niet erkend wordt door het bouwteam? Of als er géén proces met rolverdeling onder ligt?

Vanuit deze basis ...

... voorzie je een preventieve aanpak, door één centrale verantwoordelijke met autorisatie. Waarna een logistiek team kan ontstaan, dat puur met de alle bewegingen rond de bouwplaats en omgeving bezig is. Immers wat hebben we aan een 'coördinator omgevingsveiligheid' als deze rol niet erkend wordt door het bouwteam? Of als er géén proces met rolverdeling onder ligt?

Conclusie

Hoogbouw in Nederland is uitsluitend mogelijk als in de ontwerpfase logistieke (hijs-)specialisten worden betrokken, die mee kijken naar (on)mogelijkheden van traditioneel storten/tunnellen/prefabben/steigerloos bouwen hijsen, heffen of intern verplaatsen etc. Liefst met zo min mogelijk belang (levering materieel/medewerkers/software/overslag e.d.), zodat deze het projectbelang met zo min mogelijk omgevingsoverlast kan berekenen, beïnvloeden en bewijzen.



Bas Timmers (Directeur eigenaar)

Timmers Bouwlogistiek BV is een neutraal advies- & projectmanagement bureau op het gebied van omgevingscoördinatie in de bouwsector. Vanaf 1993 zijn zij gespecialiseerd in beheersere vervoers- en hijsbewegingen, op complexere bouwopgaven. Zij hebben hiervoor zelfs een blauwdruk ontwikkeld, die zij 'Logistisch Bouwen' noemen, en die ook aan te leren is in eigen beheer. Meer informatie op hun [website](#).

<https://bewuste-bouwers.nl/nieuws/best-practices/item/best-practice-voor-anti-collision-systeem-anti-botssysteem-bij-project-the-pulse-of-amsterdam>

Best Practice voor Anti-collision systeem (anti-botssysteem) bij project The Pulse of Amsterdam

BEWUSTE
BOUWERS



VORM Bouw B.V. realiseert de bouw van een multifunctioneel complex bestaande uit woningen, kantoren en (culturele) voorzieningen: The Pulse of Amsterdam. Duurzaamheid is leidend voor zowel de stedenbouwkundige invulling als voor het ontwerp van architectenbureaus MVSA en VMX. In The Pulse krijgen de werelden van wonen en werken vorm door twee zeer verschillende torens van ongeveer 80 en 90 meter hoog door een lager bouwdeel met elkaar te verbinden, onder meer met een indrukwekkend stadsbos op 35 meter hoogte.

De begane grond en eerste bouwlaag van het middendeel en de torens herbergen onder andere een bioscoop met negen zalen, diverse soorten horeca en een supermarkt. De begane grond is grotendeels voor iedereen toegankelijk. Het gebouw wordt straks volledig zelfvoorzienend en energieneutraal. De energie wordt opgewekt door zonnepanelen aan de gevel en op het dak. Hoogwaardige energiestromen uit de ene toren voeden de andere, waardoor geen energie verloren gaat. Het mobiliteitsplan is gericht op maximaal gebruik van openbaar vervoer, elektrische (deel)auto's, fiets- en voetverkeer. Ook komt er een parkeergarage met 125 parkeerplekken, allemaal voorzien van een laadpaal. Daarvan zijn 45 tot 65 plekken gereserveerd voor elektrische deelauto's.

Antibotssysteem: voorkomen in plaats van genezen

Een Bewuste Bouwer draagt bij aan de zorg voor de veiligheid op de bouwplaats en de omgeving van de bouwplaats. De medewerkers op de bouwplaats zijn zich bewust van de eigen veiligheid, de veiligheid van anderen op de bouwplaats en de veiligheidsrisico's voor de directe omgeving en stralen dit uit.

The Pulse laat zien dat er uitgebreide aandacht is voor de veiligheid van hun medewerkers, onder anderen met de inzet van een anti-collision systeem (anti-botssysteem). Het anti-botssysteem is in België en Frankrijk verplicht, in Nederland is het aanbevolen, als er géén toezicht of ABB (Arbeits Bereich Begrenzung) is ingesteld. The Pulse heeft momenteel 3 torenkranen staan en hier wordt een vierde aan toegevoegd in september. Deze torenkranen kunnen in elkaars draaibereik komen en botsingen veroorzaken. Daarom is het zogenaamde antibots-systeem in de kranen geplaatst. Het systeem, dat communiceert via een radionetwerk, ondersteunt de kraanmachinist in zijn handelingen, waardoor hijswerk boven 'verboden zones' onmogelijk wordt gemaakt.

Het projectteam benadrukt dat het systeem slechts een hulpmiddel en géén oplossing is om veiliger te hijsen, daar is veel meer voor nodig. Hiervoor heeft het project structureel een coördinator omgevingsveiligheid op de bouwplaats. De coördinator omgevingsveiligheid is bij wet deskundig om het hijs- & en hefteam te begeleiden. De machinisten dienen immers anders te werken dan zij gewend zijn. Dit bracht in het begin wat weerstand teweeg, omdat de flexibiliteit begrensd wordt, maar met de juiste uitleg kwam al snel begrip. Na verloop van tijd, gaat men anders werken, dus 'voorkomen' in plaats van 'genezen'.

Meer informatie over het project

The Pulse ontwikkelt zich tot duurzame stadsbiootop. Op de begane grond legt de gemeente een park aan en tussen de torens komt een volwaardig stadsbos met bomen, heesters en een waterberging. Polderdaken op een speciale draagconstructie zorgen voor de juiste habitat. Wat hoger komt de rooftopgarden (het stadsbos) en boven de boomgrens de gevels als rotsformaties. The Pulse geeft ruimte aan biodiversiteit. Groen en water zorgen niet alleen voor een aantrekkelijke verblijfsruimte, maar dragen ook bij aan een stad die duurzaam en regenbestendig is. Meer informatie over het project is te vinden op de [website](#) van The Pulse.



<https://www.bd.nl/oss-e-o/de-man-die-voor-minder-hinder-rond-walkwartier-zorgt-br~a0eb6e4d/>



▲ Bas Timmers bekijkt de bocht in de Carmelietenstraat. Hier zijn net paaltjes geplaatst om voetgangers te beschermen tegen bouwverkeer. © Maarten van den Hurk / BD

Kijkgaten

Rond de bouwplek is een fraaie schutting geplaatst met illustraties erop en kijkgaten erin. Buiten deze wand begint het domein waar Timmers vooral voor opkomen moet. Als hij hier wandelt, knoopt hij om de paar meter een praatje aan met een middenstander. Hoe gaat het? Nog iets gezien?

Iemand toont hem een foto van een vrachtwagen die de middag ervoor bijna een half uur lang de toch al versmalde straat blokkeerde, omdat hij een winkel verderop moest bevoorraden. „Douw! die foto eens efkes naar mij door”, vraagt Timmers om een kopietje via WhatsApp.

Stennis maken

„Daar ga ik op gemeentehuis weer stennis mee maken, op misschien wel veertien afdelingen, net zo lang tot ik bij de juiste persoon ben. Dat is mijn werk nu. De mensen hier in de stad moeten er op kunnen vertrouwen dat de afspraken ook echt afspraken zijn.”

Het werk stilleggen

Timmers, 51 jaar geleden geboren in Oss en tegenwoordig wonend in Berghem, is van het type duidelijke taal en ‘afpraak is afspraak’. Zoals hij deze ochtend zijn bezoek direct op een fout wees, zo liet hij in Amsterdam al drie keer het werk stilleggen aan de ArenaPoort, een project van 850 miljoen euro: „Er werd niet gewerkt volgens de norm die we vooraf met elkaar vastgesteld hadden. Dan is het voor mij heel simpel. Dan zeg ik, jongens dit klopt niet, als jullie zo verder willen dan ben ik weg.”

Maar Timmers werkt ook daar nog. Het voorbeeld geeft volgens hem aan dat burens echt wel wat in de pap te brokkelen hebben. In uitbreidingswijken kunnen bouwers vrijuit aan de gang gaan. Maar op inbreidingsplekken is commitment van de omgeving nodig. Dit leidt tot afsprakenlijsten met ook boeteparagrafen. „Langzaam aan krijgen mensen rondom de bouw in de gaten dat zij regeren. Als ik hier nu drie terecht meldingen van fouten krijg, dan leg ik de sloop stil. In Amsterdam zijn ze daar echt al aan gewend. Daar wordt al vaker in kleine ruimtes gebouwd.”

Tussen 120 burens

Het Walkwartier is een voor Oss ongekend bouwproject. Op de plaats van de vroegere V&D komen 131 appartementen, winkels, horeca en een cultuurcluster. Dat vergt naar schatting drie jaar slopen en bouwen midden in de stad, tussen 120 burens en een grote middelbare school.

Eerdere afleveringen van de serie ‘Wie wat waar Walkwartier’

Aflevering 1: [Welke geheimen herbergt grond onder V&D-winkel?](#)

Aflevering 2: [Sloop V&D Oss: ‘We stonden te janken toen in 2016 deuren voor laatst dicht gingen’](#)

Aflevering 3: [Weg naar Walkwartier geplaveid met gesneuvelde plannen](#)



▲ Bas Timmers in gesprek met Alessandro de Marco, van de ijsalon in de Molenstraat. © Jeroen Appels / Van Assendelft Fotografie

Veel praten

Dit betekent veel praten met burens en denken aan binnenstadbezoekers. Maar evenzeer bemoeit Timmers zich met zaken op de bouw. Want elke verbetering daár is ook gunstig voor de omgeving.

‘Houdoe lillikerd’. Met deze woorden nam wethouder Joop van Orsouw recent afscheid van de verfoede V&D-winkel in Oss. Walkwartier komt eraan. Het centrumplan van alle kanten belicht.

Deel 4: de coördinator omgevingsveiligheid.

Zo rekent hij voor dat het centrum van Oss tienduizenden vrachtwagenbewegingen minder krijgt, nu alle bouwpartijen van het [Geen titel] er beter samenwerken. Dat zit zo: als elk bedrijf alleen voor zijn eigen spullen zou zorgen, waren voor sloop en bouw samen 77.536 vrachtwagenritten nodig. Van dat totaal gaat minstens 64 procent af door betere onderlinge afstemming, belooft Timmers: „En dát maakt het ook voor de bouwers interessant. Want elke rit is geld.”

‘Logistisch bouwen’ noemt Timmers deze aanpak met betere samenwerking, betere logistiek. Dit laatste is zijn vak. Zoals hij zelf zegt: „Ik ben een logistiekeling.”



▲ Bas Timmers loopt en belt, op de bouwplaats van het Walkwartier. © Jeroen Appels / Van Assendelft Fotografie

De man die voor minder hinder rond Walkwartier zorgt

WIE WAT WAAR WALKWARTIER OSS - Natuurlijk zorgt het Walkwartier voor bouwhinder. Maar niet veel, als het aan Bas Timmers ligt. Als coördinator omgevingsveiligheid waakt hij over het belang van burens en binnenstadbezoekers.

Maarten van den Hurk 17-08-21, 09:02 Bron: BD

„Dit mag eigenlijk niet”, roept Bas Timmers als hij op de bouwplaats van het Walkwartier zijn bezoek tegemoet komt lopen. Hij zegt het op vrolijke toon, maar beslist. Het mag dan wel de afgesproken tijd en plaats zijn. Maar het zint Timmers niks dat zijn bezoek hier zomaar wat meters het bouwterrein op kon lopen omdat er geen hek stond. „Ik ben erg van de gesloten poorten. Dat schept duidelijkheid. Alles binnen de omheining is van de bouw, of in dit geval [de sloper](#). En alles daarbuiten is van de omgeving.”

Het is half negen 's ochtends maar Timmers beent, handelt en praat al in een kloeke versnelling. Dat zal zo blijven tijdens de rondleiding op en om dé bouwplek van de Osse binnenstad. Als coördinator omgevingsveiligheid moet hij ervoor zorgen dat het leven rondom het Walkwartier zo normaal mogelijk blijft tijdens de bouw. Natuurlijk, waar gehakt wordt, daar vallen spaanders. Maar de hinder moet zo klein mogelijk blijven.



Het terrein van de voormalige V&D.

‘De omgeving is dynamisch en niet te voorspellen’

do 2 sep 2021, 7:00 • 668 keer gelezen

OSS | Mensen die al even niet meer in de Osse stad zijn geweest, zullen verrast zijn. Het voormalige V&D-pand is vrijwel helemaal gesloopt en dat is even wennen.

OSS | Mensen die al even niet meer in de Osse stad zijn geweest, zullen verrast zijn. Het voormalige V&D-pand is vrijwel helemaal gesloopt en dat is even wennen.

Afgelopen maandag werden de sloopwerkzaamheden na de bouwvakvakantie hervat. Zo moet een deel van de vloer nog worden geruimd. Daarna starten de voorbereidingswerkzaamheden van de bouw van het Walkwartier. Na archeologisch onderzoek kan er daadwerkelijk worden gebouwd. November 2021 is de planning. Onder voorbehoud van werkbaar weer, en dat de tijdelijke trafo-verplaatsing op tijd klaar is, en dat de archeologische vondsten géén vertraging geven. Saai is het er geen dag. Dat weet Bas Timmers als geen ander. Als coördinator omgevingsveiligheid is hij iedere dag volop betrokken bij dit project. “Je komt continu dingen tegen. De omgeving is dynamisch en laat zich niet voorspellen. De omgevings-, wegenverkeers- en klimaatwet veranderen continu. Het is alsof ik een hele grote film afspel die constant bijgewerkt moet worden.”

Schakelen

Timmers heeft als neutrale coördinator met vijf soorten (O-) stakeholders te maken: overheden, opdrachtgever, opdrachtnemer, onderaannemer en de omgeving. Ieder met eigen subafdelingen. Er is sprake van vijf soorten (M-) bewegingen: materialen, maatschappij, materieel, mindset en medewerkers. Op basis van vier thema's Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-kader is er een plan met 25 punten om het bouwproject veilig en slim in goede banen te leiden. Het gaat om effectieve maatregelen om de gevolgen van het project voor de omgeving te beperken en de efficiëntie voor bouwlieden te verbeteren. Aan Timmers de taak om te schakelen tussen partijen en in te grijpen waar nodig. Zo stelde hij bijvoorbeeld voor om fietsende TBL-scholieren niet meer vanuit de Carmelietenstraat naar buiten te laten gaan, maar een fietspad te creëren aan de achterkant via de Oostwal. Een extra kostenpost, maar veiligheid boven alles. Ook is het bouwterrein hermetisch afgesloten, waarbij bouwvakkers zich moeten registreren en bouwverkeer moet reserveren. Timmers is aanspreekpunt als er vragen zijn. “Er zijn sinds 1 maart zo’n 70 meldingen binnengekomen van allerlei partijen. Van vragen over verkeersborden in het centrum, klachten of stof, geluid en trilling tot een vraag van een horecaondernemer betreffende een terrasvergunning. Daarmee ga ik aan de slag voor een passende oplossing.”

Custom made

Timmers kijkt in Oss verder dan alleen het werk rond het Walkwartier. “Er staan in de toekomst nog meer mooie uitdagingen te wachten, zoals Fraterhof, Belastingkantoor, Raadhuislaan Zuid, Golfbad en Euterpelaan. Dit plan kun je voor zo’n 75 procent standaardiseren en toepassen op andere projecten, met een deel custom made.” Tot slot spreekt Timmers uit trots te zijn. “Op het gebied van punten als bouwlogistiek, omgevingscoördinatie en zero emissie zijn we in Oss vooruitstrevend te noemen. Alles in de lijn van de Global Goals-visie. Veel grote steden zien Oss als voorbeeld waar mooie dingen worden bereikt met een relatief kleine organisatie. We mogen trots zijn op hoe we de zaken rond omgevingsveiligheid organiseren.”



reageer als eerste

<https://www.kliknieuws.nl/regio/oss/183051/-de-omgeving-is-dynamisch-en-niet-te-voorspellen->

‘De omgeving is dynamisch en niet te voorspellen’

OSS | Mensen die al even niet meer in de Osse stad zijn geweest, zullen verrast zijn. Het voormalige V&D-pand is vrijwel helemaal gesloopt en dat is even wennen.

Afgelopen maandag werden de sloopwerkzaamheden na de bouwvakvakantie hervat. Zo moet een deel van de vloer nog worden geruimd. Daarna starten de voorbereidingswerkzaamheden van de bouw van het Walkwartier. Na archeologisch onderzoek kan er daadwerkelijk worden gebouwd. November 2021 is de planning. Onder voorbehoud van werkbaar weer, en dat de tijdelijke trafo-verplaatsing op tijd klaar is, en dat de archeologische vondsten géén vertraging geven. Saai is het er geen dag. Dat weet Bas Timmers als geen ander. Als coördinator omgevingsveiligheid is hij iedere dag volop betrokken bij dit project. “Je komt continu dingen tegen. De omgeving is dynamisch en laat zich niet voorspellen. De omgevings-, wegenverkeers- en klimaatwet veranderen continu. Het is alsof ik een hele grote film afspel die constant bijgewerkt moet worden.”



Het terrein van de voormalige V&D.

veilig en slim in goede banen te leiden. Het gaat om effectieve maatregelen om de gevolgen van het project voor de omgeving te beperken en de efficiëntie voor bouwlieden te verbeteren. Aan Timmers de taak om te schakelen tussen partijen en in te grijpen waar nodig. Zo stelde hij bijvoorbeeld voor om fietsende TBL-scholieren niet meer vanuit de Carmelietenstraat naar buiten te laten gaan, maar een fietspad te creëren aan de achterkant via de Oostwal. Een extra kostenpost, maar veiligheid boven alles. Ook is het bouwterrein hermetisch afgesloten, waarbij bouwvakkers zich moeten registreren en bouwverkeer moet reserveren. Timmers is aanspreekpunt als er vragen zijn. “Er zijn sinds 1 maart zo’n 70 meldingen binnengekomen van allerlei partijen. Van vragen over verkeersborden in het centrum, klachten of stof, geluid en trilling tot een vraag van een horecaondernemer betreffende een terrasvergunning. Daarmee ga ik aan de slag voor een passende oplossing.”

Custom made
Timmers kijkt in Oss verder dan alleen het werk rond het Walkwartier. “Er staan in de toekomst nog meer mooie uitdagingen te wachten, zoals Fraterhof, Belastingkantoor, Raadhuislaan Zuid, Golfbad en Euterpelaan. Dit plan kun je voor zo’n 75 procent standaardiseren en toepassen op andere projecten, met een deel custom made.” Tot slot spreekt Timmers uit trots te zijn. “Op het gebied van punten als bouwlogistiek, omgevingscoördinatie en zero emissie zijn we in Oss vooruitstrevend te noemen. Alles in de lijn van de Global Goals-visie. Veel grote steden zien Oss als voorbeeld waar mooie dingen worden bereikt met een relatief kleine organisatie. We mogen trots zijn op hoe we de zaken rond omgevingsveiligheid organiseren.”



HUFTERPROOF MEEBEWEGEN

HET PRODUCT



De bouwplaats van het Walkwartier heeft een afrastering die in het oog springt: historische foto's, vrolijke gedichten, vriendelijke kleuren... Wat je als voorbijganger niet ziet, is dat de constructie minstens zo bijzonder is. Aan het woord: Domien Schoenmakers van Enco van Grinsven.

"We kregen een telefoontje van Bas Timmers, de coördinator omgevingsveiligheid van het Walkwartier. Of we de afrastering van de bouwplaats konden ontwerpen en realiseren. De uitdaging: het geheel moest hufterproof zijn en toch flexibel met de bouwplaats kunnen meebewegen."

ANDERE VORM

"We hebben sterke frames van gegalvaniseerd staal ontworpen en gebouwd, die eenvoudig in demontabele blokken geplaatst kunnen worden. Daardoor is de constructie oersterk, maar toch heel makkelijk aan te passen of voor korte tijd te openen. Wanneer de bouwplaats een andere vorm of omvang krijgt, komen we op aanvraag van Bas gedeeltes van de constructie verplaatsen."

