

de verbinding



WINTER 2018 / JAARGANG 18

DV

MAGAZINE VOOR DE RELATIES VAN DURA VERMEER GROEP NV

#02 Interview Pier Eringa * **40 jaar**
Age Vermeer * Interview Edwin
Bennaars * **Fabeltjesland**

in Vreewijk * Ecopave XL * Nieuwe
woning in 20 dagen



DE WERELD IS IN TRANSITIE



HIER IS DE TOEKOMST



Er komen steeds meer nieuwe vraagstukken. Waarvoor hele nieuwe antwoorden nodig zijn. Hoe ziet onze toekomst er daarmee uit? Het is vaak lastig hier een voorstelling van te maken. Het antwoord is eenvoudig. Hier is de toekomst!

WWW.HIERISDETOEKOMST.NL



6
Iconische klant
ProRail
Op de rails

In gesprek met
Pier Eringa



10 100 jaar oude wijk in glorie hersteld
Fabeltjesland in Vreewijk



16
Icoon van
Rotterdam
Boegbeeld

In gesprek met
Edwin Bennaars



20
Iconisch concept
Nieuwe
woning in 20
dagen



8 Iconisch gebouw Global Foods Innovation Centre
Voedsel van morgen



12 40 jaar Age Vermeer
Age vertrekt



18
Ecopave XL
Nu investeren,
later profiteren



22
Iconische kunstwerken
Je kunt er niet
omheen

DE DIGITALE VERBINDING

Vanaf heden is De Verbinding ook in een digitale versie beschikbaar. Deze is te vinden op www.duravermeer.nl/digitaleverbinding. Met het digitale magazine voegen we, naast content en foto's, een extra dimensie toe: bewegend beeld. Van geselecteerde onderwerpen zijn korte filmpjes gemaakt, die zorgen voor meer beleving en gevoel. In de papieren uitgave kun je het aan het "microfoonicoontje" herkennen dat er ook een filmpje is van het desbetreffende artikel. We hopen hiermee waarde toe te voegen voor de lezer én de kijker van De Verbinding: niet alleen leuker maar ook verrijkender.

Veel plezier, De redactie

colofon

Uitgave: Dura Vermeer Groep NV **Redactie-adres:** Postbus 11267, 3004 EG Rotterdam
Hoofdredactie: Glenn Metselaar, g.metselaar@duravermeer.nl **Redactie:** * Lisa Denies, l.denies@duravermeer.nl * Dianne Huiberts, d.huiberts@duravermeer.nl * Karen Huiskamp, k.huiskamp@duravermeer.nl * Suzanne de Ruiter, s.d.ruiter@duravermeer.nl * Chantelle Stuart, c.stuart@duravermeer.nl * Sanne van der Vliet, s.v.d.vliet@duravermeer.nl **Eindredactie en coördinatie:** Penders communicatie & content, Den Haag **Art direction en realisatie:** Gentle Giant, Den Haag

Coverfoto: Boris Beeld **Woongebouw Pontsteiger, Amsterdam**



'High tech' Boekelosebrug op z'n plek

Onder toezicht van toegestroomd publiek is het nieuwe brugdek van de Boekelosebrug over het Twentekanaal met militaire precisie op z'n plek gezet. Enorme transportwagens en drijvende pontons kwamen er aan te pas om de ruim 500 ton wegende stalen brug in perfecte balans te krijgen.

Hengelo krijgt met de nieuwe Boekelosebrug de primeur van de eerste nul-op-de-meter-brug van Nederland. Zo branden een kleine 700 ledlampen dankzij zonnepanelen in het asfalt. Daarnaast staan zowel het

ontwerp als de uitvoering in het teken van duurzame innovaties. Dit heeft bijgedragen aan de besparing van materiaal, grondstoffen, energie en transport.

Bijzonder is dat bij het ontwerp gebruik is gemaakt van "Engineer and Build in Mixed Reality". Deze techniek maakt het mogelijk om een virtueel 3D-model, met behulp van een Hololens van Microsoft, maatvast in de echte omgeving te projecteren. De brug wordt naar verwachting medio volgend jaar opgeleverd. ↗



PROJECTEN IN DE PRIJZEN

Maar liefst drie prijzen vielen Dura Vermeer ten deel in de afgelopen maanden. Voor de renovatie van de Van der Pekbuurt in Amsterdam ontving Dura Vermeer de Amsterdamse Nieuwbouwprijs. Dit is een publieksprijs voor nieuwbouw en grootschalige renovaties in de stad. In september 2015 startte woningcorporatie Ymere samen met Dura Vermeer met de renovatie

van de eerste sociale huurwoningen in deze buurt. Vorig jaar won de buurt al een prijs voor de meest geslaagde herontwikkeling in Amsterdam.

Even verderop in de Amsterdamse Houthavens was het ook prijs. Bouwcombinatie Pontsteiger (Dura Vermeer en De Nijs) wonnen met woongebouw Pontsteiger de internationale buildingSMART Award 2018 in de categorie "Construction". De jury heeft de prijs toegekend voor het volledig in open BIM-standaarden ontwikkelen en bouwen van Pontsteiger.

Complexe renovatie Ca-gebouw van het Erasmus MC

Dura Vermeer gaat in samenwerking met SPIE en Van Galen Techniek het Ca-gebouw van het Erasmus Medisch Centrum renoveren. Het Ca-gebouw dient als polikliniek en ontvangstcentrum en wordt voor een deel omgevormd voor meer specialistische functionaliteiten, zoals een mortuarium, onderzoeksruimten en scanapparatuur.

Tijdens de renovatie blijft een aantal functionaliteiten, zoals een klinische afdeling en de beddencentrale, in bedrijf. Ook vormt het gebouw de doorgang naar omliggende gebouwen. Dit maakt de renovatie een complexe operatie in een compacte omgeving die tijdens de renovatie gewoon moet blijven functioneren. Extra uitdaging vormt de plek van het Ca-gebouw: het ligt ingeklemd tussen andere bebouwing, in een druk binnenstedelijk gebied. Ook de wegen rondom het gebouw en het medisch centrum moeten tijdens de renovatie toegankelijk blijven. Zowel het Ca-gebouw als omliggende gebouwen blijven open voor patiënten en medewerkers. ↗

Nieuwe elektriciteitsweg tussen Nederland en Duitsland

Netbeheerders TenneT en Amprion hebben de 380 kV-hoogspanningsverbinding Doetinchem-Wesel officieel in gebruik genomen. Dit gebeurde symbolisch op het punt waar deze verbinding de grens passeert, in Voorst. Dura Vermeer heeft samen met SPIE het Nederlandse deel van de nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding gerealiseerd.

