

🔒 Je kunt Cobouw nog 30 dagen gratis proberen

Ook daarna nog onbeperkt Cobouw lezen? Bekijk de mogelijkheden.

Bekijk aanbod

Nieuws

26 mrt 2019

Hoe De Nijs met een schuit watervlug een hotel bouwt: “Machtig interessant”

label: [utiliteitsbouw](#)



Watervlug bouwen in Amsterdam. Hoe De Nijs in Amsterdam een hotel vanaf het water bouwt. Foto Ronald Bakker

Twee keer per week vaart er een schuit met verse bouwmaterialen naar de Gelderse kade in Amsterdam waar M.J. de Nijs een hotel bouwt. Bijna alle spullen worden over het water aangeleverd. Ongekend in de burgerlijke en utiliteitsbouw, stellen experts. “Het geeft heel veel rust bij de uitvoerder. En rust betaalt zich uit in kwaliteit.”

Winfred de Nijs wilde wel eens aan de buitenwereld laten zien wat M.J. De Nijs aan de Gelderse kade in Amsterdam aan het doen was. Het overgrote deel van het materiaal voor de bouw van een hotel met 83 kamers wordt via het water aangeleverd. Met zijn auto was de algemeen directeur ‘s morgens naar Amsterdam gereden. “Niet te doen. Ik heb er een half uur over gedaan om een parkeerplaats te vinden”, zegt hij in de bouwkeet die op water ligt.

Marcel Scheltinga, logistiek manager bij het bouwbedrijf, had een wedstrijdje met hem gedaan. Wie het snelst op de werk is. Op het moment dat zijn baas Amsterdam inreed, stapte Scheltinga bij het Amsterdamse regiokantoor van De Nijs buiten de ringweg op de fiets “met een beetje ondersteuning”. Terwijl de logistieke man door het Vondelpark reed, telde De Nijs de stoplichten en opstoppingen, slalomde hij langs bouwprojecten van concullega’s en reed hij rondjes langs de kades op zoek naar een vrije parkeerplek. Scheltinga, een supply chain-specialist afkomstig uit de groente- en palmolie wereld, won.

Gekrioel aan busjes, vrachtwagens, zeecontainers en dieseldampen

In zo’n stad moet je niet meer gewoon willen bouwen met een gekrioel aan busjes, vrachtwagens, zeecontainers en dieseldampen, vindt het bouwbedrijf uit Warmenhuizen, dat heel veel projecten in de hoofdstad doet. Bouwen vanaf het water zou behalve voordelen voor de stad (milieu, minder geluidsoverlast, minder drukte op de weg), ook voordelen voor het bouwbedrijf hebben, is de overtuiging van Winfred de Nijs. “Het geeft heel veel rust bij de uitvoerder. En kwaliteit komt met rust. Bij de uitvoerder ligt de grootste belasting, hij is de grootste vraagbaak. Als je je mensen duurzaam wilt inzetten, moet je ze dus ontlasten.”

Maar goed, organiseer dat maar eens. “Dat je de logistiek op de bouwplaats in orde moet krijgen, is één ding. Dat is een quick win. Maar de logistiek naar de bouwplaats toe is een heel ander feestje”, geeft De Nijs toe.

Twee keer per week, dinsdag- en donderdagmorgen vroeg, vaart er een schuit van vijftien bij vier meter met “verse materialen” vanaf Amsterdam-Noord, zegt Bas Pronk, bedrijfsleider bij De Nijs en verantwoordelijk voor het project in Amsterdam. “We noemen het de veerdienst”. Terwijl de volle, elektrisch aangedreven schuit aanmeert, gaat de geloste schuit met bouwafval terug naar Amsterdam-Noord.

De logistieke man van De Nijs is gewild

Het project Van De Nijs scoort hoge ogen bij kenners. “Een voorloper”, zegt onderzoeker Ruben Vrijhoef van de TU Delft die samen met TNO een [groot onderzoek doet naar bouwlogistiek](#). Toen het bouwbedrijf besloot het hotelproject over water van materialen te voorzien, en de gemeente, het Havenbedrijf en Waternet daardoor goedkeurend in hun handen wreven, waren de onderzoekers er als de kippen bij om er een proefproject van te maken. De gemeente Amsterdam is er volgens De Nijs zo van gecharmeerd dat Scheltinga, de logistieke man, gevraagd werd ook bij andere projecten de logistiek wilde regelen. “Als wij dan ook die projecten krijgen”, had Winfred de Nijs gereageerd. Lachend: “Dat was natuurlijk niet de bedoeling.”

De rust bij de uitvoerder is het gevolg van een strakke logistieke planning. “Daardoor kun je ongestoord doorbouwen”, weet Vrijhoef. “Het aandeel productieve uren op een bouwplaats gaat al gauw van 50 procent naar 80 procent.”