VERHUREN

"Er zijn al meerdere geïnteresseerden uit de bouwwereld" komen kijken. Met Bas en zijn bedrijf Timmers Praktische Bouwlogistiek zijn we nu de mogelijkheden aan het bekijken om deze constructies te verhuren voor andere bouwplaatsen. Inclusief tal van 'modules', zoals markeringshoeken, valschotten en vlachtheunen, maar ook camera's en feestverlichting. Zo zie je waar lokale samenwerking toe kan leiden!"

ENCOVANGRINSVEN.NL

BB

77

SSO PLANTOEN

Constructie van
gegalvaniseerd staal

Betانبlokken van 900 kilo
aan de binnenkant
(geen struikelgevaar voor
winkelend publiek)

Niet onderkruipbaar

Niet overklimbaar

Bedrukbare panelen van
watervast hout of staal

Totale lengte afrastering
Walkwartier: 400 meter

Walkwartier
brievenbus

Molen
straat



BAS LEIDT ALLES IN GOEDE BANEN ↑

Bouwen hartje stad: hoe gaat dat (goed)?

Tachtig bouwbusjes die tussen 6.00 en 7.00 uur een plekje zoeken. Vrachtwagens die af en aan rijden. Joekels van kranen die hijsen en draaien. En dat midden in het centrum? Dat schreeuwt om een uiterst zorgvuldige aanpak.



IN GESPREK MET

Bas Timmers
Coördinator
Omgevingsveiligheid

Leg eens uit: waarom is dit zo bijzonder?

"In Oss, en eigenlijk in heel Brabant, zijn we gewend om vanuit een Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G) of Bouwveiligheidsplan te werken. Vaak is dat knip- en plakwerk. En bovendien zijn deze veel minder uitgebreid dan een BLVC-plan. Om je een idee te geven: in een V&G behandelen bouwers vijf punten, in een Bouwveiligheidsplan tien en in een BLVC-plan vijftientig."

Waarom is zo'n plan anders niet nodig, maar nu wel?

"Dit is natuurlijk andere koek dan een woonwijk aan de rand van Berghem. Het gaat hier om binnenstedelijke hoogbouw, waarbij het leven eromheen gewoon doorgaat. En dit project ook. De komende drie jaar..."

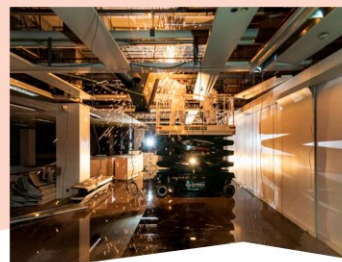
Hoe bepaal je de invulling van het BLVC-kader?

"Eigenlijk baseren we alles op drie wetten. De belangrijkste is de omgevingswet, die in dit geval opkomt voor bewoners, winkeliers en centrumbezoekers. Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren. Ook is de wegverkeerswet van belang. Deze verplicht bijvoorbeeld om te kijken of verkeersregelaars ingezet moeten worden. Tot slot is de klimaatwet leidend, zodat de CO2-uitstoot zoveel mogelijk wordt beperkt."

"Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren"

Wat is jouw rol?

"Ik ben verantwoordelijk én onafhankelijk. Als een soort schiedsrechter sta ik tussen overheden, de ontwikkelaar, de aannemer, onderaannemers, overheden, de winkeliers, bewoners én scholieren in. Voordat het eerste fluitsignaal klinkt, zorg ik ervoor dat alle regels helder zijn. En ook worden nageleefd. Voor mij is er maar één belang: het gebiedsbelang. Want nogmaals, de omgeving moet zo min mogelijk hinder van de bouw ervaren."



En iedereen mag bij jou aankloppen?

"Gerust, ik ben ervan. Mensen kunnen contact opnemen via deze website, maar mogen me ook op straat aanspreken."

Wat zijn je allerbelangrijkste taken?

"Er komt heel wat bij kijken, maar het begint allemaal met de perimeter, de bouwomheining. Deze plaatsen we zeer zorgvuldig. Daarnaast is het belangrijk om alle logistieke bewegingen in beeld te brengen. En deze zoveel mogelijk te beperken. Dat betekent bijvoorbeeld dat bouwlieden ergens anders parkeren, dat ze soms op andere tijden werken en dat de aanvoer van materiaal en materieel gebundeld wordt."

Wat scheelt deze aanpak?

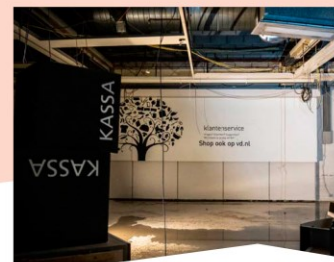
"Normaalsproken zijn er bij een project als Walkwartier een slordige 80.000 bewegingen. Met deze aanpak kunnen we dat beperken tot nog geen 12.000. En minder bewegingen betekent: minder overlast, ongevallen en CO2-uitstoot. Uiteindelijk zorgt dit ook voor meer werkvreugde, want bouwlieden kunnen efficiënter werken."

Heb je vaker met dit bijtje gehakt?

"Absoluut. In de Randstad heb ik gewerkt aan enorme projecten, zoals Arenaport, Feyenoord City en Zuidas. Voor je beeldvorming: deze klussen zijn van een ander volume, wel tien keer groot als Walkwartier."

Is Walkwartier daardoor minder uitdagend?

"Alle behalve. Hier is BLVC compleet nieuw en elke klus is anders. Zo'n kader is echt op maat gemaakt. Ook is het geweldig om dit werk in eigen regio te doen. Ik kom uit Berghem, dus ik fluit een thuiswedstrijd!"



<https://www.walkwartier.nl/verhalen/bouwen-hartje-stad-hoe-gaat-dat-goed>

WALK
KWARTIER
OSS

PLAN WALKKWARTIER NIEUWS BOUWLOGISTIEK HEB JE VRAGEN? LIVE HEBBEN?

Home Wonen Winkelen Cultuur Verhalen



← Terug



IN GESPREK MET
Bas Timmers
coördinator omgevingsveiligheid

Bouwen hartje stad: hoe gaat dat (goed)?

MAART 2021

Tachtig bouwbusjes die tussen 6.00 en 7.00 uur een plekje zoeken. Vrachtwagens die af en aan rijden. Joekels van kranen die hijsen en draaien. En dat midden in het centrum? Dat schreeuwt om een uiterst zorgvuldige aanpak.

<https://www.walkwartier.nl/verhalen/bouwen-hartje-stad-hoe-gaat-dat-goed>

"Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren"

BAS TIMMERS
COORDINATOR OMGEVINGSVEILIGHEID

Die aanpak krijgt vorm dankzij het BLVC-kader, wat staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Welbekend in steden als Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag, maar in Oss nog niet. Het is de eerste keer dat deze methodiek hier wordt toegepast. Uniek en noodzakelijk om hartje stad te bouwen. Bas Timmers neemt je mee in deze materie.

Leg eens uit: waarom is dit zo bijzonder?

"In Oss, en eigenlijk in heel Brabant, zijn we gewend om vanuit een Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G) of Bouwveiligheidsplan te werken. Vaak is dat knip- en plakwerk. En bovendien zijn deze veel minder uitgebreid dan een BLVC-plan. Om je een idee te geven: in een V&G behandelen bouwers vijf punten, in een Bouwveiligheidsplan tien en in een BLVC-plan vijftientwintig."

Waarom is zo'n plan anders niet nodig, maar nu wel?

"Dit is natuurlijk andere koek dan een woonwijk aan de rand van Berghem. Het gaat hier om binnenstedelijke hoogbouw, waarbij het leven eromheen gewoon doorgaat. En dit project ook. De komende drie jaar..."

Hoe bepaal je de invulling van het BLVC-kader?

"Eigenlijk baseren we alles op drie wetten. De belangrijkste is de omgevingswet, die in dit geval opkomt voor bewoners, winkeliers en centrumbezoekers. Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren. Ook is de wegenverkeerswet van belang. Deze verplicht bijvoorbeeld om te kijken of verkeersregelaars ingezet moeten worden. Tot slot is de klimaatwet leidend, zodat de CO2-uitstoot zoveel mogelijk wordt beperkt."

Wat is jouw rol?

"Ik ben verantwoordelijk én onafhankelijk. Als een soort scheidsrechter sta ik tussen overheden, de ontwikkelaar, de aannemer, onderaannemers, overheden, de winkeliers, bewoners en scholieren in. Voordat het eerste fluitsignaal klinkt, zorg ik ervoor dat alle regels helder zijn. En ook worden nageleefd. Voor mij is er maar één belang: het gebiedsbelang. Want nogmaals, de omgeving moet zo min mogelijk hinder van de bouw ervaren."

"Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren"

BAS TIMMERS
COORDINATOR OMGEVINGSVEILIGHEID

Die aanpak krijgt vorm dankzij het BLVC-kader, wat staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Welbekend in steden als Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag, maar in Oss nog niet. Het is de eerste keer dat deze methodiek hier wordt toegepast. Uniek en noodzakelijk om hartje stad te bouwen. Bas Timmers neemt je mee in deze materie.

Leg eens uit: waarom is dit zo bijzonder?

"In Oss, en eigenlijk in heel Brabant, zijn we gewend om vanuit een Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G) of Bouwveiligheidsplan te werken. Vaak is dat knip- en plakwerk. En bovendien zijn deze veel minder uitgebreid dan een BLVC-plan. Om je een idee te geven: in een V&G behandelen bouwers vijf punten, in een Bouwveiligheidsplan tien en in een BLVC-plan vijftientwintig."

Waarom is zo'n plan anders niet nodig, maar nu wel?

"Dit is natuurlijk andere koek dan een woonwijk aan de rand van Berghem. Het gaat hier om binnenstedelijke hoogbouw, waarbij het leven eromheen gewoon doorgaat. En dit project ook. De komende drie jaar..."

Hoe bepaal je de invulling van het BLVC-kader?

"Eigenlijk baseren we alles op drie wetten. De belangrijkste is de omgevingswet, die in dit geval opkomt voor bewoners, winkeliers en centrumbezoekers. Bouwbedrijven zijn te gast in een gebied; dat moeten we zo min mogelijk verstoren. Ook is de wegenverkeerswet van belang. Deze verplicht bijvoorbeeld om te kijken of verkeersregelaars ingezet moeten worden. Tot slot is de klimaatwet leidend, zodat de CO2-uitstoot zoveel mogelijk wordt beperkt."

Wat is jouw rol?

"Ik ben verantwoordelijk én onafhankelijk. Als een soort scheidsrechter sta ik tussen overheden, de ontwikkelaar, de aannemer, onderaannemers, overheden, de winkeliers, bewoners en scholieren in. Voordat het eerste fluitsignaal klinkt, zorg ik ervoor dat alle regels helder zijn. En ook worden nageleefd. Voor mij is er maar één belang: het gebiedsbelang. Want nogmaals, de omgeving moet zo min mogelijk hinder van de bouw ervaren."



https://www.walkwartier.nl/verhalen/verkeer-tijdens-de-bouw-hoe-regel-je-dat-nou?fbclid=IwAR3QScrHw5oDeelFmOVQMt_NisS0qdSAilhTAibas2tTyndkUPccxMRDcQ

WALK
KWARTIER
OSS

PLAN WALKWARTIER NIEUWS BOUWLOGISTIEK HEB JE VRAGEN? LIVE MEETJEN

Home Wonen Winkelen Cultuur Verhalen



← Terug



PH. DESBORCK / PIELT
Bas Timmers
Coördinator omgevingsveiligheid

Verkeer tijdens de bouw: hoe regel je dat nou?

PIELT 02/2022

Een veilig begaanbaar en bereikbaar centrum tijdens de bouw. Voor coördinator omgevingsveiligheid Bas Timmers is dit een belangrijke opgave: hij besteedt hier dan ook al een hele tijd heel wat uren aan. Het resultaat? Onder meer zo'n 80 verkeersmaatregelen, tien verkeersbesluiten en vier aanbestedingen.

https://www.walkwartier.nl/verhalen/verkeer-tijdens-de-bouw-hoe-regel-je-dat-nou?fbclid=IwAR3QScrHw5oDeelFmOVQMt_NisS0qdSAIilhTAibas2tTyndkUPccxMRDcQ

En er is maar één Bas. Dat is niet niks...

"Dat klopt. Maar ik doe zoets natuurlijk niet alleen. Ik heb intensief contact met partijen als Megaborn, Veilig Verkeer Nederland, SmartwayZ en de Rijksdienst voor het Wegverkeer. En lokaal met leveranciers, scholen, Centrummanagement Oss en vijftien afdelingshoofden van de gemeente. Samen hebben we een verkeersplan gemaakt voor de komende drie jaar. Ondanks ieders eigen belangen."

Hoe krijg je alle neuzen dezelfde kant op?

"Door voorstellen goed te onderbouwen met feiten, cijfers en tekeningen. Zo hebben we laten zien dat er maar liefst duizend voertuigen per uur omgeleid moeten worden, waarvan er honderdvijftig in het centrum stoppen. En met engineering hebben we in beeld gebracht hoe de draaicurves van sommige vrachtwagens er in de praktijk uitzien. Dat vraagt om meer dan een bordenplan."

Is die onderbouwing allesbepalend?

"Nee, zeker niet. Draagvlak is ook superbelangrijk. Daarom hebben we iedereen de mogelijkheid geboden om zijn zegje te doen en mee te denken. Bovendien hebben we de noodzaak continu benadrukt. Want niemand wil dat het Walkwartier om 22.30 uur op Hart van Nederland te zien is. Als je begrijpt wat ik bedoel..."

Wat is er zoal in het verkeersplan opgenomen?

"Dat loopt enorm uiteen: van verkeersomleidingen en het vrijhouden van de calamiteitenroute tot een crashnet-bestek en vergunningen voor uitzonderlijk transport. Daarbij is het ook nog zo dat de invloedssfeer van de bouw veel groter is dan alleen rondom de bouwplaats. Dat gaat van Raadhuislaan tot Hooghuisstraat en van Boterstraat tot Schietspoel."

Wat zijn de belangrijkste maatregelen?

"De Carmelietenstraat en de Walstraat worden éénrichtingsverkeer voor auto's, wat ook ná de bouw zo blijft. Verder wordt de Carmelietenstraat tijdelijk afgesloten voor fietsers, verdwijnt parkeerterrein De Wal en komt er op verschillende plekken een stopverbod. En dan zijn er dus nog zo'n 75 maatregelen meer."

"“We moeten niet alleen boetes uitdelen of rode borden plaatsen, maar vooral vriendelijk verzoeken.”"

BAS TIMMERS
COORDINATOR OMGEVINGSVEILIGHEID

Blij dat het plan is afgerond?

"Ja, maar dat wil niet zeggen dat het werk erop zit. Eigenlijk begint het moeilijkste deel nu pas, want het gaat om gedragsverandering. Van heel veel mensen: centrumbezoekers, omwonenden, scholieren, leveranciers, bouwbedrijven en ga zo maar door."

Hoe krijg je dat dan voor elkaar?

"Veel en gericht overleggen en communiceren, want elke doelgroep vraagt om een andere aanpak. En ook handhaven. Ik ben nu druk met het coördineren hiervan, waarbij ik hulp krijg van boa's, de politie, winkeliers en het TBL."

Is dat de enige uitdaging?

"Was dat maar waar, haha. Er zullen altijd mensen zijn die dit niet willen. Maar als we blijven praten, komen we er vast en zeker uit. We moeten dan ook niet alleen boetes uitdelen of rode borden plaatsen, maar vooral vriendelijk verzoeken. Het gaat nou eenmaal om sociale acceptatie."

Wanneer gaan de maatregelen eigenlijk in?

"Halverwege juni worden de hekken en poorten naar verwachting geplaatst. Eind juli moeten de Carmelietenstraat en de Molenstraat éénrichtingsverkeer zijn én willen we de ombouw van de verkeersregelinstallatie op de kruising bij de Oostwal afgerond hebben. Bij de start van het nieuwe schoolseizoen moet alles operationeel zijn, zodat iedereen snel gewend raakt."

Tot slot: wanneer is je plan geslaagd?

"Simpel: als we de komende twee tot drie jaar niet op SBS6 zijn geweest en de bouw op een goede manier uitgevoerd is!"



"“Niemand wil dat het Walkwartier om 22.30 uur op Hart van Nederland te zien is...”"

BAS TIMMERS
COORDINATOR OMGEVINGSVEILIGHEID

<https://www.walkwartier.nl/verhalen/de-bouwafrastering-noodzakelijk-kwaad-en-megapamflet>



IN GESPREK MET
Bas Timmers
coördinator omgevingsveiligheid



EN
Imke van Hal
communicatieadviseur bij Circa Twee

De bouwafrastering: noodzakelijk kwaad én megapamflet

OKTOBER 2023

Voor de één is de perimeter de heilige grens tussen bouwplaats en omgeving. Voor de ander is het een loeigroot communicatiemiddel, dat uitnodigt om flink los te gaan. De één is coördinator omgevingsveiligheid Bas Timmers, de ander communicatieadviseur Imke van Hal.

"Toen Bas voor het eerst met de term perimeter smeet, had ik er nog nooit van gehoord, haha", bekent Imke. "Al ben ik ervan overtuigd dat ik niet de enige ben. Maar inmiddels weet ik er alles van, want aan de bouwafrastering.

<https://www.walkwartier.nl/verhalen/de-bouwafrastering-noodzakelijk-kwaad-en-megapamflet>

"Toen Bas voor het eerst met de term perimeter smeeft, had ik er nog nooit van gehoord, haha", bekent Imke. "Al ben ik ervan overtuigd dat ik niet de enige ben. Maar inmiddels weet ik er alles van, want aan de bouwafrastering, een wat bekendere benaming, hebben we veel aandacht besteed."

Blij dat het plan is afgerond?

"Ja, maar dat wil niet zeggen dat het werk erop zit. Eigenlijk begint het moeilijke deel nu pas, want het gaat om gedragsverandering. Van heel veel mensen: centrumbezoekers, omwonenden, scholieren, leveranciers, bouwbedrijven en ga zo maar door."

Hoe krijg je dat dan voor elkaar?

"Veel en gericht overleggen en communiceren, want elke doelgroep vraagt om een andere aanpak. En ook handhaven. Ik ben nu druk met het coördineren hiervan, waarbij ik hulp krijg van boa's, de politie, winkeliers en het TBL."

Is dat de enige uitdaging?

"Was dat maar waar, haha. Er zullen altijd mensen zijn die dit niet willen. Maar als we blijven praten, komen we er vast en zeker uit. We moeten dan ook niet alleen boetes uitdelen of rode borden plaatsen, maar vooral vriendelijk verzoeken. Het gaat nou eenmaal om sociale acceptatie."

Wanneer gaan de maatregelen eigenlijk in?

"Halvenvege juni worden de hekken en poorten naar verwachting geplaatst. Eind juli moeten de Carmelietenstraat en de Molenstraat éénrichtingsverkeer zijn en willen we de ombouw van de verkeersregelinstantie op de kruising bij de Oostwal afgerond hebben. Bij de start van het nieuwe schoolseizoen moet alles operationeel zijn, zodat iedereen snel gewend raakt."

Tot slot: wanneer is je plan geslaagd?

"Simpel: als we de komende twee tot drie jaar niet op SB56 zijn geweest en de bouw op een goede manier

""We moeten niet alleen boetes uitdelen of rode borden plaatsen, maar vooral vriendelijk verzoeken.""