De nieuwe elektriciteitsverbinding met Duitsland bestaat uit 54 zogenoemde Wintrackmasten en is ongeveer 22 kilometer lang. De realisatie van deze nieuwe elektri-



citeitsverbinding bestond onder meer uit de inrichting van bouwterreinen en bouwwegen, het ontwerpen en realiseren van mastfundaties, aanpassingen aan de infrastructuur en het aanbrengen van geleiders. ↗

Let's get digital

Om beter te kunnen inspelen op behoeftes van klanten, zet Dura Vermeer vol in op digitale transformatie. Bijna vier jaar geleden werd gestart met BIM (Building Information Modeling) en sindsdien volgen ontwikkelingen elkaar snel op.



Zo zijn data-inspectiebedrijf Falcker en Dura Vermeer onlangs een partnership aangegaan. Met drones en robotica, 3D-visualisatie, kunstmatige intelligentie en sensortechnieken vergaart en analyseert Falcker data, die bijvoorbeeld bijdragen aan het verbeteren van de levenscyclusplanning van materialen. Daarnaast is op het project Unilever Global Foods Innovation Centre in Wageningen onlangs gestart met een pilot met een robotmobiel van Scaled Robotics. Deze robotmobiel navigeert zelf over het project en maakt een 3D-model van zijn omgeving. De data uit dit model vergelijkt hij met de BIM-modellen van de bouwpartners. Zo wordt duidelijk welke zaken in de bouw extra aandacht nodig hebben. ↗

Gesloten aanpak bodemverontreiniging Stormpolderdijkterrein

Dura Vermeer gaat de bodemverontreiniging van het Stormpolderdijkterrein (het voormalige EMK-terrein) in Krimpen aan den IJssel aanpakken. Daarmee wordt een belangrijke stap gezet in de herontwikkeling van het terrein. Met deze herontwikkeling moet ruimte worden gecreëerd, zodat bedrijven zich kunnen vestigen in de polder of uitbreiden.

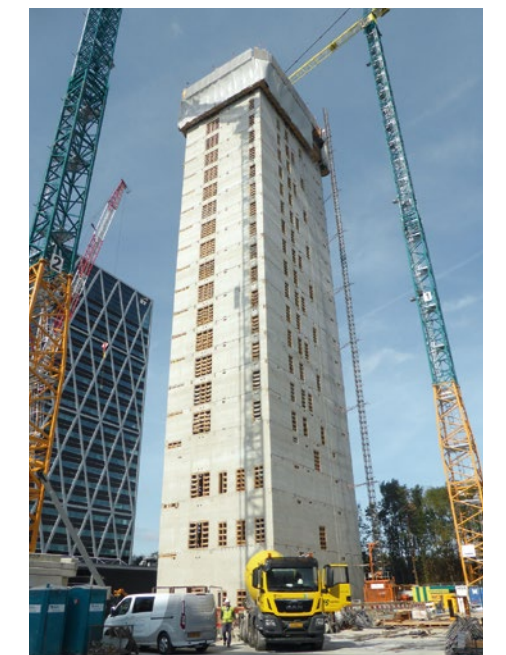
Dura Vermeer zorgt voor een zorgeloze sanering: de vervuilde grond wordt gesaneerd binnen het gesloten systeem van een overkapping, waardoor er geen schadelijke stoffen vrijkomen en omwonenden nagenoeg geen overlast ervaren.

Het EMK-terrein kent een geschiedenis van industriële bestemming, die honderd jaar terug gaat. In de jaren tachtig zijn er sanerende maatregelen getroffen, maar ontbrak het aan een definitieve aanpak van het vervuilingprobleem. Dit stond herontwikkeling in de weg. ↗

HOOGTEPUNTEN

Twee in het oog springende utiliteitsbouwprojecten van Dura Vermeer bereikten de afgelopen maanden een mijlpaal. De realisatie van de betonnen kern van de nieuwbouw van het Europees Geneesmiddelenagentschap (EMA) op de Amsterdamse Zuidas bereikte in recordtempo het hoogste punt. In circa 35 dagen is een hoogte van 81 meter bereikt dankzij de glijbekistingstechniek, vier maanden na het slaan van de officiële eerste paal.

De bouw van het nieuwe Global Foods Innovation Centre van Unilever op Wageningen Campus bereikte eveneens het hoogste punt. Vlak daarvoor werd al een mijlpaal bereikt. De Dutch Green Building Council certificeerde de ontwerpfasen met de maximaal haalbare duurzaamheids-certificering, het BREEAM-NL Outstanding certificaat. Door het slim integreren van diverse innovatieve technieken die bijdragen aan de gezondheid van de omgeving en de gebruikers, heeft het ontwerp één van de hoogste BREEAM-scores ter wereld voor onderzoeksgebouwen behaald. ↗



In gesprek
met Pier Eringa

SPORBEHEERDER PRORAIL

Op de rails

Minder discussie over blaadjes op het spoor, meer gesprekken over de mobiliteit van Nederland. Na 3,5 jaar als directeur van spoorbeheerder ProRail ziet Pier Eringa duidelijk vooruitgang. De prestaties zijn verbeterd. Beeld en realiteit zijn dichterbij elkaar gebracht. 'We richten ons nu op het toekomstgeschikt maken van het spoor.'

FOTOGRAFIE OLIVIER MIDDENDORP | HOLLANDSE HOOGTE

'Wat mag een hobby kosten?' Dat is wat ziekenhuisdirecteur Pier Eringa aan zijn vrouw voorlegt, als hij in 2015 overweegt de overstap te maken naar ProRail. Een carrièreswitch die hem salaris kost en bovendien niet zonder risico's is: 'ProRail stond er niet bepaald lekker op.' Zijn vrouw staat niet te juichen, maar tegen haar advies in besluit Eringa de stap te wagen. 'Pers en politiek waren kritisch over budgetoverschrijdingen en slechte prestaties. Ik vond dit wel een mooi moment om in te stappen en te kijken of het lukt om van een plek onderaan het rechterrijtje naar de bovenste plekken in het linkerrijtje te stijgen, om in voetbaltermen te spreken.'

Reizigers

Terugblikkend op de afgelopen 3,5 jaar is dat aardig gelukt, vindt de soms tegen-draadse ProRail-directeur: 'We presteren beter. Treinen rijden beter op tijd, we hebben geen treinbotsingen. Maar het allerbelangrijkste: reizigers vinden en ervaren dat het beter gaat op het spoor.'

Ook het beeld over ProRail is in positieve zin veranderd, zegt Eringa. 'Beeld en realiteit liggen dichterbij elkaar. Je kunt je zelfs afvragen of het in 2015 nou echt zo slecht was. Een positief beeld in de buitenwereld, terwijl het binnen een rommeltje is, levert risico's op. Maar het is sneu als het omgekeerde het geval is: als je wel goed werk levert, maar de buitenwereld dat niet herkent.'