Rust en ritme

“Aanvoeren via het water geeft rust en ritme”, zegt ook Pronk, die het project vanaf de bouwkeet op het water leidt. “Eenmaal op de schuit, weet je dat het er is.” Pronk houdt in een matrixschema het aanleverplan bij. Wie levert wat wanneer? Hoeveel volume? Is het stapelbaar? Grijpt niemand mis? Ook de uithijsschema’s voor demachinist liggen dagen van tevoren vast. De Nijs: “Ik weet zeker: als we gewoon hadden gedaan had ik twee in plaats van een uitvoerder nodig.”



Bas Pronk, Winfred de Nijs en Marcel Scheltinga van bouwbedrijf M.J. de Nijs uit Warmenhuizen bij de aanlegplaats van de schuit aan de Gelderse kade. Foto: Ronald Bakker

Wel is het zaak de onderaannemers en toeleveranciers mee te krijgen, zegt De Nijs. “Tachtig procent van het bouwvolume komt van hun.” En in de bouw hebben ze bepaalde tradities, grijnst hij begripvol. “Het liefst zetten ze hun bus neer daar waar ze aan timmeren zijn.” Nu parkeren ze hun auto’s en busjes een paar honderd meter verderop in een ondergrondse parkeergarage en gaat misschien wel een enkeling met de trein naar het werk.

Omdenkende onderaannemers

De onderaannemers moeten volgens De Nijs “omdenken”. “Met hoeveel volume kom je eigenlijk deze kant op?”, vraagt Pronk aan zijn onderaannemers. Die schrokken daar in het begin van. Wisten zij veel. “Ik kan toch gewoon met een busje langskomen”, hoorde Pronk. “Nee”, moest hij steeds weer zeggen. “Waar kan ik mijn zeecontainer kwijt?”, klonk het herhaaldelijk aan de telefoon. Pronk: “Niet.” “Bakkies met sloopafval wisselen?” “Doen we ook niet.” Alle isolatiematerialen, vloeren, c-profielen en andere spullen moesten ze echt bij bouwmaterialenbedrijf Van Keulen aan de overkant van het IJ brengen. Transportbedrijf Zoev City zou de lading op een hybride boot naar de Gelderse kade brengen.

Bouwen vanaf het water betekent dat aan de voorkant van het project alles inplannen in plaats van improviseren tijdens het project. De onderaannemers moeten in Amsterdam-Noord hun materialen op tijd aanleveren. Op stapelbare pallets.

Een godswonder dat de torenkraan op de binnenplaats staat

In Amsterdam-Noord worden de pallets gelabeld en op volgorde geplaatst. “Wat er als laatste in gaat, komt er als eerste uit”, legt De Nijs uit. Een torenkraan – een godswonder hoe die op het binnenterrein van het hotel terecht is gekomen – hijst de lading eruit en verplaatst die over een grote, houten overkapping naar de bouwplaats.

Toch is niet 100 procent van het materiaal via de boot gekomen, geeft Pronk toe. “De loodgieter vergeet wel eens drie lengtes pijp. En schroeven en moertjes worden door met een elektrisch busje gebracht, een Nissan, die groothandel Voskamp speciaal voor dit project heeft aangeschaft.” Eerlijk is eerlijk, vier keer is de kadeafgezet om te storten. Daar ontkom je volgens Pronk niet aan. Twee keer voor het storten van natte mortel voor de vloeren en twee keer voor het zandcement van de badkamervloeren.

Cijfers bouwlogistiek

TNO houdt het aantal pakketten en het aantal vervoersbewegingen bij van het hotelproject van M.J. de Nijs aan de Gelderse kade in Amsterdam. Dit zijn de cijfers die logistiek manager Marcel Scheltinga van oktober 2018 tot half maart 2019 verzamelde:

1.374 pakketten/pallets

Per schip: 960x (70%).

Per wegtransport elektrisch: 335x (24%).

Per egtransport dielel: 79x (6%), waarvan 15x betonmixers (1%).

170 vervoersbewegingen

Per schip: 35x (21%).

Per wegtransport elektrisch: 92x (54%).

Per wegtransport diesel: 43x (25%), waarvan 15x betonmixers (9%).

In de schuit van 15 bij 3 meter passen minimaal zestig pallets (maximaal negentig). In een vrachtauto passen 10 tot 20 pallets. De boot kan een gewicht tillen van 80 ton. Aan de kade mag er maar voor 10 ton aan gewicht staan.

Varen brengt onverwachte voordelen met zich mee: op zo'n schuit passen langere prefab elementen. Maar in de hoogte ben je wel beperkt: de spullen moeten onder de brug (3,5 meter hoog) passen. Architect André van Stigt heeft rekening gehouden met welke materialen je via het water op het werk kan krijgen.

Omwonenden hebben bijna geen last, zeiden ze bij het kerstontbijt

Omwonenden merken weinig van de aanvoer, zegt Scheltinga. De hybride boot vaart op biodiesel over het IJ en vaart na de brug onder het spoor elektrisch de Gelderse kade op. Pronk had de burens op de Gelderse kade afgelopen kerst uitgenodigd voor een ontbijt. “Ik merk er niet zo veel van”, hoorde Pronk van zijn gasten. “Dat zie ik wel als compliment.” Wel tikt de veerboot volgens hem wel eens tegen de schuit van de bouwkeet aan. “Zit je zó achter je scherm”, zegt hij terwijl hij zijn handen snel omhoog beweegt.