BAS TIMMERS
COORDINATOR OMGEVINGSVRIJHEID



Kijkers uit de Randstad

De vormgeving is uniek, kunstig bijna, maar de techniek is dat zeker ook. Niet voor niets komen collega's van Bas uit Amsterdam, Rotterdam en andere grote steden een kijkje nemen. "Ze bezoeken Oss vooral vanwege de flexibele, gekeurde staalconstructie", vertelt de coördinator omgevingsveiligheid. "Hierdoor kunnen we snel afbreken en weer opbouwen, en ook kunnen we wel twintig verschillende modules moeiteloos toevoegen. Camera's, prikkelraad, valschotten, spatschermen, feestverlichting, vluchtoeuren, markeringshoeken, aanrijdbeveiliging... noem het maar op."

'Ut volk het 't erover'

De werelden van Bas en Imke zijn compleet anders, maar toch werken de twee veel samen. Communicatie is immers een belangrijk onderdeel van de BLVC-aanpak die Bas hanteert. "Daardoor zie je naast de perimeter, veel meer uitingen in de hulsstijl", legt Imke uit. "Zo zijn er verkeersborden in het Walkwartierblauw en oranje die vrachtwagenchauffeurs oriënteren op toegankelijke routes aangeven. Ook hebben we fietslabels en stickers vormgegeven om te voorkomen dat bezoekers hun fietsen op plekken plaatsen waar dat niet handig is. En daar zal het niet bij blijven."

"Al deze middelen zorgen voor een positief gevoel rondom het Walkwartier", zegt Bas tot besluit. "Bij slopers, bouwvakkers, centrumondernemers en omwonenden. En ook niet belangrijk: het project leeft hierdoor in de stad. Ut volk het 't erover!"

Nog meer bijzonderheden

Imke, en zeker Bas, kunnen nog veel langer over de perimeter vertellen. Er zijn dan ook nog tal van andere bijzonderheden. Op een rijtje:

- De beelden op de wanden zijn afgestemd op de winkels. Zo zijn tegenover Ussalon Alessandro ijs-etende mensen te zien. En bij Espresso Enzo drinkt iemand koffie op de foto.
- Bouwvakkers kunnen de perimeter niet zomaar verschuiven. De ballastblokken wegen namelijk 950 kilo en de houten platen ook nog eens een slordige honderd. Hierdoor blijft de gemeente eigenaar van elke vierkante centimeter openbare ruimte. Verplaatsen kan alleen op basis van een tijdelijke verkeersmastregel.
- Na werktijd wordt de bouwplaats verlicht en bewaakt met duurzame lampen.
- De betonnen staanders zijn door sloopbedrijf Guubels gemaakt van gerecycled beton. De staalconstructie is herbruikbaar bij andere projecten.
- In versie 2.0 wordt het OMP-hout, dat leestig herbruikbaar is, vervangen door staal. Daarbij is een rol weggelegd voor de Osse bedrijven Enco en Compleetprint.
- Vanwege graafwerkzaamheden wordt er de komende maanden druk geschoven met de perimeter. Ook wordt deze groter – bij parkeerterrein De Wal – en er komen automatische poorten voor de bouwvakkers in.





"Verkeersveiligheid voorop: toch geen crashdeck"

Verkeersveiligheid voorop: toch geen crashdeck

NOVEMBER 2022

In het vorige verkeersplan voor het Walkwartier stond een crashdeck in de Carmelietenstraat opgenomen. Niet als verplichte of noodzakelijke maatregel, maar vooral om de sociale veiligheidsnorm te garanderen. Toch gaat er in het nieuwe plan een streep door het deck.

"Uit nader onderzoek blijkt dat het crashdeck juist voor een onveiligere verkeerssituatie zorgt", verklaart coördinator omgevingsveiligheid Bas Timmers. "De staanders die nodig zijn, belemmeren namelijk het zicht in de toch al smalle Carmelietenstraat. Ook zouden we bij het plaatsen van het crashdeck op meer moeilijkheden stuiten, zoals de kleine bouwplaats. Omdat het niet per se nodig is, zetten we verkeersveiligheid voorop."

En geen tweerichtingsverkeer voor fietsers

Dat doen Bas en andere betrokkenen ook als het gaat om tweerichtingsverkeer voor fietsers in de Carmelietenstraat. Die optie is bekeken, maar afgeketst. "Dit kan namelijk voor problemen zorgen op de Molenstraat ter hoogte van de Haarviltstraat, omdat hier straks veel bouwverkeer rijdt", aldus Bas. "Dat willen we niet laten kruisen met fietsers. Er zijn nog geen ongelukken gebeurd en dat willen we graag zo houden!"

https://www.walkwartier.nl/nieuws/werkzaamheden-op-komst-rondom-het-walkwartier

WALKWARTIER
OSS

PLAN WALKWARTIER
NIEUWS
BOUWLOGISTIEK
HET DE WERK
LIFE PROJECTEN

Home

Wonen

Winkelen

Cultuur

Verhuden

Terug

Werkzaamheden op komst rondom het Walkwartier

september 2024

De contouren van het Walkwartier worden steeds duidelijker. Zo leest de deingaf aan de Wijkroost al zijn definitieve vorm sien en blijft de toren maar groeien. "Het wordt prachtig," zegt Bas Timmers, coördinator omgevingsveiligheid. "Maar we kunnen dit project niet zonder ongemak voltooien."

Er staan de komende periode namelijk werkzaamheden op het programma die hinder veroorzaken. Het is een van de taken van Bas om omwonenden, centrumondernemers en bezoekers hiervan op tijd te informeren. Hij zet de activiteiten daarom op een rij.

"Natuurlijk doen we er alles aan om de hinder zoveel mogelijk te verlichten", verzekert hij alweer. "We houden maximaal rekening met bestaande functies, zoals wonen, winkelen, evenementen, cafetariën en bevoorrading."

1. Kabels en leidingwerk

"De gemeente start in september met het koppelen van de noodbeveiligingen uit de nieuwbouw met het bestaande leidingnetwerk. Het grootste deel van het werk vindt plaats binnen de bouwheksen. Op sommige momenten zorgt dit voor wegafsluitingen. Die kunnen een halve of hele dag duren. We plannen de werkzaamheden zoveel als het kan in op een rustige winkel dag de maandag."

Periode: september 2023 – januari 2024



2. Herinrichting openbare ruimte

"Begin juli is het voorlopig ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte gedeeltelijk. Daarna zijn de reacties en ideeën van omwonenden en betrokkenen verzameld. Eind oktober delen we het definitieve ontwerp op wijkniveau uit. Daarbij leggen we uit waarom bepaalde ideeën wel of niet zijn gepast. De echte werkzaamheden starten half april 2024. Daarna verplaatsen deze zich van westgebied naar oostgebied. Hiervan zijn er elf."

"Voor de herinrichting van de openbare ruimte zijn langdurige afsluitingen van enkele wegen nodig. Een 'om-en-ommetje' is hierbij het uitgangspunt in het winkelgebied. Dat betekent dat niet beide straathelven tegelijk open liggen. En dus dat het dagelijks leven zoveel mogelijk door kan gaan. In doorgaande straten lukt dit niet altijd. Daardoor zullen voorrings en bevoorings soms onbereikbaar zijn met de auto."

Periode: april 2024 – nader te bepalen

3. Afwerking Berghage

"Halverwege de zomer van 2024 verdwijnen de bouwheksen. Om de laatste werkzaamheden te kunnen afmaken, richt Bouwendijk Berghage een ander westerein in."

Periode: juli 2024 – december 2024

WALKWARTIER
OSS

PLAN WALKWARTIER
NIEUWS
BOUWLOGISTIEK
HET DE WERK
LIFE PROJECTEN

Home

Wonen

Winkelen

Cultuur

Verhuden

Terug

Werkzaamheden op komst rondom het Walkwartier

4. Inhuizing

"Bijgaand zijn plan de toekomstige bewoners en bedrijven aan de dag met de inrichting van hun nieuwe onderkomen. Voorzige de tepernde beschikbare ruimte naast de bouwvoor vooraf afpakken."

Periode: juli 2024 – december 2024

5. Afbouw en inrichting Warenhuis

"Ook het Warenhuis richten we in fase in. Van afbouw, naar afmontering en afwerking."

Periode: juli 2024 – juli 2025

Puzzel te leggen

"Kortom: we hebben een aardige puzzel te leggen. Maar, we hebben ook voldoende goede ideeën. Zo schrijven we een toevoeging op het bestaande **Wijkroost**. In dit document staan onder andere afpakken over Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Ook gaan we kijken of we extra handhaving kunnen inzetten. Verder denken we aan extra verlichting (een zogenaamde bouwhuus), andere parkeerplekken en tijdelijke afvalbakken boven de grond."

"Verwacht alleen niet het onmogelijke. We kunnen bijvoorbeeld geen bomen planten in de zomer. Daarvoor moeten we later terugkomen. En die aanpak gaat wel vervolgen, dus niemand uit de omgeving onrust maken. Belangrijk is het dat alle partijen elkaar op de hoogte houden en zaken afstemmen. Daarvoor zijn er verschillende overleggen en wordt de verkeersterleiding afmet zorgvuldig. Ook is het belangrijk om de omgeving goed op de hoogte te houden, niet de ander als afpak. Wordt vervolg."

<https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/logistiek/nieuws/beleidsmakers-opgelet-zo-innoveer-je-in-de-logistiek-van-de-bouwsector>



Beleidsmakers opgelet: zo innoveer je in de logistiek van de bouwsector

27-02-2024 | 08:10

Nieuws

Woonwijken of gebieden waarin meerdere bouwopgaves tegelijk spelen: in elke gemeente komen ze voor of zullen ze voor gaan komen, gelet op de grote en complexe bouwbehoeftes in Nederland. Groot, omdat er veel bij gebouwd moet worden, maar complex omdat er verschillende wet- en regelgevingen zijn die impact hebben op de realisatie van die behoefte, zoals de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ambities, stikstofafspraken, zero-emissiezones. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de mobiliteitsbeperkingen die tijdens de duur van het project in het gebied geldt. Dat kan ook anders “door de bouwlogistiek op innovatieve wijze te managen” aldus Bas Timmers, logistiek adviseur bij Zuid-Holland Bereikbaar. “We kunnen beleidsmakers bijstaan om complexe of gelijktijdige bouwopgaves efficiënter en schoner te laten verlopen. Daar hebben omwonenden wat aan en daar heeft de sector wat aan. Daar ligt een grote kans voor gemeentes.”

Hoe gaat het nu vaak?

Timmers: “Bij de traditionele manier van werken in de bouw selecteert de opdrachtgever meerdere coördinerende aannemers door de uitvoering, bijvoorbeeld voor de sloop, bouw, inhuizing, inrichting openbare ruimte. Die selecteren op hun beurt weer onderaannemers voor specifieke onderdelen. Vaak worden zij geacht samen te werken met nevenaannemers in het gebied, maar dat gebeurt niet altijd. Allen sturen op eigen productie en budgetten. Met andere woorden: ieder koopt zijn planken, schroefjes en moertjes in bij zijn eigen partners. Dat betekent dat je afhankelijk bent van vele losse spelers en plannings: de damwanden worden geleverd wanneer het de leverancier van damwanden uitkomt, evenals de houten palen, etc.” Met als gevolg? Dat er continue vrachtwagens en busjes af en aan rijden tijdens de uitvoering.

“Al die vervoersbewegingen zorgen voor veel overlast in de omgeving, bij bewoners, tussen leveranciers, op de bouwlocatie zelf waar al het materiaal moet worden opgeslagen. De coördinerende aannemer zet vaak wel maatregelen in om omgevingshinder te verminderen, maar die richt zich niet op het economisch en efficiënt inrichten van de logistieke stromen. Logisch, daar ligt zijn of haar belang ook niet. Maar voor gemeentes, die omwonenden willen ontlasten en het project soepel willen laten verlopen, is dat belang er wel. Dan kunnen wij meekijken en objectief advies geven.”



Hoe kan het anders?

Om omgevingshinder en de milieubelasting te minimaliseren en de impact op de economie en efficiëntie zo groot mogelijk te maken, biedt overkoepelende aansturing door een logistiek deskundige uitkomst. Iemand die kennis heeft van de sector en innovatief management kan toepassen. “Onze ambitie is minder transport-, hijs- en arbeids- bewegingen en minder uitstoot” zegt Timmers. “Als je dat wilt bereiken moet het anders dan hoe het nu gaat. Daarom werken wij met een gebiedsaanpak: daarin voorspellen, monitoren en onderhouden we de bouwlogistieke stromen en omgevingshinder vanuit een overkoepelend, centraal punt. Van daaruit organiseren we een beproefd, gestructureerd, integraal logistiek proces. Het uitgangspunt is het gebiedsbelang; niet het belang van de aannemers.”

Komen tot minder uitstoot en minder transport-, hijs- en arbeids- bewegingen bij bouwprojecten weegt steeds zwaarder in de sector van de bouw, zeker gezien de nieuwe omgevingswet die per 1 januari is ingegaan. Maar ook als je kijkt naar andere grotere uitdagingen die op de sector afkomen, zoals duurzaam bouwen en de CSRD ambities. Timmers: “Het zal gewoon anders moeten. Gelukkig kan het ook anders met onze gebiedsaanpak.”

Een centraal punt op locatie

De gebiedsaanpak kent verschillende varianten, waaronder het inzetten van een Control Tower. Timmers: “Het is in feite een en verplaatsbare keet die zich fysiek op de bouwplaats bevindt. Het vormt het centrale punt voor alle logistieke stromen op de bouwplaats, waarin het de ambitie is om een reductie tot 80% van het aantal transport-, hijs- en arbeids- bewegingen te komen. Vanuit de Control Tower neemt één van onze bouwlogistiek specialisten de verantwoordelijkheid voor de gehele logistieke afstemming; het bouwteam wordt hierin dus ook grotendeels ontlast. Vanuit hier organiseren wij zowel de omgevingsmanagement als participatie, registreren wij integraal de logistieke stromen van alle partijen. Op die manier kunnen we een hoge beladingsgraad garanderen en het totale aantal vervoersbewegingen beperken.”

Een opzet als deze heeft zich al vaker bewezen en wordt bijvoorbeeld ook gebruikt bij grote GWW-projecten, grote evenementen, industrie en in de offshore. Timmers: “We baseren ons op de academische aanbevolen werkmethode: de 4C theorie, de Cross Chain Collaboration Center. Met de Control Tower en ketenregisseur geven we aan die bewezen werkmethode een praktische invulling voor gemeentes en gebieden.”



Kans voor gemeentes

Het reduceren van transportbewegingen is niet alleen efficiënter en economischer, het verhoogd ook de leefbaarheid ten tijde van de bouwprojecten omdat het schoner en milieuvriendelijker is. Een grote kans dus voor gemeentes om een rol in te gaan spelen, want een dergelijke verandering komt zonder hen niet van de grond. Timmers: “Gemeentes zijn de spin in het web als het gaat om het veranderen van de sector en de normen die er gelden. Ze hebben de tools in handen om veranderingen door te voeren en voorwaarden te stellen aan bouwopgaves. Dat doen ze ook al, maar er liggen nog veel onbenutte kansen. Ik ga graag met hen in gesprek, om hen op die kansen te wijzen en mee te nemen in de oplossingen die er zijn.”

Ben je werkzaam als beleidsmaker, of medewerker bij een gemeente en wil je graag meer informatie over innovatieve oplossingen in de bouwopgave van jouw gemeente? Neem dan contact op ons logistiek adviseur Bas Timmers. [Zijn contactgegevens vind je hier.](#)

<https://bewuste-bouwers.nl/nieuws/best-practices/item/best-practice-voor-anti-collision-systeem-anti-botssysteem-bij-project-the-pulse-of-amsterdam>

Best Practice voor Anti-collision systeem (anti-botssysteem) bij project The Pulse of Amsterdam

BEWUSTE
BOUWERS



VORM Bouw B.V. realiseert de bouw van een multifunctioneel complex bestaande uit woningen, kantoren en (culturele) voorzieningen: The Pulse of Amsterdam. Duurzaamheid is leidend voor zowel de stedenbouwkundige invulling als voor het ontwerp van architectenbureaus MVSA en VMX. In The Pulse krijgen de werelden van wonen en werken vorm door twee zeer verschillende torens van ongeveer 80 en 90 meter hoog door een lager bouwdeel met elkaar te verbinden, onder meer met een indrukwekkend stadsbos op 35 meter hoogte.

De begane grond en eerste bouwlaag van het middendeel en de torens herbergen onder andere een bioscoop met negen zalen, diverse soorten horeca en een supermarkt. De begane grond is grotendeels voor iedereen toegankelijk. Het gebouw wordt straks volledig zelfvoorzienend en energieneutraal. De energie wordt opgewekt door zonnepanelen aan de gevel en op het dak. Hoogwaardige energiestromen uit de ene toren voeden de andere, waardoor geen energie verloren gaat. Het mobiliteitsplan is gericht op maximaal gebruik van openbaar vervoer, elektrische (deel)auto's, fiets- en voetverkeer. Ook komt er een parkeergarage met 125 parkeerplekken, allemaal voorzien van een laadpaal. Daarvan zijn 45 tot 65 plekken gereserveerd voor elektrische deelauto's.

Antibotssysteem: voorkomen in plaats van genezen

Een Bewuste Bouwer draagt bij aan de zorg voor de veiligheid op de bouwplaats en de omgeving van de bouwplaats. De medewerkers op de bouwplaats zijn zich bewust van de eigen veiligheid, de veiligheid van anderen op de bouwplaats en de veiligheidsrisico's voor de directe omgeving en stralen dit uit.

The Pulse laat zien dat er uitgebreide aandacht is voor de veiligheid van hun medewerkers, onder anderen met de inzet van een anti-collision systeem (anti-botssysteem). Het anti-botssysteem is in België en Frankrijk verplicht, in Nederland is het aanbevolen, als er géén toezicht of ABB (Arbeits Bereich Begrenzung) is ingesteld. The Pulse heeft momenteel 3 torenkranen staan en hier wordt een vierde aan toegevoegd in september. Deze torenkranen kunnen in elkaars draaibereik komen en botsingen veroorzaken. Daarom is het zogenaamde antibots-systeem in de kranen geplaatst. Het systeem, dat communiceert via een radionetwerk, ondersteunt de kraanmachinist in zijn handelingen, waardoor hijswerk boven 'verboden zones' onmogelijk wordt gemaakt.

Het projectteam benadrukt dat het systeem slechts een hulpmiddel en géén oplossing is om veiliger te hijsen, daar is veel meer voor nodig. Hiervoor heeft het project structureel een coördinator omgevingsveiligheid op de bouwplaats. De coördinator omgevingsveiligheid is bij wet deskundig om het hijs- & hefteam te begeleiden. De machinisten dienen immers anders te werken dan zij gewend zijn. Dit bracht in het begin wat weerstand teweeg, omdat de flexibiliteit begrensd wordt, maar met de juiste uitleg kwam al snel begrip. Na verloop van tijd, gaat men anders werken, dus 'voorkomen' in plaats van 'genezen'.

Meer informatie over het project

The Pulse ontwikkelt zich tot duurzame stadsbiotoop. Op de begane grond legt de gemeente een park aan en tussen de torens komt een volwaardig stadsbos met bomen, heesters en een waterberging. Polderdaken op een speciale draagconstructie zorgen voor de juiste habitat. Wat hoger komt de rooftopgarden (het stadsbos) en boven de boomgrens de gevels als rotsformaties. The Pulse geeft ruimte aan biodiversiteit. Groen en water zorgen niet alleen voor een aantrekkelijke verblijfsruimte, maar dragen ook bij aan een stad die duurzaam en regenbestendig is. Meer informatie over het project is te vinden op de [website](#) van The Pulse.



<https://bewuste-bouwers.nl/nieuws/best-practices/item/best-practice-voor-slimme-bouwlogistiek-bij-project-the-pulse-of-amsterdam>



The Pulse of Amsterdam is een mixed-use gebouw in Amsterdam met een woontoren, kantoorstoren, horecaconcepten, een supermarkt en bioscoopzalen. Dit is de eerste toren op de Zuidas met al deze functies in één gebouw. VORM Bouw, met 105 jaar historie het grootste productiebedrijf van bouwvervoer & projectontwikkelaar VORM, realiseert dit bijzondere project en behaalde, maar liefst voor de tweede keer, een Best Practice. Reden genoeg om Vincent Kentie (senior werkvoorbereider/BREEAM Expert) te spreken en meer over dit indrukwekkende project te weten te komen.