Discussie

Mede door die veranderde beeldvorming is de discussie over het spoor de afgelopen jaren verschoven, merkt Eringa op. Het gaat niet meer over incidenten zoals herfstblaadjes of defecte wissels, maar over de toekomst van het spoor. Over de visie op mobiliteit in Nederland. Eringa: 'In de herfst wordt het spoor glad en dat gaat ten koste van onze punctualiteit. Wen er maar aan. Waar het om gaat, is dat onze basis op orde is. We werken nu samen met vervoerders, overheid en aannemerij aan het toekomstgeschikt maken van het spoor.'

'De discussie gaat niet meer over herfstblaadjes of defecte wissels'

Toch vinden er wat Eringa betreft af en toe nog vreemde "gesprekken" plaats. 'We zijn onlangs voor het gerecht gedaagd door mensen die 76 meter verder moeten lopen, omdat wij een onbeveiligde overweg hebben vervangen voor een beveiligde iets verderop. Ik vind dat we gewoon moeten kunnen doorpakken als het om veiligheid gaat. Veiligheid gaat boven alles. Mijn wens is om het spoor, net als de autosnelweg, ongelijkvloers te maken. Dan kunnen treinen gewoon doorblazen.'

Duurzaam

Naast veiligheid heeft Eringa ook duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Het spoor is al duurzaam, maar ProRail doet er alles aan die duurzaamheid te vergroten. 'Wij werken sinds kort met duurzaam beton en leggen daken van stations vol zonnepanelen, waardoor we onze eigen elektriciteit kunnen opwekken. Maar ook ons gebruik van materialen verandert, we hergebruiken nu wissels.'

De treinen die over het spoor rijden, zijn al net zo duurzaam: ze gaan lang mee en zijn milieuvriendelijk. Eringa: 'Het leuke van treinen is dat ze met een klein duwtje en wat stroom heel lang doorrollen.'

HET INTERVIEW

www.duravermeer.nl/
digitaleverbinding.nl/prorail-dv0218

Aandeel

Toch ziet Eringa met lede ogen aan dat het aandeel van de trein in de mobiliteit van Nederland slechts 10 procent is. 'De kunst is om een manier te vinden om in de toekomst meer mensen en goederen over het spoor te sleuren.'

Eén van de manieren is kostenreductie, denkt Eringa. Het spoor is duur. Aanleg en onderhoud kosten veel geld, net als een treinkaartje. Daarnaast maakt een lap-pendeken van regels goederenvervoer over het spoor niet concurrerend. 'We bekijken dus hoe we het spoor goedkoper kunnen maken.'

Plannen

Digitalisering gaat hierin een belangrijke rol spelen. Dankzij digitale systemen kunnen vervoerders treinonderhoud bijvoorbeeld beter plannen. Treinen kunnen op het juiste moment de onderhoudswerkplaats worden binnengereden. 'Niet te laat, want dan heb je storing gehad en niet te vroeg, want dan doe je overbodig onderhoud.'

Hetzelfde geldt voor het onderhoud van het spoor. 'Onze wissels worden uitgerust met spectaculaire sensoren, die aangeven wanneer de wissel te veel stroom gebruikt of te koud wordt. Onder meer deze sensor-techniek kan leiden tot betere prestaties en minder kosten.'

Trillingen

Als het aan Eringa ligt, ziet het gebruik van het spoor er straks heel anders uit. 'Digitalisering maakt zelfrijdende treinen mogelijk die dichterbij elkaar kunnen rijden. Als ik met mijn zoontjes langs het spoor sta, wil ik de ene na de andere trein voorbij zien razen. Ik wil ze zien, maar niet horen of voelen. Daar kan de aannemerij ons bij helpen. Door bijvoorbeeld technieken te ontwikkelen om tringeluid en trillingen beter op te vangen.'

'En nog een stapje verder: maak heel Nederland autoluw. Een stel sporen kan de capaciteit verwerken van vier tot vijf stroken autosnelweg. Geef het asfalt terug aan de natuur. Dat is mijn droom. Maar als ik over vijf jaar weg ben bij ProRail, zou ik het al leuk vinden als men terugkijkt en zegt: hij heeft beweging in de tent gekregen en die beweging heeft iets opgeleverd.' ↗

Voedsel van morgen

De manier waarop we met voedsel omgaan, moet veranderen. Alleen dan hebben we over dertig jaar nog voldoende gezond voedsel én een leefbare aarde. Unilever, één van 's werelds grootste voedselproducenten, laat op de campus van Wageningen University & Research een Global Foods Innovation Centre bouwen. Een onderzoeksfaciliteit waar kennis en talent werken aan het voedsel van morgen.

ARTIST IMPRESSION PAUL DE RUITER ARCHITECTS

Vandaag de dag gaat één op de negen personen, zo'n 800 miljoen mensen, elke avond met honger naar bed. Terwijl een derde van al het voedsel nooit wordt gegeten. De hoeveelheid weggegooid voedsel staat gelijk aan de totale jaarlijkse oogst in Sub-Sahara-Afrika, kost 750 miljard euro en zorgt voor 3,3 miljard ton broeikasgassen.

'Dit is verspilling van voedsel, land, energie en water,' zegt Serpil Tascioglu, namens Unilever als projectleider betrokken bij de bouw van het Global Foods Innovation Centre. 'De manier waarop vandaag de dag overal ter wereld voedsel wordt geproduceerd en geconsumeerd is niet duurzaam.'

Noodzaak

Dat moet anders. 'Een veranderende wereld schept de noodzaak onze voedselsystemen aan te passen. De wereldbevolking groeit en het klimaat verandert,' aldus Tascioglu. 'Het voedsel van morgen is voedsel dat goed smaakt, voedzaam is en niet ten koste gaat van de planeet.'

Door het voedselsysteem te veranderen, wil voedselproducent Unilever niet alleen een antwoord vinden op de dreiging van toenemende honger, maar ook de eigen ecologisch voetafdruk verkleinen. 'Daarvoor moet de productie van voedsel veranderen, net als de distributie,

de opslag en de manier waarop consumenten met voedsel omgaan. Als we deze cirkel niet sluiten, hebben we over dertig jaar drie planeten nodig,' zegt Tascioglu.

Voedingsinnovaties

Het Global Foods Innovation Centre moet helpen bij het vormgeven van de benodigde verandering. Overheden, universiteiten, startups en kenniscentra werken hier samen aan een duurzaam voedselsysteem. 'Op de campus van Wageningen University & Research willen we baanbrekende voedingsinnovaties ontwikkelen en bijdragen om de wereldwijde voedingsindustrie ingrijpend te veranderen.'

Voor deze locatie is gekozen omdat de universiteit in Wageningen wereldwijd toonaangevend is op het gebied van voeding en agrarische technologieën. 'De campus biedt bovendien een sterke combinatie van wetenschap, technologie, talent en faciliteiten.'

Ambitie

Medio 2019 wordt het uiterst duurzame, geavanceerde onderzoeks- en ontmoetingscentrum opgeleverd. 'Onze ambitie is om één van de meest innovatieve en duurzame research & development-gebouwen ter wereld neer te zetten,' zegt Tascioglu. 'In Dura Vermeer en Paul de Ruiter Architects hebben we de ideale partners gevonden om dit voor ons in een tijdsbestek van 2,5 jaar te realiseren.'