“Machtig interessant”, vindt Winfred de Nijs bouwen vanaf het water. De in een bouwkeet geboren Noord-Hollander heeft veel gezien in de kleine veertig jaar dat hij in de bouw zit. Af en toe zat er wel eens een kleine beetje logistiek via het water bij. “Maar op deze schaal nog nooit.”

Winfred de Nijs is om: ‘In 1600 deden ze dit al’

Toen hij van zijn uitvoerder hoorde dat die “niets anders meer dan dit” wilde, was de algemeen directeur van De Nijs om. Nu wil hij veel meer varen. Je moet ook wel in zo’n drukke stad, maar ook vanwege beleid rond maatschappelijk ondernemen van M.J. De Nijs. Het proefproject is de eerste stap. “Je moet het een keer doen om te ervaren.”

“We noemen het vernieuwen, maar eigenlijk is het terug in de tijd. In 1600 deden ze dit al. Amsterdam is gemaakt vanaf het water. In wezen moet je alles kunnen bouwen vanaf het water.”

‘Bouwtransport via het water gaat een vlucht nemen’

Met nieuwe vormen van logistiek kan de bouw flink besparen logistieke kosten en bouwtijd, blijkt uit onderzoek van TNO. Het leidt ook tot minder files, minder schadelijke uitstoot en minder hinder voor de omgeving. Het aantal binnenstedelijke ritten van en naar de bouwplaats kan volgens de onderzoekers met zo’n 50 tot 80 procent teruggebracht worden. Bij infraprojecten is watertransport eerder regel dan uitzondering. Burgerlijke en utiliteitswerken worden echter nog nauwelijks bevoorradat vanaf het water.

Het hotelproject van De Nijs aan de Geldersekade loopt voorop, weet Ruben Vrijhoef van de TU Delft, die onderzoek doet naar duurzame bouwlogistiek. Volgens hem vaart Züblin bij het project ODE (gebouw voor Booking.com) aan de Oosterdokskade ook “flink” wat af en aan, zoals grond, funderingspalen, damwanden en wapeningsnetten. Dura Vermeer doet dat op een kleinere schaal voor een project aan de oude Houthavens.

“Transport via water begint de norm te worden en gaat een vlucht nemen”, voorspelt Vrijhoef. Zeker nu vrachtwagens boven de 7,5 ton de binnenstad niet meer in mogen in Amsterdam. Op dit moment kunnen bouwers via vrijstellingen vaak ontsnappen aan de regels, maar die tijd gaat snel voorbij, verwacht hij.

Transport over het water komt niet uit de lucht vallen in Amsterdam. Tal van bedrijven vervoeren spullen over de grachten. Mokum Mariteam, in 2017 overgenomen door Rutte Groep, is daarvan een bekend voorbeeld. Met boten die worden aangedreven door elektromotoren vervoert het bedrijf fundatiebuizen tot biervaten.

Bij grote, aankomende projecten als de Zuidasdok in Amsterdam en de Merwerdekanaalzone in Utrecht wordt volgens Vrijhoef ook aangekoerst op watertransport. Wel is watertransport een “prijzige aangelegenheid”. Volgens hem moet je het anders beprijzen en de milieuvoordelen en vermindering van overlast in de doorrekeningen meenemen om watertransport een eerlijke kans te geven. Hoofdaannemers moeten bij het inkopen tijdig rekening houden met watertransport. Voor onderaannemers is aanleveren bij op een bouwhub financieel aantrekkelijker. “De laatste kilometer naar het project is de duurste. Bovendien ben je af van veel gedoe en gehannes bij de bouwplaats.” Dus moeten hoofdaannemers minder hoeven te betalen voor de bouwmaterialen. Met het bespaarde geld kunnen ze een bouwhub betalen.

Het is volgens Vrijhoef nu zaak dat de gemeente Amsterdam en later ook andere gemeenten harde eisen gaat stellen aan het bouwtransport. “Dat zorgt voor een level playing field.” Voordelen voor hoofdaannemers voor slimmere bouwlogistiek zijn er genoeg. Volgens Vrijhoef kun je als hoofdaannemer zelfs projecten binnenhalen door je te onderscheiden met logistiek. “Dat zag je bijvoorbeeld bij De Rotterdam. De winnende bouwcombinatie was daardoor 10 procent goedkoper dan de nummer twee.”

Eerste publicatie door **Marc Doodeman** op 26 mrt 2019

Laatste update 28 mrt 2019



Vakmedianet. Auteursrecht voorbehouden.

Op gebruik van deze site zijn de volgende regelingen van toepassing: **Algemene Voorwaarden** en **Privacy en Cookie beleid**

Vakmedianet gebruikt cookies om bepaalde voorkeuren te onthouden en af te stemmen op uw vakmatige interesse. **Meer informatie over het gebruik van cookies**