Energieneutraliteit en duurzaam bouwen

De circulaire gebouwschil van The Pulse of Amsterdam is energieneutraal dankzij 7000 m² zonnepanelen en thermische opslag. Met een mobiliteitsplan dat openbaar vervoer, elektrische deelauto's en fietsen stimuleert, is de parkeergarage binnenkort uitsluitend voor elektrische deelauto's beschikbaar. "De energietransitie is hier al een feit", vertelt Vincent. Vincent is betrokken bij de inkoop en alle duurzaamheidsaspecten van het werk. "We behalen hier het BREEAM Outstanding certificaat met het meest duurzame gebouw. We pakken alles beet vanuit de bouwfase; qua materialen, het gebouw opzich en de omgeving. We proberen daar alles zo duurzaam mogelijk én op een veilige manier in mee te nemen."

Bouwen voor de toekomst

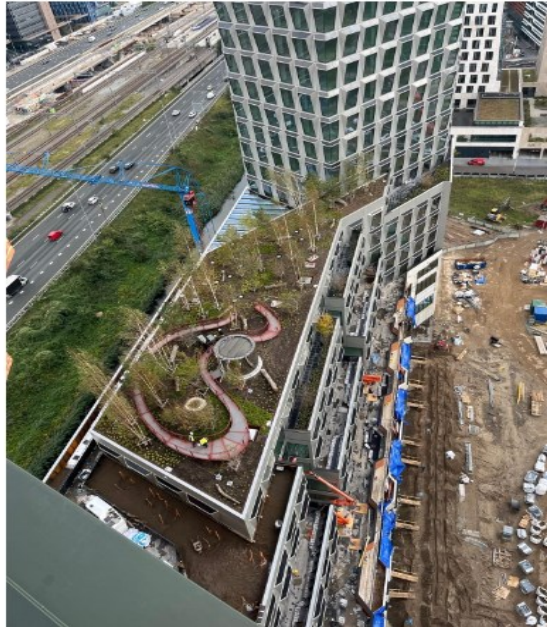
Wat The Pulse of Amsterdam echt uniek maakt, is de uitgebreide focus op duurzaamheid en circulariteit vertelt Vincent. "Vrijwel alle gebruikte materialen zijn gecertificeerd, waarbij 95% van de leveranciers waarde hecht aan de herkomst. Zo wordt bijvoorbeeld betongranulaat hergebruikt en komt het hout uit duurzaam beheerde bossen. Het regenwater wordt opgevangen in daktuinen en in de kelder, wat wordt gebruikt om de planten en bomen te voorzien van water. En waar gebouwen doorgaans voor zo'n 50 jaar worden gebouwd, heeft The Pulse of Amsterdam een levenscyclus van 75 jaar."

Werken aan een uniek project

Werken aan dit project biedt niet alleen technische uitdagingen, maar ook de voldoening van een bijdrage aan een grensverleggend en duurzaam project. "De toplocatie in de hoogbouw van Amsterdam maakt het bijzonder, maar wat het echt sensationeel maakt, is de diversiteit aan functies van het gebouw. Het is ontworpen voor een breed scala aan gebruikers, zodat het een bruisende plek wordt voor verschillende doelgroepen. Echt alles zit erop en eraan", vertelt Vincent enthousiast. "Daarnaast is de parkeergarage een opvallend onderdeel. Want deze is voorzien van autoliften, waar auto's kunnen worden opgeladen. Heel bijzonder en echt toekomstgericht."

Een groene ontmoetingsplek

The Pulse of Amsterdam vergroent de Zuidas met een uniek ecosysteem, inclusief het eerste stadsbos op hoogte in Amsterdam; 35 meter boven de grond. Dit dakbos vermindert hitte, houdt water vast en bevordert biodiversiteit. Het groenconcept is ontworpen voor zowel mensen als dieren, met specifieke gebieden voor vogels, insecten en planten. Hoe hoger je komt, hoe meer de focus verschuift van mens naar natuur. Hiermee biedt The Pulse of Amsterdam een blijvend groene oase in de stad.



De meerwaarde van Bewuste Bouwers

Bewuste Bouwers biedt op het project extra meerwaarde, vooral in relatie tot de eisen voor BREEAM-certificering, laat Vincent weten. "De gedragscode, gebaseerd op vijf pijlers (Omgeving, Veiligheid, Vakmanschap, Milieu en Verzorgd) geeft ons heldere richtlijnen die we in het gehele bouwproces toepassen. Het maakt complexe zaken eenvoudiger en overzichtelijker, en zorgt ervoor dat we de regels vanuit BREEAM, de VCA en de BLVC beter begrijpen en toepassen. Bewuste Bouwers maakt ons ook bewuster van ons eigen handelen. Het biedt een waardevolle basis voor gesprekken binnen het team en helpt ons kritisch te kijken naar wat we al goed doen en waar we nog kunnen verbeteren. Het houdt ons scherp en helpt ons om het project steeds naar een hoger niveau te tillen."

Slimme bouwlogistiek met Gemtra

BEWUSTE
BOUWERS

Op het project is een innovatieve logistieke aanpak ontwikkeld om de complexe bouwlocatie optimaal te benutten en faalkosten te minimaliseren. Gezien de beperkte ruimte langs de drukke A10 en de nabijheid van kantoren, een ziekenhuis en een OV-knooppunt, was efficiënte logistiek van cruciaal belang. Door Gemtra in te zetten, kunnen alle bouwpartners hun activiteiten tot vier weken vooruit plannen en real-time delen via een virtuele plattegrond. "Dit systeem zorgt ervoor dat onze bouwpartners precies weten wanneer ze kunnen laden en lossen, zonder wachttijden of oponthoud. Het vermindert verkeersdruk en omgevingshinder door logistieke bewegingen 'just in time' af te handelen, wat tevens voldoet aan de gemeentelijke eisen rondom rustmomenten en verkeersstromen", legt Vincent uit. Deze digitalisering is ontstaan dankzij de sterke focus van VORM op digitalisering en de digitale knowhow van de projectmanagers en is mede mogelijk gemaakt door de samenwerking met Timmersbouwlogistiek en TTT Consultancy, en zorgt voor transparantie op de bouwplaats. Op schermen kunnen bouwpartners niet alleen planningen inzien, maar ook gegevens zoals CO₂-uitstoot en kraan capaciteit. Dit voorkomt miscommunicatie, optimaliseert het gebruik van materieel en personeel, en draagt bij aan een soepel bouwproces op deze unieke locatie. Vincent vertelt dat deze oplossing, die gekenmerkt is als een Best Practice, zijn vruchten afwerpt. "Het blijkt echt een goede zet. Partijen komen op afspraak en kunnen daarna gelijk weer door. Hierdoor is er echt veel minder omgevingsdruk, op deze uitdagende locatie waar goed omgevingsmanagement van cruciaal belang is."



Goede Voorbeelden

Behalve de Best Practice zijn op dit project ook twee Goede Voorbeelden gesignaleerd, beide op de pijler Veilig. Medewerkers, bezoekers, onderaannemers, leveranciers en nevenaannemers ontvangen vooraf een routebeschrijving, parkeerinstructie en algemene veiligheidsinstructie, nadat men zich online heeft geregistreerd. Na registratie volgt er een mail met een bevestiging, de projectinformatiefolder en een routebeschrijving; deze staan ook op de site. "Er zijn negen verschillende routebeschrijvingen te downloaden, voor hoge en lage vrachtwagens, voor de drie bufferzones, bezoekers die parkeren en van de bufferzones naar de bouwplaats", licht Vincent toe. "Daarnaast maken we bij alle inspecties, rondgangen en incidenten een trendanalyse. Deze worden uitgewerkt in leermomenten die gepresenteerd worden op digitale schermen bij de koffieautomaat of in de schafteet."

<https://www.delaatstemeter.nl/gastcolumns/zuid-holland-bereikbaar-werkt-aan-een-bouwlogistiek-locatiebord/>



2 hours ago Door: [Bas Timmers](#)

Zuid Holland Bereikbaar werkt aan een 'bouwlogistiek locatiebord'

Zuid Holland Bereikbaar werkt aan een 'bouwlogistiek locatiebord'. Dit GIS bord, is primair bedoeld voor bestuurders en beleidsambtenaren, om mobiliteit -inzichten, -hiaten, -blinde vlekken en -overige behoefte bloot te leggen. Waarmee zij (gemeente-overstijgend) kunnen brainstormen over noodzakelijke voorzieningen, om de mobiliteit en de verschoning van het transport te beïnvloeden.



Dit bord is toegankelijk als informatieplatform, voor bouwers en transporteurs. Zodat men in overzicht weet waar men kan parkeren, overslaan, bufferen, opladen etc. Met als doel dat we géén stilstaande vrachtwagens meer hebben op de vluchstrook, géén rondjes meer door de wijk behoeven te laten rijden, minder parkeeroverlast, minder hindermeldingen, minder verkeers- en val-ongevallen, minder emissie uitstoot, minder vertraging en wegblokkering realiseren. Een van de conclusies is dat er een tekort is aan truckwachtplaatsen binnen de Rotterdamse ring, en dat hier een publieke oplossing voor geïnitieerd zal moet worden.

Momenteel zijn we het bord aan het verder ontwikkelen met:

- Toevoegen van andere gebieden (bv. Brainport) in dezelfde database, waarbij we intussen 25% van de inwoners bereiken in 73 gemeenten.
- Toevoegen van andere GIS data bronnen, zoals bv. ruimtelijke plannen, waarbij we de bouwopgaven en diens verkeersintensiteit gemeente overstijgend hopen te kunnen prognosticeren in gebieden.
- Toevoegen van monitoring in gebieden met veel gelijktijdige bouwopgaven (bijvoorbeeld Rivium Boulevard Capelle ad IJssel, Spuiboulevard Dordrecht, Binckhorst Den Haag Centrumgebied Rotterdam).
- De beschikbare IOT oplossingen voor tellen (cam, sensoren, gps, camera's, lussen) een overdraagbare soort traffic- en crowd- simulatie creëren, waarmee de betrokken vooraf en ten tijde inzicht krijgen van de mobiliteit doorstroming. Optioneel met het emissieverbruik en/of monitoring van de uitgangspunten.

De oproep die we doen is zowel aan publiek (de overheden) als aan privaats (de markt)

- Om ambassadeurs te voorzien, die hun ervaringen willen delen, en daarmee deze database verder vullen.
- Los van de beschikbare ruimten en hulpmiddelen, groeit er ook een community die kennis en ervaringen deelt.
- Om ambtenaren actief deel te laten nemen, en de mogelijkheid te geven om hun burgers te informeren met informatie.
En middels actieve bijdragen ook sturing kunnen geven aan wachtrijbeheer/ voorkeursroutes/ laadinfrastructuur/ mobiliteitsvisie etc.
- Om de omgeving te voorzien van transparante kennis, waarbij bouwoverlast géén gevolg meer is, maar slechts een keuze waarop de verschillende dienstverleners kunnen worden aangesproken, om hen te motiveren om anders te werken middels de bekende pendelbussen voor bouwvakkers van de P+R, de bekende bouw hubs, andere bouwmethodieken, te verkiezen om de weg niet te blokkeren etc.

Bas Timmers

Zuid Holland Bereikbaar

<https://hibin.nl/nieuws/nieuwsbericht/locatiebord-zuid-holland-bereikbaar-ze-vervoer-bouwhubs-en-logistieke-diensten-in-een-overzicht>



Nieuws Hibin Agenda

Branche-ontwikkeling Netwerk Bouwtoelevering Professional:

Home / Nieuws /



13.12.2022
Nieuwsbericht

Nieuwsbericht

Locatiebord Zuid-Holland Bereikbaar: ZE-vervoer, bouwhubs en logistieke diensten in één overzicht

De regels rondom zero-emissiezones blijken vaak een uitdaging voor de bouwsector. Om de sector beter te voorzien van informatie en inzicht heeft Zuid-Holland Bereikbaar een nieuw digitaal locatiebord ontwikkeld. Het locatiebord is een online kaart van regio Zuid-Holland met daarop alle deelnemende bouwhubs, aanbieders van zero-emissie voertuigen en logistieke diensten.

In de afgelopen jaren heeft Zuid-Holland Bereikbaar verschillende manieren inzichten opgehaald en geadviseerd over efficiëntere bouwlogistiek. Daaruit kwamen ruim 130 middelen tegen en honderden locaties naar voren. Met het locatiebord heb je een overzicht van alle bouwlogistieke locaties en middelen en biedt jou de mogelijkheid om een hub te kiezen die passend is bij jouw bouwmethode.

[Je kunt jouw onderneming gratis inschrijven.](#) Bij inschrijving wordt jouw onderneming toegevoegd aan het locatiebord. Doe er je voordeel mee!

“Zuid Holland Bereikbaar is een Stichting om deagaan- en bereikbaarheid in 52 gemeenten te optimaliseren. Vanuit deze optiek heeft zij het initiatief opgepakt om een gratis database op te zetten, met beschikbare op- en overslagplaatsen, wachtplaatsen voor vrachtwagens, (gratis) parkeerplaatsen voor bouwvakkers, kade- en afmeerplaatsen, schoon materieel en beschikbare innovaties rond dit thema. Als groothandel kunt u zich gratis aanmelden, zodat u gevonden wordt door potentiële opdrachtgevers en anderzijds geïnformeerd wordt over de ontwikkelingen rondom bouwlogistiek”, aldus Bas Timmers, initiatiefnemer ontwikkeling locatiebord en lid Expertafel Logistiek.

[Ga naar het locatiebord.](#)

Voor vragen kun je mailen naar bastimmers@zuidhollandbereikbaar.nl

<https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/logistiek/nieuws/ook-in-de-bouw-vervoer-over-water>



Ook in de bouw: vervoer over water

18-03-2024 | 15:50

Nieuws

Bouwlocaties bevoorraden over water: het is een nieuwe manier voor gemeentes die kampen met onveilige verkeerssituaties, geluidsoverlast en (fijnstof) uitstoot door bouwverkeer. Steden en gemeentes met grote bouwopgaves, hebben vaak te maken met veel verkeer op en rondom de bouwplaats. Al dat verkeer kan behoorlijk belastend zijn voor omwonenden, vakmensen aan de grond en de natuurlijke omgeving. Door logistieke stromen op de [bouwplaats centraal te registreren](#) kan een grote efficiëntie- en verbeter slag worden geslagen. Onder andere door het gezamenlijk organiseren van bouwvervoer over water. Vervoer over water is vaak schoner, veiliger en efficiënter voor alle betrokkenen.

Modal shift in de bouw

In veel bouwprojecten komt het voor dat bewoners in directe omgeving – zoals omwonenden, maar denk ook aan scholen, verzorgingstehuizen en andere partijen – last hebben van de drukte en leefbaarheid rond de bouwplaats. Zij melden zich bij de gemeente voor hulp en advies om de hinder en uitstoot te verminderen.

Het antwoord voor de gemeente ligt veelal in het verminderen van de vervoersbewegingen. Bijvoorbeeld door de [logistieke stromen beter op elkaar af te stemmen](#), of door vervoer niet over de weg te laten gaan, maar via een andere modaliteit: het water. Vervoer via het water is namelijk minder belastend voor het milieu, omdat de CO₂- uitstoot en fijnstof van vervoer per water veel lager ligt dan over de weg. Het is daarmee ook een zeer geschikte modaliteit passend binnen de nieuwe Omgevingswet. Daarnaast vervangt elk binnenvaartschip meerdere vrachtwagens en bestelbussen op de weg en dus minder drukte op de werkplaats én de wegen. Tot slot is vervoer over water efficiënter voor de betrokken ondernemers: in een binnenvaartschip worden volumes gebundeld waardoor werknemers minder vaak op en neer hoeven te rijden met een bestelbus of vrachtwagen om materieel te vervoeren, minder transporten, brandstofkosten en meer tijd over voor het bouwwerk.

Vervoer van bouw materiaal over water is dus efficiënter en maakt de directe (leef)omgeving veiliger, leefbaarder en schoner.

Centraal organiseren om volume te creëren

Aannemers, onderaannemers en toeleveranciers van de bouwplaats vervoeren momenteel niet vaak over water, simpelweg omdat ze ieder afzonderlijk te kleine volumes hebben om vervoer over water rendabel te maken. De kosten zijn dan ook vaak de belangrijkste reden dat het niet wordt uitgevoerd, ook al is het schoner dan vervoer over de weg en sta je minder vaak in de file.

Het komt ook omdat aannemers, onderaannemers en toeleveranciers vaak gesegmenteerd te werk gaan, ieder op zijn eigen domein. Als de logistieke stromen centraal worden aangestuurd op een bouwplaats kan vervoer worden gebundeld. Op die manier wordt gemakkelijk de benodigde volumes gehaald om vervoer over water rendabel te maken.

Raad en daad in de gebiedsaanpak

In Zuid-Holland staan wij gemeentes met complexe bouwopgaves bij in het centraal organiseren van bouwlogistieke stromen binnen onze gebiedsaanpak. In die aanpak zien we, geleid op de voordelen, vervoer over water als laaghangend fruit. Zeker voor bouwplaatsen met een directe aansluiting aan de grotere waterwegen genereert dit kansen, omdat het kostprijsneutraal kan worden uitgevoerd, mits er voldoende volume gebundeld kan worden. Daar sturen we binnen het proces dan ook op: door eerst 1) informatie te bundelen, 2) te kiezen voor partners aan het water en door partners te bundelen en ten slotte 3) door volumes te bundelen.

Toeleveranciers en vrachten in kaart brengen

Op basis van de geplande bouwproductie brengt het logistieke team **de verwachte vrachten van alle aannemers en toeleveranciers in kaart** (1); met de soorten materialen, de volumes en afmetingen, de planning, de handling en benodigde (openbare) ruimte en benodigd materieel. Vervolgens wordt dat geregistreerd in ons gestandaardiseerde proces vanuit één gezamenlijk punt.

Partijen aan het water selecteren

Dat gezamenlijke punt noemen we de Bouwlogistiek Commando Post (BCP): een soort plug & play regiekamer die **partijen die aan het water zijn gelegen selecteert** (2), zodat de goederen van de leverancier naar de bouwplaats over water kunnen worden vervoerd. Er wordt in het proces op gestuurd dat aannemers zich verbinden aan deze partijen die een inspanningsverplichting zijn aangaan voor het betreffende bouwproject.

Bundelen van volumes voor kostenefficiëntie

Tot slot kijken we binnen de BCP naar het (3) **coördineren en bundelen van volumes om het kostenefficiënter te maken**. Dat kan door de inzet van zo groot mogelijke boten, met een tweestromenstrategie en/of een extra overslaglocatie voor grote boten. Ook kunnen er vanuit de BCP afspraken worden gemaakt wanneer er wordt gevaren, bijvoorbeeld: dat het alleen is toegestaan om met een vracht te varen die 75% of meer volgeladen is. Als het niet lukt aan de 75% te komen, dan moet de vracht bijvoorbeeld worden geleverd aan een (tijdelijke) hub waar de vracht wordt gecombineerd met andere vrachten. Zo wordt voorkomen dat zodat er halfflege boten naar de bouwplaats varen.