Het centrum bereikte in augustus haar hoogste punt. Het telt vier lagen en bestaat uit twee met elkaar verbonden delen. Naast kantoor-, bijeenkomst- en laboratoriumfuncties worden er open keukens en een proeffabriek ondergebracht. 'De transparante vormgeving en de strategische ligging van het gebouw op de campus zorgen voor optimale interactie tussen Unilever en diverse externe partijen. Kennisuitwisseling staat hier centraal. Onderzoekers, studenten, startups, kenniscentra en consumenten kunnen hier samen komen om op duurzame wijze te werken aan innovaties in de voedingsmiddelenindustrie.'

Laboratorium

Voor de verschillende gebruiksfuncties zijn een uitdaging voor Patrick Kip, projectleider namens Dura Vermeer: 'Het gebouw krijgt maar liefst zeven gebruiksfuncties. Denk aan een laborator-



'Het gebouw wordt inspirerend, duurzaam en praktisch tegelijk'

um, een bedrijfsrestaurant, een Experience Centre, een kantoor en een parkeergarage. Daarbij streven we naar de maximaal haalbare duurzaamheids certificering.' Al in de ontwerpfase is het duurzaamheidsniveau beloofd met het BREEAM-NL Outstanding-certificaat. 'In de ontwerpfase hebben we al bepaalde bewuste materiaalkeuzes gemaakt en diverse innovaties toegepast, zoals

ionisatie in de luchtbehandelingskasten,' zegt Kip. 'Met een hoogwaardige thermische schil rond het gebouw, creëren we een buitengewoon hoge isolatiewaarde. Daarnaast wordt het gehele gebouw voorzien van PV-panelen, om zo op een EPC van nul uit te komen. Dat betekent dat het gebouw energieneutraal is.'

Het gebouw wordt inspirerend, duurzaam en praktisch tegelijk. Met de meest geavanceerde faciliteiten, een open karakter en hoge duurzaamheidsambities wordt dit één van de meest innovatieve gebouwen ter wereld op gebied van voeding. Tascioglu: 'Het is een fysiek icoon van de transformatie die we als Unilever ondergaan op het gebied van nieuwe manieren van (samen)werken.'





Fabeltjesland in Vreewijk

De Fabeltjeskrant was jarenlang niet weg te denken van de Nederlandse televisie. Tussen 1968 en 1990 deelde Meneer De Uil 1640 afleveringen lang het wel en wee van de bewoners van het Grote Dierenbos met zijn kijkbuiskinderen. Vijftig jaar na de eerste aflevering wordt niet alleen de serie in een nieuw jasje gestoken, maar verbouwt Dura Vermeer ook de wijk waar de serie haar oorsprong vond: het Rotterdamse Vreewijk.

FOTOGRAFIE BORIS BEELD HISTORISCHE BEELDMATERIAAL DAAN VAN DER WIELEN

An het begin van de 20e eeuw verrijst in het zuidwesten van Rotterdam een zogenoemd tuindorp. Een wijk opgezet als dorp, gekenmerkt door veel groen en speciaal bedoeld voor de 'minder goedgeoede bevolgingsklasse': Vreewijk. Er worden ruim 4.000 woningen gebouwd, waarvan de laatste in de Tweede Wereldoorlog worden opgeleverd.

Tondeldoos

Het is midden in die oorlog, in 1943, als een groepje Christelijke jongeren uit de wijk op zoek gaat naar een manier om hun aversie tegen de Duitse bezetters te botvieren en een theater- en cabarettroep begint, later de Tondeldoos genoemd. Eén van de leden van het theatergroepje is Leen Valkenier.

Een verlegen jongen, bekend om zijn scherpe pen. Dat pennetje gebruikt hij een kwart eeuw na de oorlog om mee te schrijven aan de populaire kinderserie De Fabeltjeskrant. Als de eerste afleveringen op televisie verschijnen, steken onder bewoners van Vreewijk al snel geruchten de kop op: de karakters van De Fabeltjeskrant lijken wel érg sterk op (voormalige) bewoners van de Rotterdamse wijk.

Voor velen worden die vermoedens pas dit jaar bevestigd. Geboren Vreewijker Peter de Klerk (66) is op onderzoek uitgegaan. 'Al snel bleek dat vrijwel alle hoofdrolspelers uit De Fabeltjeskrant zijn gebaseerd op leden van de toneelgroep en andere wijkbewoners. Van Juffrouw Ooievaar tot

Bor de Wolf en van de gebroeders Bever tot Meneer De Uil,' aldus De Klerk. Eén van hen is nog in leven. 'Jan Straaijer (93), de spreekstalmeester van de Tondeldoos, stond model voor Meneer de Uil,' vertelt De Klerk. In de jaren '70 is hij Valkenier tegen het lijf gelopen in de trein. Toen heeft hij het op de man af gevraagd en Valkenier heeft bevestigd. De band tussen Vreewijk en de Fabeltjeskrant is groot.

Oude glorie

Voor Dura Vermeer is de opknappbeurt van de honderd jaar oude wijk dan ook niet zomaar een klus. 'Het is een eer om Vreewijk weer in oude glorie te herstellen en de woningen weer de uitstraling van toen te geven,' zegt projectleider Rob Lansbergen.

Een eenvoudige klus is het niet, zegt Lansbergen. 'Door de stadsvernieuwing in de jaren '80 verschillen veel woningen van elkaar. Tientallen huizen zijn bestempeld als Rijksmonument. Sommige woningen zijn al meerdere keren opgeknapt, aan andere woningen is nooit iets gedaan – we zijn zelfs huizen tegengekomen zonder centrale verwarming en badkamer.'

Verflagen

Dura Vermeer knapt in totaal 1300 woningen op. Die moeten in beeldkwaliteit zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat worden teruggebracht. Naar hoe het er in de eerste helft van de vorige eeuw uitzag. Lansbergen: 'Architecten zijn in het archief gedoken om oude tekeningen en fotomateriaal op te sporen. Verflagen zijn voorzichtig één voor één verwijderd om tot de eerste laag terug te komen en zo de originele kleuren te achterhalen.'

De opknappbeurt is nog in volle gang, maar een deel van de woningen heeft nu al weer de originele, kenmerkende okergele elementen, felgroene voordeuren, knipvoegen

en pauwenstaartjes boven de deuren. 'De betonnen dakpannen die in de jaren '80 op de daken zijn gelegd, vervangen we door keramiek,' zegt Lansbergen. Verder worden de woningen energetisch verbeterd zonder dat dit zichtbaar is in de beeldkwaliteit.

Het interieur van de woningen wordt juist niet als vroeger. Lansbergen: 'We brengen de binnenkant naar het gewenste niveau en comfort van deze tijd. Alle woningen hebben na de ingreep (nieuw) sanitair, centrale verwarming en een goed geventileerd binnenklimaat. Asbest wordt gesaneerd, leidingen, vloeren en plafonds vervangen we.'

Afgebrand

Twee woningen aan de Weimansweg vereisten speciale aandacht. Ze waren volledig afgebrand. Lansbergen: 'Die hebben we dusdanig teruggebouwd, dat je geen verschil meer ziet tussen de bestaande naastgelegen woningen in de straat. Zelfs als je weet welke huizen het zijn, zie je het niet. We moesten het hele land door op zoek naar dezelfde gevelstenen en deze "verouderen".'

'Het is een eer om Vreewijk in oude glorie te herstellen'

De woningen worden blok voor blok opgeknapt. Bewoners worden zolang ondergebracht in compleet ingerichte logeerwoningen in de wijk. 'Het is een soort vakantie van 30 dagen in eigen wijk,' aldus Lansbergen.

Eind 2022 moet de opknappbeurt in Vreewijk volledig zijn afgerond en kunnen alle bewoners weer in hun eigen, vertrouwde warme nestjes slapen, om met de woorden van Meneer De Uil te spreken. En ook dan geldt nog steeds: 'Denk erom: oogjes dicht en snaveltjes toe.' ✨

In Las Palmas in Rotterdam is tot en met 6 januari de tentoonstelling Fabeltjesland, een reis door 50 jaar Fabeltjeskrant te bezoeken.



Als kleine jongen ziet Age hoe zijn vader aannemingsbedrijf P. Vermeer in 1961 start en uitbouwt tot een miljoenenbedrijf. Met als uitvalsbasis een kantoor in een slaapkamer van hun huis in Heemstede. Na de fusie met het Rotterdamse Dura eind jaren negentig, blijft Age als laatste Vermeer in het bedrijf over. Na 38 jaar dienstverband neemt ook hij komend jaar afscheid: van veel meer dan alleen zijn werk.

FOTOGRAFIE BORIS BEELD

Age vertrekt

Eigenlijk is het geen wonder dat Age in zijn vaders voetstappen trad. De aannemerij is hem met de paplepel ingegoten. 'Pa zag toekomst in asfalt. Hij begon in een slaapkamer van ons huis. Alles in het gezin draaide eigenlijk om zijn werk.'

Fietsen

Als de eerste werkplaats in Cruquius opent, fietst de 12-jarige Age daar in de zomervakantie dagelijks naartoe. Hij helpt de mannen in de werkplaats of gaat met de servicemonteurs op pad langs "de werken".

'Ik vond het werk in het land het gaafst,' vertelt Age. 'Heel stoer, rondlopen tussen al die grote machines. Jaren later nam ik mijn zoon op zaterdagen ook mee naar het werk. Tegenwoordig is dat ondenkbaar.'

Veiligheidsregels, maar ook de tijddruk zijn in die tijd heel anders, herinnert Age zich: 'Grondwerkers zaten in korte broek op de machines. 's Middags dronken de mannen steevast een biertje. Dat kon toen gewoon. Alles verliep gemoedelijker. Logisch, want waar we toen een jaar over deden, bouwen we nu in een paar weekenden.'



1965 Aanleg aansluitende wegen Coentunnel



1972 Garage/werkplaats Cruquiussterrein



1998 Piet Vermeer en Daan Dura bij de ondertekening van de fusie



2002 Aanleg Floriade



2015 Start- en landingsbaan Rotterdam The Hague Airport

Carrière

In de 38 jaar dat Age in dienst van het bedrijf van zijn vader en later Dura Vermeer werkt, blijkt dat zijn kracht vooral zit in "netwerken en verbinden". Al meteen na de HTS, als Age begint als uitvoerder. Zijn collega's testen de zoon van de baas uit. Maar hij staat er direct goed op. Net als zijn vader. 'Ik heb, net als hij, oog voor de mensen. Ik zorgde dat ik er vroeg was en zette koffie voor iedereen.'

Als hij vijf jaar later als directeur een nieuw rayon mag opbouwen in Rotterdam, volgt het ene mooie project na het andere. 'Eén van de meest bijzondere was de renovatie van vliegveld Zestienhoven,' zegt Age. 'Dat moest 's nachts en op zondag en bovendien in vier weken klaar zijn. Het mocht niet meer kosten dan 20 miljoen. Hier zijn wat records gebroken. Het leuke is dat de meeste mannen van die beginperiode nog steeds bij ons werken.'

Over de fusie: 'Ja, wij hebben de juiste keuze gemaakt'

Netwerken

Andere directeursfuncties volgen. Age focust meer en meer op verbinden, op netwerken. Niet alleen binnen de muren van het bedrijf, maar ook daarbuiten. 'Een goede relatie met (potentiele) opdrachtgevers is noodzakelijk. Vaak wordt niet gezien wat je doet in een voortraject, maar netwerken is belangrijk.'

Voor die goede relaties geeft Age jarenlang bijna al zijn vrije tijd op. 'Het is investeren, investeren, investeren. Bewust en soms zelfs gezocht. Dat heeft me heel wat avonden en weekenden gekost. Maar het werkt. Soms worden we één-op-één gevraagd voor klussen, puur dankzij het netwerk dat we hebben opgebouwd. Mensen moeten je kennen, je vertrouwen én je iets gunnen.'

Fusie

Als de markt eind jaren negentig steeds meer vraagt om integrale samenwerking tussen bouw en infra, is Age door de wol geverfd. 'Mijn vader vroeg mijn broer en mij: "Gaan we het bedrijf verkopen, of willen jullie het overnemen en je schouders eronder zetten?" Wij besloten gezamenlijk om door te gaan. Een latere fusie was noodzakelijk om grote aanbestedingsprojecten binnen



te halen. Na wat flirten, van beide kanten, vonden we samen de geschikte partner en ontstond de fusie tussen Dura en Vermeer.' Een spannende periode. 'Bij een fusie geef je toch iets van jezelf weg. Twintig jaar later zeg ik volmondig: Ja, we hebben de juiste keuze gemaakt. Er staat een mooi, gezond bedrijf. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat we geen vergelijkingsmateriaal hebben. Wat als we niet met elkaar in zee waren gegaan...?'

In de loop der jaren neemt Dura Vermeer veel bedrijven over. 'Deels om wankele bedrijven te helpen en deels om productiecapaciteit te vergroten. Dat ging soms om het binnenhalen van "asfalttonnen" capaciteit, soms om het veroveren van nieuw gebied. Hier ging veel tijd inzitten. Na de Bouw Enquête waren deze capaciteit, werk en omzet niet meer zo belangrijk.'

In 2009 komt er meer aandacht voor duurzaamheid in de bouw. 'Dat was nieuw en ik heb mij daarop gestort, terwijl ik helemaal geen geitenwollentype ben. Eerlijk is eer-

lijk, ik vond het vooral machtig interessant om te zien dat je geld kunt verdienen met zaken als CO₂-reductie en circulariteit. Hiervoor is innovatiekracht nodig. Die was er in mijn vaders bedrijf en is er in Dura Vermeer.'