Logistiek team op locatie

Gemeentes, ontwikkelaars, beleidsmakers of andere betrokkenen die graag efficiënter te werk gaan en vervoer over water rondom bouwlocaties zien zitten, kunnen bij ons terecht voor de gebiedsaanpak bouwlogistiek. Er staat een bouwlogistiek team klaar die de stromen centraal kan organiseren. Het team staat in dienst van de betrokkenen in het gebied, met een (financiële) verdeelsleutel voor zowel gemeente, ontwikkelaars en anderen. Het team bestaat uit een Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO, aangesloten bij Besluit bouwwerken leefomgeving), een transportcoördinator en een portier; eventueel aangevuld met verkeersregelaar(s), beveiligers(s), emissie administrateurs, een hijscoördinator en -begeleider, een -machinist etc. Samen met gemeente en ontwikkelaar zorgen we een gestroomlijnd proces waar zowel gemeente, ontwikkelaar als de betrokkenen in de omgeving baat bij hebben. Zo houden we samen Zuid-Holland bereikbaar én leefbaar.

Interesse in meer informatie? Neem contact op met [Bas Timmers](#) van de afdeling Bouwlogistiek. Zijn contactgegevens vind je [hier](#).

<https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/logistiek/nieuws/beleidsmakers-opgelet-zo-innoveer-je-in-de-logistiek-van-de-bouwsector>



Beleidsmakers opgelet: zo innoveer je in de logistiek van de bouwsector

27-02-2024 | 08:10

Nieuws

Woonwijken of gebieden waarin meerdere bouwopgaves tegelijk spelen: in elke gemeente komen ze voor of zullen ze voor gaan komen, gelet op de grote en complexe bouwbehoeftes in Nederland. Groot, omdat er veel bij gebouwd moet worden, maar complex omdat er verschillende wet- en regelgevingen zijn die impact hebben op de realisatie van die behoefte, zoals de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ambities, stikstofafspraken, zero-emissiezones. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de mobiliteitsbeperkingen die tijdens de duur van het project in het gebied geldt. Dat kan ook anders “door de bouwlogistiek op innovatieve wijze te managen” aldus Bas Timmers, logistiek adviseur bij Zuid-Holland Bereikbaar. “We kunnen beleidsmakers bijstaan om complexe of gelijktijdige bouwopgaves efficiënter en schoner te laten verlopen. Daar hebben omwonenden wat aan en daar heeft de sector wat aan. Daar ligt een grote kans voor gemeentes.”

Hoe gaat het nu vaak?

Timmers: “Bij de traditionele manier van werken in de bouw selecteert de opdrachtgever meerdere coördinerende aannemers door de uitvoering, bijvoorbeeld voor de sloop, bouw, inhuizing, inrichting openbare ruimte. Die selecteren op hun beurt weer onderaannemers voor specifieke onderdelen. Vaak worden zij geacht samen te werken met nevenaannemers in het gebied, maar dat gebeurt niet altijd. Allen sturen op eigen productie en budgetten. Met andere woorden: ieder koopt zijn planken, schroefjes en moertjes in bij zijn eigen partners. Dat betekent dat je afhankelijk bent van vele losse spelers en planningen: de damwanden worden geleverd wanneer het de leverancier van damwanden uitkomt, evenals de houten palen, etc.” Met als gevolg? Dat er continue vrachtwagens en busjes af en aan rijden tijdens de uitvoering.

“Al die vervoersbewegingen zorgen voor veel overlast in de omgeving, bij bewoners, tussen leveranciers, op de bouwlocatie zelf waar al het materiaal moet worden opgeslagen. De coördinerende aannemer zet vaak wel maatregelen in om omgevingshinder te verminderen, maar die richt zich niet op het economisch en efficiënt inrichten van de logistieke stromen. Logisch, daar ligt zijn of haar belang ook niet. Maar voor gemeentes, die omwonenden willen ontlasten en het project soepel willen laten verlopen, is dat belang er wel. Dan kunnen wij meekijken en objectief advies geven.”

Hoe kan het anders?

Om omgevingshinder en de milieubelasting te minimaliseren en de impact op de economie en efficiëntie zo groot mogelijk te maken, biedt overkoepelende aansturing door een logistiek deskundige uitkomst. Iemand die kennis heeft van de sector en innovatief management kan toepassen. “Onze ambitie is minder transport-, hijs- en arbeids- bewegingen en minder uitstoot” zegt Timmers. “Als je dat wilt bereiken moet het anders dan hoe het nu gaat. Daarom werken wij met een gebiedsaanpak: daarin voorspellen, monitoren en onderhouden we de bouwlogistieke stromen en omgevingshinder vanuit een overkoepelend, centraal punt. Van daaruit organiseren we een beproefd, gestructureerd, integraal logistiek proces. Het uitgangspunt is het gebiedsbelang; niet het belang van de aannemers.”

Komen tot minder uitstoot en minder transport-, hijs- en arbeids- bewegingen bij bouwprojecten weegt steeds zwaarder in de sector van de bouw, zeker gezien de nieuwe omgevingswet die per 1 januari is ingegaan. Maar ook als je kijkt naar andere grotere uitdagingen die op de sector afkomen, zoals duurzaam bouwen en de CSRD ambities. Timmers: “Het zal gewoon anders moeten. Gelukkig kan het ook anders met onze gebiedsaanpak.”

Een centraal punt op locatie

De gebiedsaanpak kent verschillende varianten, waaronder het inzetten van een Bouwlogistiek Commando Post (BCP). Timmers: “Het is in feite een en verplaatsbare keet die zich fysiek op de bouwplaats bevindt. Het vormt het centrale punt voor alle logistieke stromen op de bouwplaats, waarin het de ambitie is om een reductie tot 80% van het aantal transport-, hijs- en arbeids- bewegingen te komen. Vanuit de BCP neemt één van onze bouwlogistiek specialisten de verantwoordelijkheid voor de gehele logistieke afstemming; het bouwteam wordt hierin dus ook grotendeels ontlast. Vanuit hier organiseren wij zowel de omgevingsmanagement als participatie, regisseren wij integraal de logistieke stromen van alle partijen. Op die manier kunnen we een hoge beladingsgraad garanderen en het totale aantal vervoersbewegingen beperken.”

Een opzet als deze heeft zich al vaker bewezen en wordt bijvoorbeeld ook gebruikt bij grote GWW-projecten, grote evenementen, industrie en in de offshore. Timmers: “We baseren ons op de academische aanbevolen werkmethode: de 4C theorie, de Cross Chain Collaboration Center. Met de BCP en ketenregisseur geven we aan die bewezen werkmethode een praktische invulling voor gemeentes en gebieden.”

Kans voor gemeentes

Het reduceren van transportbewegingen is niet alleen efficiënter en economischer, het verhoogd ook de leefbaarheid ten tijde van de bouwprojecten omdat het schoner en milieuvriendelijker is. Een grote kans dus voor gemeentes om een rol in te gaan spelen, want een dergelijke verandering komt zonder hen niet van de grond. Timmers: “Gemeentes zijn de spin in het web als het gaat om het veranderen van de sector en de normen die er gelden. Ze hebben de tools in handen om veranderingen door te voeren en voorwaarden te stellen aan bouwopgaves. Dat doen ze ook al, maar er liggen nog veel onbenutte kansen. Ik ga graag met hen in gesprek, om hen op die kansen te wijzen en mee te nemen in de oplossingen die er zijn.”

Ben je werkzaam als beleidsmaker, of medewerker bij een gemeente en wil je graag meer informatie over innovatieve oplossingen in de bouwopgave van jouw gemeente? Neem dan contact op ons logistiek adviseur Bas Timmers. Zijn contactgegevens vind je hier.

<https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/logistiek/nieuws/nieuwe-wetgeving-voor-bouwnijverheid-voor-2024-biedt-kansen>

Nieuwe wetgeving voor bouwnijverheid voor 2024 biedt kansen

18-12-2023 | 11:05

Nieuws

Goed nieuws! Er is veel te doen rondom de nieuwe richtlijnen en wetgeving binnen de bouwnijverheid voor 2024. Dit hoeft niet te leiden tot extra vertraging, kosten of weerstand. Integendeel. Vanuit Zuid Holland Bereikbaar zien wij juist kansen voor beleidsmakers die betrokken zijn bij mobiliteit rondom sloop-, bouw- en onderhoudsprojecten.

Met onze bouwlogistiek adviseurs ondersteunen wij gemeenten en overheid bij gedragsverandering rondom mobiliteit. Het verminderen en verduurzamen van vervoersactiviteiten staat centraal en wordt gefaseerd en kundig begeleid. Tijdens deze ondersteuning helpen wij organisaties zich te ontdoen van: aansprakelijkheden, hectiek, ontbrekende visie, extra kosten, onjuiste aannames.

Begeleiden proces door bouwlogistiek adviseurs

Binnen de bouw wordt gewerkt met verschillende fases: SO (schetsontwerp), VO (voorlopig ontwerp), TO (technisch ontwerp), DO (definitieve ontwerp), en UO (uitvoeringsontwerp). De bouwlogistiek adviseurs van Zuid Holland Bereikbaar zijn expert op het gebied van strategisch gebiedsmanagement. Dit geldt voor sloop, grondwerk, ruw- en af- bouw, herinrichting en onderhoud. Wij bieden een stappenplan vanaf ontwerp tot en met ingebruikname. Op basis van onze expertise durven wij aannamen te maken rond de bewegingenstromingen tijdens deze stappen. Deze benadering is uniek. Tevens wordt er een gestandaardiseerde aanpak aangeboden voor de lange termijn. De bouwlogistiek adviseurs begeleiden de ontwikkeling rond het dynamisch dashboard / control tower.

Het bouwlogistiek locatiebord

Vanuit de bouwlogistiek aanpak van Zuid Holland Bereikbaar is een community opgebouwd van 71 partners. Deze partners bestaan uit publieke en private organisaties. Gezamenlijk leveren de partners input (d.m.v. locaties), delen zij kennis, ervaring en 'best practises'. De aangeleverde locaties worden vastgelegd in het [bouwlogistiek locatiebord](#). Dit locatiebord geeft essentiële inzichten rondom de bouwlogistiek in Zuid Holland. Hiermee worden bewegingen binnen bouwnijverheid gereduceerd en verschoond. Het locatiebord geeft onder andere een overzicht van:

- Publiek en private ruimten (zoals hubs, P&R plekken),
- Schoon materieel,
- Innovaties,
- Producenten- en afmeerplaatsen- aan het water.

Infographic: kansen voor bouwlogistiek

Nieuwe wetgevingen in 2024? Dat biedt kansen!

Goed nieuws! Er is veel te doen rondom de nieuwe richtlijnen en wetgeving binnen de bouwnijverheid voor 2024. Maar dit hoeft niet te leiden tot extra vertraging, kosten of weerstand. Integendeel. Vanuit Zuid Holland Bereikbaar zien wij juist kansen voor beleidsmakers die betrokken zijn bij mobiliteit rondom sloop-, bouw- en onderhoudsprojecten. Met onze bouwlogistiek adviseurs ondersteunen wij gemeenten en overheid bij gedragsverandering rondom mobiliteit. Het verminderen en verduurzamen van vervoersactiviteiten staat centraal en wordt gefaseerd en kundig begeleid.

Alleen gezamenlijk, met een vertegenwoordiging door de gehele bouwketen, krijgen we de logistiek binnen de bouwnijverheid geoptimaliseerd. Hier ligt een belangrijke rol voor zowel beleidsmaker als beleidsvolgers. Zuid Holland Bereikbaar fungeert graag als neutraal gespecialiseerde ketenregisseur. Benieuwd naar de oplossingen? Bekijk dan de onderstaande infographic.



Partners kunnen zelf zowel publieke- als private organisatie toevoegen. Daarnaast kunnen ze zelf locaties toevoegen of (in overleg) verwijderen, zodat er voorkeursroutes ontstaan. Partners kunnen zelf zowel publieke- als private organisatie toevoegen. Door middel van dit overzicht wordt er in neutraal vraag- en aanbod voorzien. Dit creëert enerzijds een gratis overzicht van projecten in de specifieke omgeving. Anderzijds ontstaat er voldoende volume voor de aanbiedende partijen, die thema specifieke investeringen gemaakt hebben. Iedere partner wordt geregeld geüpdatet met nieuws, fysieke bijeenkomsten en persoonlijk contact.

Voorspellen en monitoren van vervoersbewegingen

Zuid Holland Bereikbaar heeft veel ervaring in het monitoren en voorspellen van vervoersbewegingen rond bouwopgaven. Dit resulteert in waardevolle en nuttige cijfers rondom materiaalvrachten. Maar dat niet alleen. Er wordt ook rekening gehouden met:

- Medewerkerstransport,
- Materieelvrachten,
- Onvoorziene ritten,
- Afvalgraad,
- Beladingsgraad,
- Distributie.



Bovenstaande onderdelen zijn te visualiseren in een 3D realtime dashboard. Dit wordt aangeleverd met een heldere verwachting in onderscheidende kleuren. Daarmee wordt geïllustreerd of er extra stagnatie wordt veroorzaakt of juist vermeden.

Gezamenlijk aan de slag

Alleen gezamenlijk, met een vertegenwoordiging door de gehele bouwketen, krijgen we de logistiek binnen de bouwnijverheid geoptimaliseerd. De opgaven voor bouwlogistiek zijn een maatschappelijk thema. Hier ligt een belangrijke rol voor zowel beleidsmaker als beleidsvolger. Zuid-Holland Bereikbaar fungeert graag als gespecialiseerde ketenregisseur. Zodat wij bijdragen aan ons doel: het wegennet in Zuid-Holland bereikbaar houden.

Nieuwsgierig geworden? Neem dan vrijblijvend en kosteloos contact op met één van de [bouwlogistiek adviseurs](#) van Zuid-Holland Bereikbaar. Of schrijf je in voor [onze nieuwe logistieke nieuwsbrief](#) om op te hoogte te blijven van alle zaken rondom logistiek.

Infographic: kansen voor bouwlogistiek

https://www.linkedin.com/posts/powerhouse-company_powerhousecompany-collaboration-tender-activity-7184188515469987843-ZQ4K/?utm_source=share&utm_medium=member_ios



Powerhouse Company

12.880 volgers

17 u • Bewerkt •

+ Volgen ...

We're thrilled to announce that we've won the Havenstraat tender and proudly present VrijHaven! Together with [Studio Donna van Milligen Bielke & Ard de Vries Architecten](#), [Team V Architectuur](#), [Joppe Kusters](#), and [DELVA Landscape Architecture / Urbanism](#), our competition-winning design for the Havenstraatterein incorporates the existing qualities of the site into a new urban ensemble. VrijHaven is a place for experimentation, devoid of strict boundaries, designed to allow space for the individual expression of its future users.

"Inspired by the free-spirited character of the Havenstraat, our team has crafted a distinctive ensemble. Combining the monumental plinth with expressive residential buildings not only allows for innovation but also preserves the intrinsic qualities of the area." – [Thomas Ponds \(Powerhouse Company\)](#)

Discover the design via: <https://lnkd.in/g2xfcuEQ>

The site is a well-known fringe area in Amsterdam and has much to offer: a creative community in between old industrial remnants, historic trams, and informal greenery. Fringe areas like this are essential for the city, which is why the design offers the opportunity for the current local businesses, creatives, and makers to have a space again in the new plan as they are a part of the area's identity.

With many thanks to [RED Company](#) and [Caransa Groep B.V.](#)

Visualization: [Aesthetica.Studio](#), [Proloog](#)

Collaborators: [Tenderboost](#), [Merosch](#), [DGMR](#), [Alba Concepts](#)., [Vlasman GmbH](#), [The Future Mobility Network](#), [OMRT](#), [STIPO](#), [Van Rossum Raadgevende Ingenieurs BV](#), Construction Company, [De Omgevingsformule strategisch omgevingsmanagement en bouwlogistiek](#), [METRON](#)

[#powerhousecompany](#) [#collaboration](#) [#tender](#) [#winningdesign](#) [#urban](#) [#development](#) [#Amsterdam](#) [#havenstraat](#) [#creative](#) [#housing](#) [#new](#) [#city](#) [#architecture](#)

[Vertaling weergeven](#)



https://www.linkedin.com/posts/powerhouse-company_what-makes-a-project-ready-for-the-energy-activity-7184452693287964673-9i87/?utm_source=share&utm_medium=member_ios



Powerhouse Company

12.886 volgers

2 u • Bewerkt •

+ Folgen ...

What makes a project ready for the energy transition?

Embodying the sustainability ambitions of the team of architects and clients, VrijHaven will be an energy-efficient, healthy, and energy-supplying district and therefore ready for the energy transition.

We combine ambitious energy-saving methods with impressive BENG scores, allowing it to become a true 'energy haven'. By designing parametrically and in balance with spatial quality, the entire neighborhood will be connected to a smart grid to reduce energy costs, CO2 emissions, and grid congestion. VrijHaven minimizes environmental impact, employing wooden structures and reused materials in construction, turning it into a showcase of circularity and biobased innovation.

Discover the design via: <https://lnkd.in/dDR3A6zr>

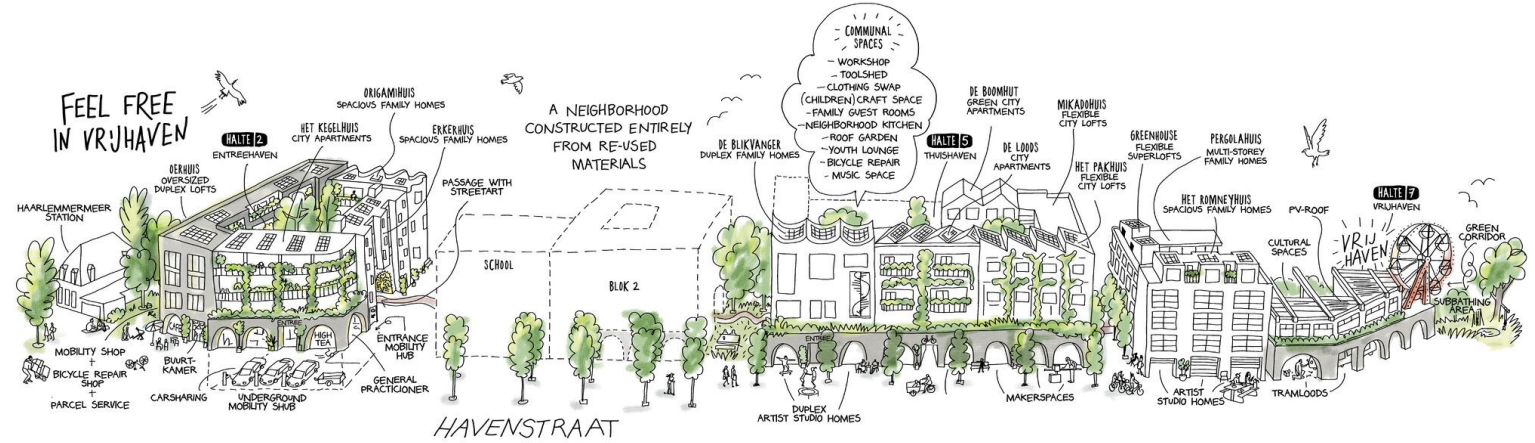
With special thanks to **RED Company** and **Caransa Groep B.V.**

Visualization: [Aesthetica.Studio](#), Illustration: [Monique Wijbrands](#)

Collaborators: [Tenderboost](#), [Merosch](#), [DGMR](#), [Alba Concepts](#), [Vlasman](#)

Betonbewerkings- en Slooptechnieken b.v., The Future Mobility Network, OMRT,
STIPO, Van Rossum Raadgevende Ingenieurs BV, Construction Company, De
Omgevingsformule strategisch omgevingsmanagement en bouwlogistiek, Metron
Bouwadvies

Vertaling weergeven



https://www.linkedin.com/posts/powerhouse-company_what-makes-a-project-ready-for-the-energy-activity-7184452693287964673-9i87/?utm_source=share&utm_medium=member_ios



Powerhouse Company

12.981 volgers

21 u •

+ Volgen ...

What does raw elegance mean to you?

For VrijHaven, architect [Joppe Kusters](#)' design carries rawness in the monolithic character of reused and natural materials that are allowed to age beautifully. Elegant with the refinement in the 'minimalistic' design, and the careful shaping of details.