Trots

Geen carrière is er één van alleen maar rozengeur en maneschijn. Ook die van Age niet. Na een paar jaar als lid van de Raad van Bestuur wordt Age verzocht een stap opzij te zetten. 'Dat deed wel iets met mijn trots. Ik was altijd gevraagd voor functies en nu moest ik er één neerleggen. Als je me nu vraagt wat ik echt niet had moeten doen, is het toetreden tot de Raad van Bestuur. Ik wist achteraf dat dit niet mijn ding was, maar ik werd gevraagd en dan sta je daar natuurlijk positief tegenover. Ik houd wel van een uitdaging.'

Al met al is Age trots. Op zijn carrière en op de bijdrage die de familie Vermeer heeft geleverd aan de infrastructuur van Neder-

'Je kunt mij wel uit Dura Vermeer halen, maar Dura Vermeer niet uit mij'

land. Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en vele Rijkswegen en gemeentelijke projecten. 'Ik beseft me welke bijdrage we hebben geleverd aan de mooie infrastructuur van dit land. Maar dat Dura Vermeer bekend staat als menselijk familiebedrijf, daar ben ik pas echt trots op.'

Afscheid

'Nu is mijn laatste jaar bij Dura Vermeer ingegaan. Ik ga weg, ik word 65.' Age kan zich nog geen leven zonder Dura Vermeer voorstellen, maar thuis achter de geraniums zul je hem niet snel vinden. 'Ik ben in oktober opa geworden en ik heb mijn hobby's: koken, golfen en jagen. Ik heb het altijd leuk gevonden om met jonge mensen te werken en dat blijf ik doen. Mijn kennis en netwerk ga ik inzetten om startups te helpen.'

Age is erg blij met directeur Theo Winter, maar ziet met zijn eigen vertrek toch een gat vallen. 'Mijn werk kan ik niet overdragen. Er is geen Vermeer meer in het bedrijf, geen verbinder.'

Tegelijkertijd blijft Age toch verbonden met Dura Vermeer. 'Ik ben zowel privé als zakelijk volledig verweven met Dura Vermeer. Ik heb er vrienden voor het leven gemaakt, zowel onder collega's als relaties. Je kunt mij wel uit Dura Vermeer halen, maar Dura Vermeer niet uit mij.'

HET INTERVIEW

www.duravermeer.nl/digitaleverbinding.nl/age-dv0218

Boegbeeld

In gesprek
met Edwin Bennaars

KPN HOOFDKANTOOR

Het nieuwe hoofdkantoor van KPN moest modern en toekomstgericht zijn. En midden in de samenleving staan. Net als de locatie. Op de Rotterdamse Kop van Zuid vond het telecombedrijf wat het zocht. Dura Vermeer transformeerde er een bestaand regiokantoor tot een moderne eyecatcher.

FOTOGRAFIE BORIS BEELD

Aan de voet van de Erasmusbrug gelegen, op steenworp afstand van het beroemde Luxor Theater en het door Rem Koolhaas ontworpen "De Rotterdam". Met vanaf de hoger gelegen etages een weids uitzicht over de Nieuwe Maas en de stad. Edwin Bennaars, verantwoordelijk voor het vastgoed van KPN, kan zich geen mooiere plek voor het hoofdkantoor wensen.

Voor Bennaars is het bovendien een plek met persoonlijke herinneringen. Hij woonde jarenlang in de woonwijk achter de Kop van Zuid en maakte er de geboorte van zijn drie kinderen mee, voordat hij met zijn gezin voor lange tijd naar het buitenland vertrok. 'Het is fantastisch om weer terug te zijn en al even fantastisch om te zien hoe het gebied nu floreert.'

Onderdak

Twintig jaar lang doet het pand dienst als regiokantoor van KPN en biedt het onderdak aan de operationele diensten van het bedrijf, tot het telecombedrijf in 2016 besluit ook de hoofdkantoorfuncties in het pand onder te brengen.

Om het pand geschikt te maken als hoofdkantoor en om het beter te verbinden met de omgeving moest het aansprekender en duurzamer worden. Bennaars: 'Het gebied

rond dit pand is een dwarsdoorsnede van de samenleving. We wilden daar met dit pand bij aansluiten, zoals we dat ook met onze producten doen.'

Naast de hoofdkantoorfuncties zijn ook monteurs en callcenters in het pand gehuisvest. 'Voor een maximale verbinding met de buitenwereld, is een Happy Italy-restaurant geopend in ons pand.' De naam van het pand "De Link" moet die verbinding benadrukken.

'We moesten
alles vooraf
afstemmen met
architect Piano'

Architect

Het was precies die verbinding die ook de architect van het bestaande pand, Renzo Piano, voor ogen had toen hij het decennia terug ontwierp. De hoek waarin de gevel staat, is bijvoorbeeld gelijk aan de hoek van de "hals van de zwaan": de pylonen van de Erasmusbrug. Bennaars: 'We konden dus niet zomaar aan de slag. Alles wat we wilden veranderen, moesten we vooraf afstemmen met Piano.'

Toen er een nieuw ontwerp lag, startte Dura Vermeer in 2017 met de ingrijpende verbouwing. Op de onderste verdiepingen verrees nieuwbouw, terwijl de bovenste etages werden gerenoveerd. De bestaande kantoorvloeren werden in twee fases ver-

vangen voor grote open flexibele werkruimtes met een moderne, robuuste uitstraling. Tijdens de renovatie bleven zo'n 600 medewerkers van KPN in het gebouw doorwerken.

Het resultaat van alle inspanningen is een even iconisch als duurzaam pand. Bennaars: 'We hebben veel gebruik gemaakt van gerecycled materiaal, bijvoorbeeld voor het tapijt en het meubilair. De stoelen zijn van duurzaam materiaal en worden geleased. De verlichting huren we.'

Auditorium

De grote trots van Bennaars is het auditorium. 'Een prachtige ruimte, met een gigantisch raam dat uitzicht biedt op de Erasmusbrug', zegt hij. 'Voor dat raam kunnen we een scherm laten zakken, waarop presentaties worden getoond.'

Vol bewondering spreekt Bennaars ook over de kunstcollectie in het pand en de verzameling oude boeken en telefoons in de bibliotheek. 'De schilderijen stammen uit het PTT-tijdperk. Als staatsbedrijf werd elk jaar kunst aangeschaft van Nederlandse bodem. De boeken en telefoons zijn afkomstig van het Houweling Telecommuseum uit Rotterdam.'

Volgens Bennaars legt het pand niet alleen verbinding met de omgeving, met het verleden en het heden van KPN, maar ook met de toekomst: 'We hebben een pand van 20 jaar oud bestendig gemaakt voor zeker nog eens 20 jaar. Met een industriële look, precies zoals dat in een havenstad als Rotterdam past.' ☞

Feiten en cijfers

Wat: 5.000 vierkante meter nieuwbouw (auditorium, horeca en een Experience Centre) en 22 verdiepingen renovatie.

Bouwtijd: maart 2017 tot december 2017.

Bouwcombinatie: Dura Vermeer en Bosman Installatietechniek.



Nu investeren, later profiteren

Asfalt dat minstens twee keer langer meegaat dan normaal: het levert een kostenbesparing op en vermindert overlast voor weggebruikers, maar is bovenal een stuk beter voor onze planeet. Met Ecopave XL ontwikkelde Dura Vermeer een nieuw duurzaam alternatief voor regulier asfalt.

FOTOGRAFIE DAISY KOMEN

Dura Vermeer produceert jaarlijks zo'n 900.000 ton asfalt en heeft 18 eigen soorten asfalt op haar naam staan. De meest duurzame vormen van asfalt vallen onder de zogenoemde Ecopave-lijn. Deze asfaltsoorten kunnen bij lagere temperaturen worden geproduceerd. Dit kost minder energie, reduceert de CO₂-uitstoot en omdat het aangelegde wegdek sneller afkoelt, is het eerder geschikt voor gebruik.

Aan de Ecopave-lijn is sinds kort een nieuw asfaltsoort toegevoegd: Ecopave XL. Hét lage temperatuur asfalt met een extra lange levensduur. De verwachtingen van het nieuwe product zijn hooggespannen.

Epoxy Modificatie Bitumen

Net als gewoon asfalt is ook Ecopave XL opgebouwd uit steen en bitumen, dat wordt gewonnen uit ruwe aardolie, is het bindmiddel van asfalt: het maakt het elastisch en draagkrachtig. Bitumen slijt door blootstelling aan klimatologische omstandigheden (denk aan zuurstof, temperatuurwisselingen en ultraviolet licht). Afhankelijk van het type en het gebruik gaat een normale asfaltdeklaag zo'n tien tot vijftien jaar mee. Vervanging van asfalt is kostbaar en tijdrovend. Het levert weggebruikers veel overlast op en is belastend voor het milieu. Ecopave XL wijkt af van regulier asfalt, omdat steen is vermengd

met zogenoemd Epoxy Modificatie Bitumen (EMB). Unieke bindmideleigenschappen zorgen ervoor dat het asfalt elastischer is en ruim tweemaal langer meegaat.

Onderzoek

Epoxy-modificatie van bitumen is niet nieuw. Het patent van Shell stamt uit de jaren '60 van de vorige eeuw. Sindsdien zijn wereldwijd veel brugdekken voorzien van asfalt met EMB. Kleine oppervlakken dus, want epoxy is kostbaar. Om de toepassing ook financieel aantrekkelijk te maken in de wegenbouw, worden er sinds 2007 in Nieuw-Zeeland experimenten uitgevoerd met een verdunde variant van EMB,

voornamelijk in Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Inmiddels is hiermee al een paar honderdduizend vierkante meter wegdek aangelegd.

Alle reden dus om ook in ons land te gaan testen. Vorig jaar hebben TU Delft, provincie Noord-Holland en Dura Vermeer daarom het initiatief genomen om deze asfaltamenstelling op onze wegen te introduceren. De komende jaren voeren wij gezamenlijk wetenschappelijk onderzoek uit naar de werking en optimalisatie in Nederland.

Profijt

Hoewel Ecopave XL duurder is dan regulier asfalt, is de toepassing ervan financieel aantrekkelijk vanwege de lagere "life cycle costs". De meerkosten bij aanleg vallen weg tegen de voordelen van een significant langere levensduur met minder onderhoud. Zwaar belaste snelwegen gaan minimaal twee keer zolang mee en de levensduur van minder belaste wegen in woonwijken kan oplopen tot veertig jaar. Dura Vermeer kan hierdoor gunstige DBFM-contracten

(Design Build Finance Maintain) aanbieden aan haar klanten. Zulke contracten vormen een essentieel onderdeel van het verduurzamen van de Nederlandse snelwegen.

Nu investeren betekent later profiteren dus. En niet alleen in de portemonnee. Ook het milieu heeft profijt van deze nieuwe asfaltsoort, onder meer door de productie en verwerking op lagere temperatuur.

Duurzaamheidswinst zit vooral in de langere levensduur: er hoeft simpelweg minder asfalt geproduceerd te worden. Hierdoor vermindert het gebruik van primaire grondstoffen en is minder transport nodig. Dat levert een aanzienlijke reductie van de CO₂-emissie op. Kortom: Ecopave XL staat voor meer kwaliteit en duurzaamheid, tegen een lagere prijs voor mens en milieu. ♪

Partnerschap met zes gemeenten

Om Ecopave XL op het wegdek te kunnen testen, is Dura Vermeer een partnerschap aangegaan met een zestal gemeenten: Alkmaar, Dordrecht, Enschede, Heerhugowaard, Rotterdam en Utrecht. De afgelopen maanden zijn bij deze duurzame koplopers verschillende proefvakken aangelegd, die de komende tijd intensief worden gemonitord. Daarbij komt het accent op iedere locatie ergens anders te liggen. Op de ene plek onderzoeken we hoe de sterkte zich ontwikkelt, op een andere plek de stroefheid en weer ergens anders de geluidsreductie. Deze manier van testen zorgt ervoor dat partners investeren in één proefvak, maar kennis krijgen van zes proefvakken en wij leren op onze beurt meer over de productie, transport en verwerking op de verschillende locaties.

Stel je voor: je gaat even “een blokje om” en als je terugkomt is je huis vervangen door een compleet nieuwe woning. Via de werkwijze “Blokje Om” worden hele woonblokken in twintig werkdagen gesloopt en herbouwd. Ongekend en bijzonder interessant voor woningcorporaties met een herstructureringsopgave.

FOTOGRAFIE DURA VERMEER

Nieuwe woning in 20 dagen

Deze nieuwe, razendsnelle manier van renoveren vindt zijn oorsprong in Oldenzaal. Woningcorporatie WBO Wonen zocht in deze gemeente naar een mogelijkheid om het vastgoedbezit in de jaren '50 wijk Berghuizen te verjongen. 'Berghuizen is een wijk met 500 eenduidige woningen, waarvan op een aantal recent groot onderhoud is gepleegd,' vertelt vastgoedmanager Rudy Ligtenberg. 'Voor de overige woningen zochten we naar een oplossing met als uitgangspunt differentiatie in de wijk.'

Herstructureren was nodig, maar sloop en nieuwbouw plegen duurt normaal zo'n anderhalf jaar. 'Dat wilden we anders. Mensen verhuizen dan en komen in de regel niet meer terug,' weet Ligtenberg. 'We wilden dat bewoners van Berghuizen in hun vertrouwde straat konden blijven wonen, naast hun eigen burens.'