Together with Studio [Donna van Milligen Bielke](#) & [Ard de Vries](#) Architecten, [Team V Architectuur](#), and [Joppe Kusters](#), we designed twelve expressive housing blocks in the iconic fringe area of Amsterdam. The ensemble is strongly connected by lush green courtyards, designed by [DELVA Landscape Architecture / Urbanism](#).

Clients: [RED Company](#), [Caransa Groep B.V.](#)

Visualization: [Aesthetica.Studio](#), [Proloog](#)

Collaborators: [Tenderboost](#), [Merosch](#), [DGMR](#), [Alba Concepts.](#), [Vlasman Betonbewerkings- en Slooptechnieken b.v.](#), [The Future Mobility Network](#), [OMRT](#), [STIPO](#), [Van Rossum Raadgevende Ingenieurs BV](#), Construction Company, [De Omgevingsformule strategisch omgevingsmanagement en bouwlogistiek](#), [METRON](#)

#powerhousecompany #collaboration #architecture
#design #redevelopment #Amsterdam #Havenstraat
#rafelrand #city



https://www.linkedin.com/posts/alba-concepts_vrijhaven-duurzaamheid-circulairbouwen-activity-7207331429393776640-7-Fz/?utm_source=share&utm_medium=member_ios



+ Volgen ...

🌱 Met trots kondigen we aan dat [RED Company](#) en [Caransa Groep B.V.](#) door de [Gemeente Amsterdam](#) zijn geselecteerd om het Havenstraatterrein te ontwikkelen tot VrijHaven in Amsterdam Oud-Zuid! Dit project is een toonbeeld van innovatie en duurzaamheid, waarbij Alba Concepts heeft bijgedragen aan het circulair materiaalgebruik. 🌱

VrijHaven behoudt de creatieve en experimentele sfeer van het oude stationsgebied en streeft naar de hoogste circulariteitsprestaties en BENG-scores. Met meer dan de helft hergebruikte, gerecyclede of biobased materialen, een smart grid systeem en autoluwe voorzieningen, zet VrijHaven nieuwe maatstaven voor duurzame stedelijke ontwikkeling.

Bij Alba Concepts zijn we enthousiast en trots om deel uit te maken van dit baanbrekende project. Wij kijken uit naar een mooie voortzetting! 🙌

[#VrijHaven](#) [#Duurzaamheid](#) [#CirculairBouwen](#) [#Amsterdam](#) [#AlbaConcepts](#)

TEAM:

Ontwikkelaar: [Caransa Groep B.V.](#) , [RED Company](#)

Ontwerp: [Powerhouse Company](#), [Studio Donna van Milligen Bielke](#) , [Team V Architectuur](#), [Joppe Kusters](#), [DELVA Landscape Architecture](#) | Urbanism

Strategie & concept: [Tenderboost](#)

Energieconcept: [Merosch](#), [DGMR](#), [OMRT](#)

Circulair materiaalgebruik: [BCI Gebouw](#), [Alba Concepts](#)., [Vlasman](#)

[Betonbewerkings- en Slooptechnieken b.v.](#)

Mobiliteitsplan: [The Future Mobility Network](#)

Omgevingsmanagement: [STIPO](#), [De Omgevingsformule strategisch omgevingsmanagement en bouwlogistiek](#),

Constructie: [Van Rossum Consultancy & Support](#), [CLT-S](#)



https://blvc.nl/2024/02/05/de-vdoer-een-nieuwe-speler-op-en-rond-de-bouwplaats/



De VDO'er: een nieuwe speler op en rond de bouwplaats

Op 1 januari 2024 jl. is de nieuwe Omgevingswet van kracht gegaan, en hiermee ook het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl, opvolger van het Bouwbesluit). Met het van kracht worden van de Omgevingswet en het Bbl is ook de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO'er) verplicht geworden. Maar wat doet deze VDO'er en wat is het verschil met een V&G-coördinator?

Wat is een VDO'er en waarom is deze nodig?

Tot eind 2023 kenden sloop- en bouwprojecten al diverse functionarissen die zich bezighouden met veiligheid op en rond de bouwplaats. Denk bijvoorbeeld aan de V&G-coördinator van de aannemer, een veiligheidskundige of de omgevingsmanager. Vanaf begin 2024 is hier met de komst van de nieuwe Omgevingswet en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) nog een nieuwe speler bijgekomen, nl. de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO'er). Deze persoon zorgt voor de veiligheid en gezondheid van iedereen in de directe omgeving van de bouw- en sloopwerkzaamheden.

Na verschillende incidenten bij projecten in uitvoering, zoals bijv. het kraanongeval in Alphen a/d Rijn in 2015, moet het aanstellen van een VDO'er de veiligheid rondom bouw- en sloopprojecten in uitvoering voor iedereen beter borgen. Hiernaast zijn in het Bbl extra bepalingen opgenomen die rollen en verantwoordelijkheden beter duiden.

Wanneer is een VDO'er verplicht?

Het Bbl verplicht alle opdrachtgevers en hoofdaannemers van bouw- en sloopwerkzaamheden om bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning of melding voor een bouw- of sloopactiviteit een risicomatrix aan te leveren. Door het invullen van in ieder geval de eerste 5 vragen van de risicomatrix, wordt duidelijk welke risico's voor de veiligheid in de omgeving onderkend zijn. Deze risicomatrix is te vinden in Bijlage 1 bij het [Infoblad Veiligheid en Gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden](#) van de Rijksoverheid. Of download hier een [blanco versie van de risicomatrix](#). Als één van de eerste 5 vragen met ja wordt beantwoord, dienen ook de (overige) vragen uit de uitgebreide matrix te worden ingevuld.

Bij het invullen van de uitgebreide matrix worden punten gegeven. Als er 12 of meer punten gegeven zijn, dient een VDO'er aangesteld te worden en een sloop- en bouwveiligheidsplan te worden opgesteld. Het aanstellen van de VDO'er is een verantwoordelijkheid van de hoofdaannemer of de opdrachtgever (in de praktijk wordt dit vaak de hoofdaannemer).

Het Bbl raadt verder aan om tijdig vooroverleg met het bevoegd gezag te plegen als:

- (1) projecten een puntenscore van 12 of meer op de risicomatrix hebben, en/of
- (2) voor één van de aspecten het risico op zeer hoog wordt ingeschat (4 punten).

Snel naar:
WAT EN WAAROM?
WANNEER VERPLICHT?
TAKEN
VERSCHIL MET V&G-COÖRDINATOR
GEVOLGEN

Taken

De VDO'er voert tijdens de uitvoering van het project de volgende taken uit:

- Het coördineren van, en toezicht houden op, de veiligheidsmaatregelen;
- Het beheersen van restricties;
- Het ingrijpen op onvoorziene risico's voor de omgeving;
- Zorgdragen voor en organiseren van communicatie en overleg tussen opdrachtnemer, opdrachtgever en stakeholders op het gebied van omgevingsveiligheid, waaronder het geven van voorlichting aan degenen die de bouw- of sloopwerkzaamheden verrichten;
- Actueel houden van het veiligheidsplan.

Verskil met V&G-coördinator

Het grootste verschil tussen een VDO'er en een V&G-coördinator is dat een VDO'er zich bezighoudt met de veiligheid in de directe omgeving van de bouwplaats, ook wel de omgevingsveiligheid genoemd (buiten de hekken), terwijl een V&G-coördinator zich bezighoudt met de veiligheid van werknemers en eventuele derden **op** de bouwplaats. De rol van V&G-coördinator staat dan ook beschreven in de Arbowet, die van de VDO'er in het Bbl. Beide rollen kunnen door dezelfde werknemer worden uitgevoerd.

Daarnaast kan er sprake zijn van een overlap in de veiligheidsmaatregelen die de V&G-coördinator bewaakt, en de maatregelen waar een VDO'er op toeziet. Immers, veiligheidsmaatregelen zoals het ophangen van netten, zullen zowel voor de bouwplaats als voor de openbare ruimte om de bouwplaats heen voorkomen dat voorwerpen naar beneden vallen en dus zowel werknemers als voorbijgangers behoeven voor persoonlijk letsel.

Gevolgen

Met het aanstellen van de VDO'er door de aannemer of opdrachtgever, worden deze partijen voor het eerst ook verantwoordelijk voor de veiligheid buiten de bouwhekken. Of dit betekent dat het bevoegde gezag dan ook minder hoeft te doen, en of het traditionele toezicht houden door het bevoegde gezag hierdoor verandert, is zo kort na de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet nog niet te zeggen. Wel is duidelijk dat de aannemer meer dan voorheen aan zet én verantwoordelijk is waar het gaat over omgevingsveiligheid.

Naar verwachting zullen daarnaast maatregelen t.a.v. omgevingsveiligheid voortaan ook benoemd worden in Sloop- en Bouwveiligheidsplannen, waar ze wellicht eerst alleen in BLVC-plannen te vinden waren. Voor de BLVC-plannen zelf verandert er naar onze inschatting weinig: deze omvatten al het onderwerp omgevingsveiligheid en dat zal zo blijven. Daarnaast zal van belang blijven dat het Sloop- en Bouwveiligheidsplan en het BLVC-plan inhoudelijk op elkaar aan te sluiten.

Meer informatie

Zie voor meer informatie het [Infoblad Veiligheid en Gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden](#) van de Rijksoverheid.

Eerste publicatie: 5 februari 2024
Laatste aanpassing: 22 augustus 2024

Beeld [Pixabay](#)

https://blvc.nl/2024/04/29/opleiding-tot-vdoer/



Opleiding tot VDO'er

Sinds 1 januari 2024 is de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving, of VDO'er, verplicht. Deze nieuwe functionaris op de bouwplaats zorgt voor de veiligheid en gezondheid van iedereen in de directe omgeving van bouw- en sloopwerkzaamheden. De Omgevingsformule biedt sinds kort een opleiding tot VDO'er aan.

LEES OOK

De VDO'er: een nieuwe speler op en rond de bouwplaats

Opleiding: inzicht in taken en verantwoordelijkheden

De rol van VDO'er is nog erg nieuw. Daarom zijn betrokkenen in de bouwsector momenteel nog zoekende naar wat de rol inhoudt, en welke taken en verantwoordelijkheden hierbij horen.

De Omgevingsformule is in dit gat gesprongen en biedt sinds kort een opleiding tot VDO'er aan. In de opleidingsbrochure is, naast praktische informatie over de opleiding zelf, ook de visie van De Omgevingsformule te vinden ten aanzien van:

- het functieprofiel van een VDO'er
- verantwoordelijkheden, en
- de taken die een VDO'er uitvoert.

Kennisuitwisseling tijdens en na de opleiding

Na het afronden van de opleiding worden opgeleide VDO'ers geregistreerd in een landelijk netwerk van specialisten. Dit biedt hen de kans om binnen dit nieuwe werkgebied samen kennis te blijven genereren en delen.

Meer informatie

Wil je meer weten over de opleiding tot VDO'er? [Download hier de brochure](#) of neem dan contact op met [De Omgevingsformule](#)

Meer informatie over de VDO'er vind je in ons artikel [De VDO'er: een nieuwe speler op en rond de bouwplaats](#)

Beslist [Stocksnap](#)
Eerste publicatie: 29 april 2024



Haverhof 16
5351 HL, Berghem
0412 - 700 531
06 - 395 869 20
info@omgevingsformule.nl
www.omgevingsformule.nl



De Omgevingsformule:

Opleiding
Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO'er)
Conform Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)

voorziet een objectief en neutraal platform, waarbij deze opgeleide VDO'ers hun ervaringen kunnen uitwisselen. En de maatschappelijke problematiek buiten de bouwhekken, beheersbaar stelt middels een beproefd stappenplan (/ blauwdruk). Door kennis uitwisseling kunnen we deze maatschappelijk problematiek dynamisch beheersen en genereren we voldoende volume om de opgeleid VDO'ers, van een verantwoorde verdienmodel te voorzien. Het géén is afgeleid van de CLOCS Zie <https://www.clocs.org.uk/>

Functieprofiel

die primair aanspreekpunt wordt voor meldingen uit de omgeving die een werkmethode faciliteert tot minder vervoer-, hjs-, en arbeidsbewegingen die verschillende belangen prioriteert in uitsluitend kavel- (/ gebieds) belang die beslissingsbevoegdheden krijgt om te belonen en/ of te sanctioneren die het team proactief inspireert over gerelateerde wetten en richtlijnen die neutraal bemiddelt tussen ruim 130 toe te passen maatregelen en/ of middelen die fungeert als integraal aanspreekpunt voor logistiek en omgeving die logistieke medewerkers selecteert en aanstuurt in de operationele taken die proactief verificatielijsten genereert voor naleving uitgangspunten die bij wet (/ middels persoonscertificaten) deskundig is voor hjs- & hefactiviteiten die bij wet bekend is tot het opstellen van project specifieke arbo 7.1 instructies die de bouwketen registreert, in uitsluitend kavel- (/ gebieds-) belang die interne overleggen voorziet en natuleert die externe overleggen rond logistiek en omgeving bij woont en integreert die fungeert als vraagboek, met onderbouwde uitwerkingen.

Verantwoordelijkheden:

- de omgevingsveiligheid, is een verzameling van de 12 thema's rond verkeers-, val-, lucht-, constructieve-, brand-, openbare-, natuur-, kind-, sociale-, ontwerp-, gebied- en virus veiligheid (/ buiten de hekken).
- de VDO'er is géén extra functie want zijn/haar taken werd eerder waargenomen door andere functionarissen. Door onduidelijkheid over wie nu wanneer waarvan is, is deze functie in het leven geroepen en wordt duidelijk wie de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving is tijdens de bouw.
- de taken zijn (vaak) niet in normale werkweken (5 dagen van 8.00 tot 17.00 uur) samen te vatten oplocatie. Immers de omgeving beweegt 7 dagen per week, 24 uur lang en 52 weken per jaar.

Op al onze leveringen en diensten zijn leveringsvoorwaarden van toepassing. Deze worden u op verzoek toegestuurd of zijn te downloaden op onze website.

Taken

01	dagelijks omgevingsmeldingen uitlezen	website/ app/ telefoon
02	dagelijks aansturen betrokken medewerkers	handhaving/ verkeer/ perimeter etc
03	opvangen en verwerken van hindermeldingen	te woord staan, feedback geven
04	adhoc werkzaamheden in roosters	raakvlak beoordelen, hinderkalender
05	dagelijks overleg met een functionaris	bv. afd. vergunningen/ verkeer/ parkeren etc
06	tweewekelijks ronde bouwplaats	met verslag legging foutieve uitgangspunten
07	wekelijks 1 uitvoeringsplan in gebied beoordelen	is dit wel of niet veroorloofd
08	wekelijks bezoek één van de vele stakeholders	vraagboek en helpdesk functie
09	wekelijks onderhoud/uitzoeken van hulpmiddelen	perimeter/ borden/ website/ webcam etc.
10	wekelijks vierwaken planning doornemen	anticiperen met betrekkenen per mail
11	twee wekelijks coördinatiebijeenkomst	met verslag uitwerken
12	twee wekelijks overleg met projectleider gebied	met tussentijdse mail info etc.
13	drie wekelijks omgeving overleg	met voortvloeiende actiepunten
14	vierwekelijks overleg bouwteams	met verslag uitwerken
15	vierwekelijks overleg calamiteitendiensten	met verslag uitwerken
16	bestuurlijke verslaglegging/ dashboard	desgevraagd onderbouwing(en) aanleveren
17	archiveren communicatie / aansprakelijkheden	gestructureerd bewaken documenten
18	proactief overleg bouwplaats veiligheid	raakvlakken rond project specifiek instrueren
19	onvoorzien rond thema bewegingen	coördinatie gelijktijdige werkzaamheden
20	tweemaandelijks toolboxen logistieke medewerkers	met mogelijkheid tot inspraak uitvoerenden

Opleiding

- geschiedt bij voorinschrijving, en wordt gegeven indien er 8 cursisten of meer zijn aangemeld
- deze bestaat uit vier gedeeltes, van 4 uren (/ halve werkdag of avond), binnen een half jaar
- elke gedeelte, vereist een 15-20 uren handlung voor het opleveren van een opdracht

Kosten

- De prijs van de opleiding bedraagt € 5.070 exclusief BTW.
- Inclusief studiemateriaal en catering tijdens de opleidingsbijeenkomsten, uitgaande van minimaal acht gelijktijdige deelnemers
- Jaarlijks lidmaatschap van opgeleide VDO'er kost € 825 exclusief BTW
- Waarbij we een stuk bijscholing, samenkomst en vraagboek genereren.

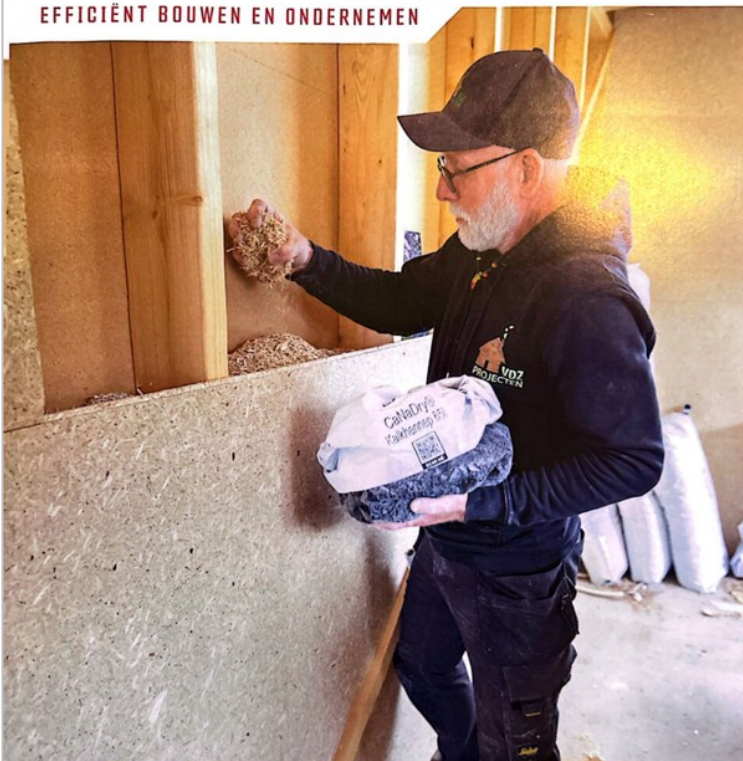
Updates

- De opleiding voorziet tijdens de opleiding in kennisbrieven en updates.
- En na de opleiding, kan hier met een jaarlijkse bijdrage voor geopteerd worden.
- Met een fysiek éénmalig per jaar en een bijeenkomst wordt georganiseerd.
- Opgeleide VDO'ers, zullen geregistreerd worden in de landelijke poule van specialisten.
- Met de Intentie om elkaar onder zoveel mogelijk werk te genereren.
- Waardoor de aanpak, steeds verder gestandaardiseerd en geoptimaliseerd kan worden. Waarbij we gezamenlijk, de kwalitatieve invulling van deze nieuwwer, steeds verder kunnen perfectioneren.



Aannemer 5

EFFICIËNT BOUWEN EN ONDERNEMEN



PROJECT
Rijbaan en passerij
renoveren

INTERVIEW
Het is een bestaand pand,
je mag laten zien wat het was

WET- EN REGELGEVING
VDO borgt omgevings-
veiligheid bouwplaats

WET- EN REGELGEVING

Tekst Marcel van Rijbach Foto's Marcel van Rijbach, Gemeente Nijmegen

Verantwoordelijkheid omgevingsveiligheid bij aannemer en opdrachtgever

De initiatiefnemer en hoofdaannemer van een sloop-en/of bouwproject zijn vanaf 1 januari dit jaar verplicht om de omgevingsveiligheid van (een) bouwplaats(en) te borgen. Daarvoor is een nieuwe functionaris in het leven geroepen: de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO). Vakblad *Aannemer* ging mee met de kersverse coördinator Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) van het Stationsdistrict Nijmegen, waar het station en de omgeving de komende jaren vernieuwd en verbouwd worden.

Het stationsdistrict Nijmegen biedt ruimte voor wonen, werken, reizen en ontspannen. Er komen 2000 woningen bij en veel voorzieningen. De gemeente steekt naar eigen zeggen veel energie in de BLVC en heeft, in samenwerking met diverse stakeholders, wat dat betreft ook de nodige aandacht voor de omgeving van de bouwplaats.

Korte lijntjes

Als BLVC-coördinator van de gemeente Nijmegen loopt Bas Timmers elke week een ronde door het plangebied om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de omgeving van de bouwplaatsen te inspecteren. Als het nodig is doen de bouwende partijen aanpassingen. Volgens Timmers zijn er inmiddels korte lijntjes met de partijen die daardoor bepaalde constatering snel oppakken. De gemeente Nijmegen probeert de hinder voor inwoners, reizigers en gebruikers zoveel mogelijk in te perken.

"Als team zijn we het centrale aanspreekpunt voor diverse stakeholders en uitvoerende bouw- en sloopbedrijven in het plangebied als het gaat om omgevingsveiligheid buiten

de bouwhekken van circa 28 bouw- en sloopprojecten", zegt de BLVC-coördinator vanuit zijn tijdelijke kantoor, terwijl hij zijn veiligheidsjas aantrekt. "Dit sluit aan bij de taken van de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO) vanuit de bouwende partij."

Risicomatrix

De opdrachtgever van een bouwproject stelt een Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO) aan als er uit een bouw- en sloopproject bepaalde risico's voortvloeien voor de directe omgeving van de bouwplaats of bouwplaatsen. In het kader van de nieuwe Omgevingswet heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bovengenoemde functionaris bedacht en geeft daarmee op een nieuwe manier invulling aan het inventariseren, beoordelen en borgen van de veiligheid buiten de bouwhekken en in de directe omgeving daarvan.

Binnen de perimeter van de bouwplaats was en is de hoofdaannemer verantwoordelijk voor veilige en gezonde werkomstandigheden en is de zogeheten V&G-coördinator aan-

Foto boven:
BLVC-coördinator Bas
Timmers voor de
maquette van het
Stationsdistrict
Nijmegen.

Foto onder:
Bas Timmers tijdens
zijn inspecterende
als BLVC-coördinator.



gewezen om de uitvoerende partijen op de bouwlocatie goed te laten samenwerken. De Arboret biedt het wetgevende kader. Voor de veiligheid van verkeer en objecten in de directe omgeving van de bouwplaats bestond er nog niet zo'n instrumentarium en dat heeft ernstige gevolgen gehad in de praktijk. Denk hierbij aan omgevallen bouwkranen in Alphen aan den Rijn en een hijsongeval op de bouwplaats van het voormalige ministerie van VROM, waarbij een voorbijganger overleed na geraakt te zijn door vallende steeigerdelen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid drong bij de politiek aan op maatregelen om die omgevingsveiligheid beter te borgen. De hoofdaannemer(s) en opdrachtgever

vullen een risicomatrix in en als het puntenaantal 12 of meer bedraagt, moet de VDO worden aangesteld. En moet er tevens een BLVC-plan, een gecombineerd bouw/sloopveiligheid- en verkeersplan worden opgesteld.

Objectieve ketenregisseur

In zijn rol als ketenregisseur heeft de BLVC-coördinator geen direct belang bij de kwaliteit, kostenbewaking en planning van de bouwprojecten. "De functionaris moet een objectieve en deskundige bemiddelaar in de keten zijn. Het doel moet zijn om met behulp van minder en schonere logistieke bewegingen ongevallen in de openbare ruimte rond de bouwplaatsen te voorkomen en minder uitstoot en hinder te veroorzaken voor de omgeving", vertelt Bas Timmers als hij klaar staat voor zijn wekelijkse inspecterende door het gebied.

In het Stationsdistrict Nijmegen zijn zoals gezegd tal van bouw- en sloopprojecten gaande, variërend van sloop van

'Je beheerst pas de bouwlogistiek als je de omgeving begrijpt'

WET- EN REBELGEVING

Belangrijke punten voor borgen omgevingsveiligheid

1. Omgevingsveiligheid verdient een voldoende rol in bouwprojecten.
2. Bouwplantoetsers en vergunningverleners mogen op basis van de Omgevingswet een VDO eisen als de risicomatrix 12 punten of meer aangeeft.
3. Bouwbedrijven kunnen personeel opleiden tot VDO.
4. Borgen van omgevingsveiligheid verdient extra werkbudget.
5. Wijs niet alleen naar anderen om te veranderen, maar verander zelf ook.

Verkeersregelaars en begeleiders van het bouwverkeer in het gebied zorgen voor de verkeersveiligheid.



Eén van de bouwplaatsen in het plangebied waar aandacht is voor de BLVC.



bestaande gebouwen en sanering van terreinen, tot nieuwbouw van wonthoren, transformaties van bestaande gebouwen, het leggen van elektriciteitskabels, de bouw van een nieuwe entree van het station aan de westzijde en voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer aanpassingen aan het spoor en de perrons. Het gebied bevindt zich in een druk verkeersgebied met duizenden voetgangers, fietsers, bussen en auto's per dag. Het is een belangrijk knooppunt met verkeersaders zoals het Keizer Karelplein, voetgangersroutes naar de binnenstad van Nijmegen, het bus- en treinstation, de Stadsschouwburg en de vier tunnelbuizen onder het spoor door.

Bas, wat is de noodzaak van de aanstelling van een Veiligheidscoördinator Directe Omgeving?

"De noodzaak is dat er één deskundig aanspreekpunt is, belast met de veiligheid buiten de bouwhekkens. Deze functionaris is nuttig als hij vanaf schets- tot en met uitvoerings- en evaluatieontwerp met deze hoofdtaken bezig kan zijn." Al sinds 2016 is Bas Timmers samen met de Onderzoeksraad voor Veiligheid, stichting PIANO+, Vereniging Bouw- en Woningtoezicht en het Rijksvastgoedbedrijf aan het lobbyen voor de invoering van een verantwoordelijke veiligheidsfunctionaris voor de directe omgeving van bouwplaatsen.

Waarom heeft de aanstelling van een VDO zo lang op zich laten wachten?

"De bouwsector staat over het algemeen sceptisch tegenover nog meer rollen en functionarissen. En daarnaast was er veel discussie over wie de probleemdrijver is en wie dat moet bekostigen. Door onduidelijkheid over wie nu wanneer verantwoordelijk is, is deze functie in het leven geroepen en wordt duidelijk wie de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving is tijdens de bouw."

Er is al een V&G-functionaris voor het coördineren van de veiligheid op de bouwplaats. Kan hij niet ook de omgevingsveiligheid voor zijn rekening gaan nemen?

"Nee, dat lijkt mij niet verstandig. Een V&G-coördinator is meestal een nevenfunctie van een projectleider die hier vaak een veiligheidskundige voor inhult. Deze is gespecialiseerd in de Arbeidwet die binnen de bouwhekkens geldt. De VDO is gespecialiseerd in de Omgevingswet, Wegenverkeerswet en Klimaatwetgeving, met raakvlakken naar de Arbeidwet, bijvoorbeeld als het gaat om bouwtransport en hijsen en heffen van bouwmaterialen. Een VDO moet fungeren als objectief en onafhankelijk ketenregisseur tussen private en publieke partijen. Dat is heel wat anders dan een V&G-coördinator die eventueel medewerkers van het bouwbedrijf binnen hun invloedssfeer sanctioneert. Een VDO'er krijgt

ook te maken met stakeholders buiten zijn contractuele invloedssfeer."

Hoe staan hoofdaannemers en opdrachtgevers tegenover de VDO?

"Onbekend maakt onbemind. Maar de aanstelling van een VDO met bijbehorend wettelijk instrumentarium is de schakel tot verbetering. Want in het openbaar gebied willen we minder vervuiling en tolereren mensen minder overlast van bouw- en slooppactviteiten. Onderaan de streep gaat deze maatregel veel correctieve kosten voorkomen en veel meer rust en arbeidsvreugde bij uitvoerend personeel creëren."

Is de risicomatrix niet te veel voor eigen interpretatie vatbaar?

"Dat klopt. We zien voorbeelden dat werkvoorbereiders of planenschrijvers de opdracht krijgen om de scores onder de 12 punten te houden. Maar uiteindelijk is onze vetgever bij eventuele incidenten onverbidelijk. Bij elk ongeval en/of schadegeval en elke aansprakelijkheidskwestie zal de expert naar deze matrix kijken. En als deze twijfelachtig is ingevuld, zal dit invloed hebben op de beoordeling van de aansprakelijkheid en kan een ander bestempeld worden als verwijtbaar handelen, bijvoorbeeld 'dood door schuld'. Jurisprudentie zal de komende tijd verbetering brengen in het te laag inschatten van de risicomatrix."

De belangrijkste opgave lijkt mij dat er een veiligheids-cultuur in de sloop- en bouwsector gaat ontstaan.

"Binnen de gemeente Nijmegen zetten we vol in op BLVC. We zetten hierin grote stappen. Met ons projectteam bege-



Korte lijnen tussen Bas Timmers en de bouwende partijen in het plangebied bevorderen de omgevingsveiligheid.

leiden wij marktpartijen op langere termijn en laten we ze stap voor stap een eigen blauwdruk van omgevingsveilig werken ontwikkelen. Met als inzet om 75 procent custom made maatregelen voor een project of gebied hoeven te bedenken. Daardoor gaat er een zekere rust en voorspelbaarheid ontstaan bij alle betrokkenen binnen een organisatie. Je beheerst pas de bouwlogistiek als je de omgeving begrijpt."



Duidelijke demarcatie tussen bouwplaats en omgeving.

Vakmannen verdienen meer!
partijregio's | schiedat | baken | werkdiensten

10 september 2024
#Bouwplaats, #Veiligheid

Aannemer en opdrachtgever verplicht omgevingsveiligheid te borgen met VDO-functionaris



Bas Timmers tijdens zijn investering in de BLVC-coördinator.

Door Marcel van Rijnbach

Ko zijnen gezocht?
Een uitnodiging tot deelname (of anderszins) aan de BLVC-coördinator Directe Omgeving (VDO). Aannemer ging mee met de kersverse coördinator Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) van het Stationsdistrict Nijmegen, waar het station en de omgeving de komende jaren vernieuwd en verbouwd worden.

Nieuw: Bouwspecial Warmtepompen
De gloednieuwe Bouwspecial Warmtepompen zet trends en ontwikkelingen op het gebied van warmtepompen op een rij en beschrijft in een paar artikelen concrete toepassingen van warmtepompen in gebouwen.

Direct bestellen



Verder lezen?
Voor abonnees artikel
Het artikel dat je momenteel leest is al een digitaal abonnement. Al is het bij je aldig in de toekomstige afleveringen tot je beschikking maar we nemen je niet meer.
Lees het artikel via abonnees van Aannemer
Abonnees en ontvangers voor abonnees artikelen te komen
Digitaal abonnement
Voor abonnees per maand met heel veel te al een digitaal abonnement. Al is het bij je aldig in de toekomstige afleveringen tot je beschikking maar we nemen je niet meer.
Bekijk de aanbesteding

Het station ontspanst steelt na diverse van de bouw warmtepompen op een rij en beschrijft in een paar artikelen concrete toepassingen van warmtepompen in gebouwen.

"Als team zijn we het centrale aanspreekpunt voor diverse stakeholders en uitvoerende bouw- en slooppactviteiten in het plangebied als het gaat om omgevingsveiligheid buiten de bouwhekkens van circa 28 bouw- en slooppactviteiten", zegt de BLVC-coördinator vanuit zijn tijdelijke kantoor, terwijl hij zijn veiligheidsjas aantrekt. "Dit sluit aan bij de taken van de Veiligheidscoördinator Directe Omgeving (VDO) vanuit de bouwende partij."

<https://zuidhollandbereikbaar.nl/interactieve-kaart-bouwlogistiek/>

Interactieve kaart bouwlogistiek



Locatiebord Zuid-Holland Bereikbaar

Meer inzicht in (gratis) ruimten & middelen mogelijkheden

In de afgelopen jaren hebben we op verschillende manieren inzicht opgehaald en geadviseerd over efficiëntere bouwlogistiek. We kwamen ruim 150 middelen tegen en honderden locaties.

Met dit locatiebord heeft u een overzicht van alle bouwlogistieke locaties en middelen en biedt u de mogelijkheid om een hub te kiezen die passend is bij uw bouwmethodiek.

[Onze Kaart](#)



Interne update

Via deze interne mailingen houden we jou als collega op de hoogte van ontwikkelingen binnen Zuid-Holland Bereikbaar en delen we relevante informatie op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteit en bereikbaarheid.

Gezocht: bufferlocaties voor de bouwsector

Het team van (bouw)logistiek zoekt gratis bufferlocaties voor de bouwsector in de Provincie Zuid-Holland. De locaties worden verwerkt in een database die de sector helpt bij het krijgen van inzicht van beschikbare locaties en middelen rondom de bouwlogistiek in Zuid-Holland. Er wordt concreet gezocht naar de volgende soort plekken:

- **Wachtplaatsen trucks**
Om 15 tot 60 minuten te wachten op het juiste tijdstip.
- **Kade plaatsen**
Om spullen via het water op- en over te slaan.
- **Parkeerplaatsen**
Om veilig te parkeren, maar ook te pendelen naar een bouwplaats met gereedschap en klein materiaal.
- **Opslagplaatsen**
Die kunnen functioneren als een hub.
- **Plaatsen schoon materieel**
Waar bevinden zich welke verhuurders, met emissieloos materieel?
- **Overige ruimten initiatieven**
Welke innovaties lopen waar? Zijn er startups met initiatieven die de bouwsector kunnen helpen?

Heb jij contacten, tips of ideeën? Laat het weten aan [Bas Timmers](#)!



Verslag bijeenkomst bouwlogistiek: locatiebord

Op 12 oktober kwamen logistieke partijen en overheden samen op de IT-Campus om door te praten over de eerste versie van het locatiebord voor de sector bouwlogistiek. De afgelopen periode is er door Zuid-Holland Bereikbaar gewerkt aan een locatiebord voor de bouwlogistiek. Met alle partners zijn er 150 locaties geïnitieerd en 48 partnerschappen afgesloten. De eerste versie is inmiddels gereed. Hoog tijd om aan de samenwerkingspartijen te vragen hoe het bord bevalt.

Roger Demkes, portefeuillehouder logistiek, opent de bijeenkomst met een korte introductie over Zuid-Holland Bereikbaar. Als snel kwamen we tot de kern van het verhaal. Er staan de komende jaren veel hinderprojecten op het programma, dit raakt ook de bouwlogistiek. Veel bedrijven/organisaties rondom bouwprojecten hebben elk hun eigen belang. Belangrijk is om zaken goed op elkaar af te stemmen om zo te zorgen voor schone bewegingen, maar ook om te voorkomen dat het verkeer verder gaat vastlopen.

"Als het lukt om alle logistieke oplossingen in kaart te brengen en bedrijven actief te laten samenwerken kunnen we 64% minder bouwlogistieke bewegingen in de regio behalen."

Tot slot wordt er kort aandacht besteed aan de wagen die voor de deur staat. Van Dorp heeft er voor gekozen om hun vervoermiddel aan te passen. Nieuwe collega's vinden het leuk om hier in te rijden in plaats van grote bussen. Hoe je verandering realiseert? Door het gewoon te doen.

Bas Timmers, projectleider bouwlogistiek bij Zuid-Holland Bereikbaar neemt het stokje over. "Het doel van het locatiebord is om publiek en privaat samen te brengen. We bieden gebruikers gratis oplossingen aan waar ze bijvoorbeeld hubs en overslagplaatsen kunnen vinden. Het is belangrijk dat bouwlogistiek wordt gezien als serieuze sector en zaken voorspelbaar maken om zo efficiëntie in de binnenstad te realiseren." Vervolgens wordt het bord gedemonstreerd door de GIS-specialisten en er komen wat eerste reacties. Voor wie is dit bord gemaakt? Wie zijn de gebruikers? Moet dit niet breder zijn dan alleen de bouwlogistiek? Bas geeft aan dat de exacte doelgroep nog gedefinieerd moet worden. Iedereen kan het bord gebruiken, maar om het goed weg te zetten met de juiste marketing- en communicatiemiddelen moeten we klein beginnen.

Stichting Zuid-Holland Bereikbaar¹, Ezelsveldlaan 59, 2611 RV Delft
Telefoon: n.t.b. | KvK: 50819429 | IBAN: NL27 INGB 0674 7905 10 | BTW: NL8229-45.502.801
¹ Per januari 2022 na statutenwijziging van Stichting Verkeersondersteuning

Vervolgens komt de vraag, wie is eigenaar van deze tool. Wie houdt dit bij? Roger antwoordt: Het eigenaarschap ligt bij Zuid-Holland Bereikbaar, met de hoop dit op termijn breder te kunnen uitrollen.

Opmerkingen uit de zaal

Een opmerking uit de zaal: "Bas, je geeft aan dat dit ideaaliter gebruikt wordt als een soort *Flitsmeister*. Daar is het voordeel dat mensen met minimale inspanning input leveren. Is er nagedacht over dit soort zaken?" Het zou mooi zijn als dat kan, maar dat moet natuurlijk wel betaald worden. We werken nu met open kaartmateriaal.

Een andere opmerking: "Onze klant is de aannemerij. Hoe bereiken we hen met dit bord? Hoe wordt dit naar buiten gebracht?" Vanuit Zuid-Holland Bereikbaar is daar nog werk te verrichten. Met de juiste marketing/communicatiestrategie moeten we dit breed uitrollen bij meerdere gemeenten en aannemers.

Is er in een volgende versie nagedacht om realiteits te zien waar actuele plekken beschikbaar zijn? Het zou mooi zijn als we dat in de toekomst mee kunnen nemen, maar ook dit is best kostbaar om te realiseren.

Groepssessies

Vervolgens gaat het gezelschap uiteen in 2 groepen. Henk Kolenbrander en Roger Demkes gaan het gesprek met de groep aan op basis van enkele thema's. Tijdens de samenvatting zijn een aantal punten aan bod gekomen.

Besproken groep Henk

Wie is de doelgroep?

Routeplanners in de keten, de werkvoorbereiders en misschien ook wel de afdeling inkoop. Wat is er nodig om het bord goed te laten functioneren?

Erkenning van het thema via de overheden. Misschien de tool verplicht (zover dat mogelijk is) laten gebruiken? Misschien ook om laten nemen in de regelgeving.

Overige besproken punten

- Rekening houden met de gebruiksvriendelijkheid. Misschien opdelen in lagen, want niet iedereen gebruikt alle opties.
- Hoe is deze tool te vinden? Misschien gebruik maken van SEO?
- Wat wordt de naam van dit bord?
- Is het een idee om vergunde bouwprojecten in de viewer te zetten?



- Hoe zit het met de continuïteit? Spelen de ZHB makelaars een rol in het uitdragen naar overheden?
- Kan het onderwerp duurzaamheid er beter in zoals de Zero-emissie zones?
- Kan de duurzaamheidstool van Connexxion gekoppeld worden?

Besproken groep Roger

We hebben het net even anders aangepakt. Er is landelijk veel mogelijk in de tool, maar misschien moeten we het een beetje beperken. Misschien moet het zich eerst bewijzen (klein en tastbaar) in een klein project zoals op Katendrecht. Belangrijk is dat de data klopt, test dit daarom eerst klein. Mocht je dit willen verkopen, dan moet dit natuurlijk goed werken.

Kijkend naar doelgroepen zijn de aannemers en projectontwikkelaars beperkt vertegenwoordigd. Bewoners gaan dit waarschijnlijk niet gebruiken, maar je kunt ze met dit middel wel informeren over wat er gaat gebeuren. Kan deze tool misschien al ingezet worden in de eerste fase van een bouwproces tijdens het in orde maken van de vergunningen? Zodat we weten wat er allemaal in een gebied gaande is. We weten ongeveer wat het effect van verkeersbewegingen is tijdens bouwwerkzaamheden. Zou dit toegevoegd kunnen worden? Dan heb je een overzicht van de totale drukte en kun je slimmer kijken naar oplossingen. Verder werd genoemd dat het belangrijk is om over deze tool in gesprek te gaan met gemeenten en projectontwikkelaars. En misschien is het een idee om het GIS-bord via koepelorganisaties (zoals Logistiek010) onder de aandacht te brengen.

Ook wordt meegegeven om na te denken over de verschillende lagen. Er zijn veel partijen die bezig zijn met gelijksortige borden. Kijk bij moederorganisaties wat voor dit bord een meerwaarde kan zijn.

Tot slot is er gevraagd hoe je zorgt voor levensvatbaarheid van de tool. Wordt dit gratis of betaald? Dat moet verder worden uitgewerkt met de moeders. De bijeenkomst wordt afgesloten met een rondleiding langs innovatieve start-ups op de RDM-Campus en een aansluitende netwerkbijeenkomst.

Vervolg

De output uit de groep wordt meegenomen, naar de moederorganisaties 25 oktober. En we proberen met hun vervolgstappen voor de lange termijn op te zetten. Over deze (eventuele) ontwikkelingen, zullen wij een ieder aangesloten lid, natuurlijk informeren. Intussen verzoeken wij een ieder en haar netwerk, het bord te laten gebruiken, waarna wij natuurlijk benieuwd zijn naar de reacties van de gebruikers van het bord.



<https://zuidhollandbereikbaar.email-provider.eu/web/1tw6cdn0za/qk21ym6bws>

ZHB-Prikbord

Collega interview: Bas Timmers



Bas Timmers in 1993 begonnen met kranen en vrachtwagens, bij een verhuurder in Tilburg. Zijn Brabantse roots zijn goed terug te horen, maar zeker ook terug te vinden in zijn persoonlijke leven. Mobiliteit, bouwlogistiek en verkeer spelen een grote rol in zijn carrière. Naast het werken loopt hij graag met zijn hond Jacky of springt hij op de racefiets. Zijn doel is om per jaar 10.000 km te fietsen!

[Lees verder](#)

Interview Bas Timmers



Bas Timmers in 1993 begonnen met kranen en vrachtwagens, bij een verhuurder in Tilburg. Zijn Brabantse roots is goed terug te horen, maar zeker ook terug te vinden in zijn persoonlijke leven. Mobiliteit, bouwlogistiek en verkeer spelen een grote rol in zijn carrière. Naast het werken loopt hij graag met zijn hond Jacky of springt hij op de racefiets. Zijn doel is om per jaar 10.000 km te fietsen!

Wat doe je bij ZHB?

Bas is logistiek makelaar in de bouwlogistiek. Hij komt aan tafel als er veel tegelijk wordt gebouwd, bijvoorbeeld op Rivium. Zijn werk is gericht op mobiliteit, bouwlogistiek en verkeer. Hij geeft inhoud aan de mobiliteitsopgave en probeert als neutrale partner de keten los te krijgen. Kern van dit thema is, gedragsverandering: "de bouwnijverheid is overwegend budget gestuurd, en bouwlogistiek dient proces gestuurd aangepakt te worden. "We proberen iedereen die hiermee te maken heeft te verbinden om het zo makkelijk mogelijk te maken. We inspireren op een neutrale wijze, zoals werken op andere tijden, ergens anders parkeren, het gebruik van alternatieve bouwmethodieken en de inzet van emissie-loze voertuigen. Het is een lastige opgave, want de sector is sinds de recessie verder versnipperd. Het aantal voertuigbewegingen is hierdoor negatief beïnvloed heeft. De bouwverwerf moet investeren in een mix van 130 maatregelen en geeft daarbij liever geen geld uit aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

Carrière pad

Sinds 2008 werkt Bas aan het thema construction logistics in community safety, geïntroduceerd door DHL. In 2016 is hij voor zichzelf begonnen. In 2018 begon hij met dit thema bij De Verkeersonderneming. Op dit moment speelt er veel met de nieuwe wetgevingen, zoals de klimaatwet, het besluit bouwwerken leefomgeving, de wegenverkeerswet, de landelijke richtlijn bouw & sloopveiligheid en natuurlijk de omgevingswet. De bewegingen van bouwprojecten in kaart brengen vallen ook onder zijn werk. Omgevingsveiligheid speelt hier een grote rol, een van de redenen om het locatiebord bouwlogistiek te ontwikkelen. Op dit moment zijn er 65 ambassadeurs rond dit thema om ervoor te zorgen dat bedrijven schoner en veiliger kunnen omgaan met vervoers-, hijs- en arbeidsbewegingen. Samen werken ze aan de ambitie om tot 80% minder en schonere bewegingen te realiseren rond de bouwopgaven: een marktplaats voor de bouwlogistiek en een dashboard waar alle informatie samen komt.





SR-Flits 2024 week 24

- Afscheid Kees Zoon
- Successen Vieren
- Nieuwe samenwerking met HAS studenten, doe je mee?
- INsite profiel
- Groet van Edwin Overvliet
- Even voorstellen
- Vacatures Stadsrealisatie
- Verjaardagen Stadsrealisatie

Afscheid Kees Zoon

Gisteren hebben we uitgebreid stilgestaan bij het pensioen van Kees Zoon.



Er valt natuurlijk veel te vertellen over 35 jaar bij de gemeente Nijmegen en de oud afdelingshoofden Menso Hoepman en Ben Verfurden namen ons mee in de tijden van weleer. Paul Goedknegt spiegelde op 35 jaar samenwerken aan de stad en overhandigde het glossy magazine "de Kees". En natuurlijk mocht een tekening van Alroy Nanlohy niet ontbreken. Na een uitgebreid dankwoord en goede raad van Kees was er nog voldoende tijd voor gezelligheid.

En we gaan Kees nog zien. Hij zal in de komende maanden nog af en toe beschikbaar zijn voor advies.

Successen vieren

Waarom is het belangrijk om successen te vieren?

Sinds enige tijd is er een werkgroep Successen Vieren binnen de afdeling SR. En dat is niet voor niks. We hebben de neiging om onze successen te bagatelliseren.

Waarom?

Na al je inspanningen, kennis en tijd die je hebt besteed om je project te realiseren, besteden we helaas (té) weinig tijd om ervan te genieten en het te vieren. 99,9% van de tijd zijn we al bezig met de volgende uitdaging, het bereiken van ons volgende doel of een nieuw project.

Het vieren en erkennen van succes is een krachtige motivator voor individuen en teams omdat het de betekenis achter al dat harde werk versterkt. Het vieren van succes geeft blij van waardering voor de prestaties, het versterkt ons gevoel van eigenwaarde en het motiveert ons om de volgende stap te zetten. Het vieren van mijlpalen brengt ons vreugde.

Hoe gaan we het vieren?

De werkgroep Succes Vieren heeft een papieren tegel bedacht die je kunt gebruiken om een succes van en met je collega te vieren of een compliment te geven. Hoe werkt het?



Even voorstellen



Bas Timmers is BLVC-coördinator in het Stationsdistrict. Zijn Brabantse roots zijn goed terug te horen, maar zeker ook terug te vinden in zijn persoonlijke leven.

Mobiliteit, bouwlogistiek en omgevingscoördinatie spelen een grote rol in zijn carrière. Naast het werken loopt hij graag met zijn hond Jacky of springt hij op de racefiets. Zijn doel is om per jaar 10.000 km te fietsen!

Wat doet Bas als BLVC-coördinator? Hij komt aan tafel als de uitgangspunten rond de thema's bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie bepaald en gecontroleerd dienen te worden. Hij probeert de onderlinge raakvlakken beheersbaar te houden. Zijn werk is gericht op het

verminderen -en verschonen- van vervoers-, hijs- en arbeidsbewegingen op mobiliteit, bouwlogistiek en verkeer. Hij geeft inhoud aan de omgevingsopgave en probeert als neutrale partner de keten los te krijgen. Kern van dit thema is, gedragsverandering; "de bouwrijpheid is overwegend budgetgestuurd en bouwlogistiek dient procesgestuurd aangepakt te worden". We proberen iedereen die hiermee te maken heeft te verbinden om het zo makkelijk mogelijk te maken. We inspireren op een neutrale wijze, rond andere werktijden, elders bundelen en parkeren, alternatieve bouwmethodieken, emissieloze voertuigen, alternatieve modaliteit etc. Het is een lastige opgave, want de sector is sinds de recessie tussen 2008 en 2015 nog verder versnipperd wat het aantal voertuigbewegingen gigantisch negatief beïnvloed heeft (meer partners met pakketjes en meer ingeleende bouwvakkers in eigen vervoer).

De bouwgerelateerde sectoren moeten investeren in een mix van 130 maatregelen en middelen rond dit thema (bijv. de bouwhub) en wil liever geen geld uitgeven aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit."

Op dit moment hebben we circa 10 gelijktijdige bouw- en onderhoudswerken lopen in het Stationsdistrict. Op termijn verwacht het district er 28. Hierbij wordt het zaak om de integrale uitgangspunten correct op te stellen en te handhaven.

Bas werkt hybride en is meestal te vinden rond de projecten of op het projectenbureau aan de Van Schaeck Mathonsingel. De ambitie is om tot 80% minder en schonere bewegingen te realiseren en de te ontwikkelen aanpak te standaardiseren en verder te optimaliseren in de gemeente Nijmegen.

Timmers Koerier

TIMMERS KOERIER



TIJDSCHRIFT VOOR FAMILIEGESCHIEDENIS
UITGEGEVEN DOOR DE STICHTING
FAMILIE TIMMERS

32e jaargang - nummer 1 - 2022

tekeningen van voor- en achterkant. Het is ook heel belangrijk om tijdens het werken aan een beeld dat regelmatig te draaien om te kijken of alles in verhouding blijft.
Heel veel inspiratie doe ik op in het museum Beelden Aan Zee in Scheveningen. Als ik dan thuis kom wil ik meteen beginnen."

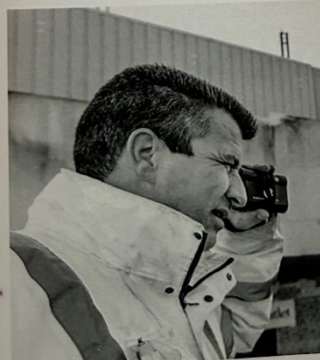
Bladzijde 1585 (Timmerskoerier 2016-1), betreffende XIII-b. Bas Timmers.
Gelezen in Brabants Dagblad [editie Oss en omgeving], 17 augustus 2021.

De man die voor minder hinder rond Walkwartier zorgt

Natuurlijk zorgt het Walkwartier voor bouwhinder. Maar niet veel, als het aan Bas Timmers ligt. Als coördinator omgevingsveiligheid waakt hij over het belang van burens en binnenstadbezoekers.

"Dit mag eigenlijk niet", roept Bas Timmers als hij op de bouwplaats van het Walkwartier zijn bezoek tegemoet komt lopen. Hij zegt het op vrolijke toon, maar beslist. Het mag dan wel de afgesproken tijd en plaats zijn. Maar het zint Timmers niks dat zijn bezoek hier zomaar wat meters het bouwterrein op kon lopen omdat er geen hek stond. „Ik ben erg van de gesloten poorten. Dat schept duidelijkheid. Alles binnen de omheining is van de bouwer, of in dit geval de sloper. En alles daarbuiten is van de omgeving."

Het is half negen 's ochtends maar Timmers beent, handelt en praat al in een kloeke versnelling. Dat zal zo blijven tijdens de rondleiding op en om dé bouwplek van de Osse binnenstad. Als coördinator omgevingsveiligheid moet hij ervoor zorgen dat het leven rondom het Walkwartier zo normaal mogelijk blijft tijdens de bouw. Natuurlijk, waar gehakt wordt, daar vallen spaanders. Maar de hinder moet zo klein mogelijk blijven.



Bas Timmers



Bas Timmers

Veel praten

Dit betekent veel praten met burens en denken aan binnenstadbezoekers. Maar evenzeer bemoeit Timmers zich met zaken op de bouw. Want elke verbetering daar is ook gunstig voor de omgeving.

Zo rekent hij voor dat het centrum van Oss tienduizenden vrachtwagenbewegingen minder krijgt, nu alle bouwpartijen van het Walkwartier beter samenwerken. Dat zit zo: als elk bedrijf alleen voor zijn eigen spullen zou zorgen, waren voor sloop en bouw samen 77.536 vrachtwagenritten nodig. Van dat totaal gaat minstens 64 procent af door betere onderlinge afstemming, belooft Timmers: „En dát maakt het ook voor de bouwers interessant. Want elke rit is geld."

'Logistisch bouwen' noemt Timmers deze aanpak met betere samenwerking, betere logistiek. Dit laatste is zijn vak. Zoals hij zelf zegt: „Ik ben een logistiekeling."

Het werk stilleggen

Timmers, 51 jaar geleden geboren in Oss en tegenwoordig wonend in Berghem, is van het type duidelijke taal en 'afpraak is afspraak'. Zoals hij deze ochtend zijn bezoek direct op een fout wees, zo liet hij in Amsterdam al drie keer het werk stilleggen aan de ArenaPoort, een project van 850 miljoen euro: „Er werd niet gewerkt volgens de norm die we vooraf met elkaar vastgesteld hadden. Dan is het voor mij heel simpel. Dan zeg ik, jongens dit klopt niet, als jullie zo verder willen dan ben ik weg."

Maar Timmers werkt ook daar nog. Het voorbeeld geeft volgens hem aan dat burens echt wel wat in de pap te brokkelen hebben. In uitbreidingswijken kunnen bouwers vrijuit aan de gang gaan. Maar op inbreidingsplekken is commitment van de omgeving nodig. Dit leidt tot afsprakenlijsten met ook boetesparagrafen. „Langzaam aan krijgen mensen rondom de bouw in de gaten dat zij regeren. Als ik hier nu drie terecht meldingen van fouten krijg, dan leg ik de sloop stil. In Amsterdam zijn ze daar echt al aan gewend. Daar wordt al vaker in kleine ruimtes gebouwd."

Tussen 120 burens

2023

Het Walkwartier is een voor Oss ongekend bouwproject. Op de plaats van de vroegere V&D komen 131 appartementen, winkels, horeca en een cultuurdistrict. Dat vergt naar schatting drie jaar slopen en bouwen midden in de stad, tussen 120 burens en een grote middelbare school.

Enthousiast vertelt Timmers over al het voorwerk („Logistiek is vooruit kijken") dat al verricht is om de bouw ook voor de omgeving leuk te houden. Zo zijn er routes gemaakt voor het bouwverkeer met de afspraak dat vrachtwagens aan de rand van de stad wachten totdat ze welkom zijn bij het Walkwartier. Er zijn met de aannemers ook afspraken gemaakt over de bouwvakkers. Die moeten hun busjes parkeren in de Bergosgarage, maar krijgen in de Carmelietenstraat een 'kiss and ride' strook om alvast hun gereedschap op een karretje te leggen.

Kijkgaten

Rond de bouwplek is een fraaie schutting geplaatst met illustraties erop en kijkgaten erin. Buiten deze wand begint het domein waar Timmers vooral voor opkomen moet. Als hij hier wandelt, knoopt hij om de paar meter een praatje aan met een middenstander. Hoe gaat het? Nog iets gezien?

Iemand toont hem een foto van een vrachtwagen die de middag ervoor bijna een half uur lang de toechal versmalde straat blokkeerde, omdat hij een winkelverderop moest bevoorraden. „Daarw die foto eens efs naar mij door", vraagt Timmers om een kopietje via WhatsApp.

Stennis maken

„Daar ga ik op gemeentehuis weer stennis mee maken, op misschien wel veertien afdelingen, net zo lang tot ik bij de juiste persoon ben. Dat is mijn werk nu. De mensen hier in de stad moeten er op kunnen vertrouwen dat de afspraken ook echt afspraken zijn."

2024

<https://www.ovberghem.nl/nieuws/nieuw-lid-timmers-praktische-bouwlogistiek>

Laatste nieuws



november 2023
Nieuw lid: Timmers Praktische
Bouwlogistiek
[Lees meer](#)



november 2023
Sfeerverlichting hangt weer!
[Lees meer](#)

[Bekijk alle nieuwsberichten](#)

Ondernemers Vereniging Berghem ***
27 nov 2023 • 🌐

➡ **NIEUW LID** ⬅

Het bedrijf van Bas laat zich het best omschrijven als een mix van project-, proces-, verander- en omgevingsmanagement in het thema logistiek en omgeving rond de bouwnijverheid.

Welkom bij de club Bas Timmers!

Ondernemersvereniging BERGHEM
WELKOM BAS TIMMERS



timmers.
PRAKTISCHE BOUWLOGISTIEK

Ondernemersvereniging BERGHEM

Home Bestuur Leden Nieuws Sfeerverlichting Agenda Contact [LID WORDEN](#)

Timmers Praktische Bouwlogistiek

Bas Timmers



Het bedrijf van Bas laat zich het best omschrijven als een mix van project-, proces-, verander- en omgevingsmanagement in het thema logistiek en omgeving rond de bouwnijverheid.

<https://v-tas.nl/opleiding-categorie/hijs-opleidingen/>



HOME OPLEIDINGEN OVER ONS AGENDA NIEUWS VACATURES CONTACT

CODE 95 OPLEIDINGEN

Home / HIJS OPLEIDINGEN

Show: 9 / 12 / 18 / 24



MACHINIST MOBILE KRAAN TCVT W4-01



MACHINIST MOBILE TORENKRAAN TCVT W4-06



MACHINIST AUTOLAADKRAAN MET HIJSFUNCTIE TCVT W4-04



KEURMEESTER HIJS- EN HEFGEREEDSCHAPPEN TCVT W1-02



VERPLICHTE BIJSCHOLING TCVT MODULES A+B OF C+D



MACHINIST VERREIKER MET HIJSFUNCTIE TCVT W4-07



HIJSBEGELEIDER-RIGGER TCVT W4-08



AANPIKKER BOUW TCVT W4-09



AANSLAAN EN BEGELEIDEN VAN LASTEN – BASIS



AUTOLAADKRAAN HULPVERLENINGSVOERTUIG BASIS HV – 01



Bouwlogistiek met meetbaar resultaat
Heldere afspraken, data-deling, handhaving en een bonus-malus systeem garanderen optimalisering van de efficiëntie, snellere bouwtijden, minder overlast, uitstoot of faalkosten. Met een flinke winstoptimalisatie als gevolg.

Timmers Praktische Bouwlogistiek ondersteunt partijen in de bouwsector bij analyse van de logistiek rondom projecten. Daarnaast coachen wij onze opdrachtgevers bij het opstarten en beheren van de logistieke uitdagingen of nemen dit geheel over.

Onze diensten

- advisering en projectmanagement rondom de logistiek op, naar en van de bouwplaats.
- centrale helpdesk/vraagbaak voor logistieke complexiteiten
- opleiding en detachering van uitvoerenden en leidinggevendenden bouwlogistiek
- bemiddelen bij en voorzien van logistieke maatregelen en hulpmiddelen

Methode Logistisch Bouwen

Een onafhankelijk en bewezen effectieve werkwijze om de logistiek rondom een bouwproject te optimaliseren met als primair doel het aantal bewegingen te minimaliseren. Resultierend in snellere bouwtijden, minder omgevingsoverlast, minder belasting van het milieu en een veiliger bouwplaats voor medewerkers, bezoekers en passanten.

Aangesloten bij:



platform
omgevingsmanagement



Haverhof 16 Berghem • 0412 700 531

info@timmersbouwlogistiek.nl • timmersbouwlogistiek.nl

Ondersteunen



Opleiden



Ontwikkelen