Zaadje

Deze wens legde WBO Wonen neer bij Dura Vermeer en zo werd het zaadje voor Blokje Om geplant. Deze nieuwe, razendsnelle vorm van herstructureren geeft de corporatie nu de kans om haar bewoners binnen twintig werkdagen in een heel nieuw huis te geven. 'Blok voor blok worden woningen gesloopt en bouwen we er nieuwe voor in de plaats.'

De woningen kunnen zo snel gebouwd worden doordat gebruik wordt gemaakt van prefab wanden en vloeren. De gevels worden bijvoorbeeld in de werkplaats al

voorzien van steenstrips en kozijnen. Op de bouwplaats wordt de complete gevel er in één keer ingehesen.

De basis van de nieuwe woningen is hout-skeletbouw. Gunstig, want met hout kan heel precies worden gewerkt. Het is bovendien lichtgewicht, dus de inzet van zwaar materieel blijft tot een minimum beperkt en achtertuinen blijven intact. Blokje Om levert dus ook minimale overlast voor de buurt.

Meegroeien

Omdat de ingreep gefaseerd gebeurt, behoudt de buurt zijn karakter en kunnen bewoners langzaam in de vernieuwing meegroeien. 'We laten onze bewoners per blok kiezen; groot onderhoud (nieuw dak, kozijnen, sanitair enz.) of een heel nieuw huis op de plek van het oude. De nieuwbouw is architectonisch aangepast op de bestaande bouw om eenheid in de wijk te behouden. Bewoners zijn er tot nu toe per blok goed met elkaar uitgekomen.'

WBO Wonen startte met een succesvolle pilot van vier woningen in de Bentickestraat. In september volgde het eerste blok in de Asterstraat. In totaal worden hier 28 huizen gesloopt, waarvoor 25 nieuwe huizen teruggebouwd worden. Ligtenberg: 'Onze bewoners gaan een maandje op woonvakantie naar één van de vervangende woningen in de wijk of een nabijgelegen vakantiepark. Dat is realiseerbaar omdat we één blok tegelijk doen. Dus het gaat steeds maar om een paar huishoudens.'

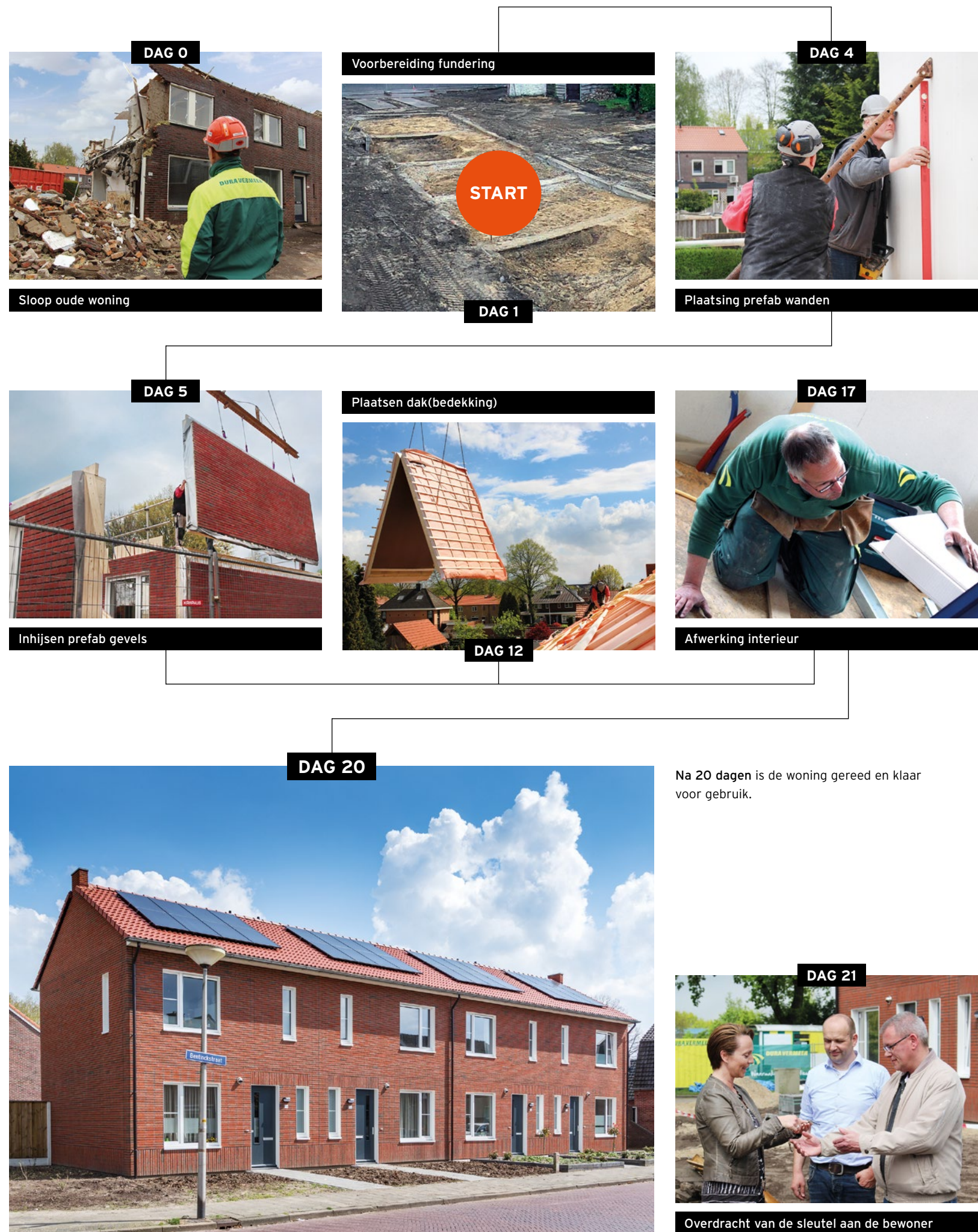
Van gas los

De nieuwe woningen gaan meteen van gas los. 'WBO Wonen zet sterk in op de verduurzaming van haar vastgoedbezit. Dit uiteraard altijd met het oog op de woonlasten van onze huurders, onze primaire taak is immers om betaalbare huisvesting te realiseren.'

De woningen in de Asterstraat worden begin 2019 opgeleverd. Daarna mogen nog zo'n 200 huishoudens in Berghuizen kiezen voor nieuwbouw of groot onderhoud. ↗

De feiten op een rijtje

- Een compleet nieuwe woning op bestaande fundering.
- Flexibel in uitvoering: elke uitstraling en afwerking mogelijk.
- Minimale installaties: gebruiksvriendelijk voor bewoners.
- Houtskeletbouw is duurzaam en snel.
- Nieuw duurzaam en comfortabel huis in de oude vertrouwde buurt.
- Snel en lichtvoetig: binnen circa 20 werkdagen te realiseren, niet heien, geen zware kranen nodig, achtertuinen gespaard.
- Samen met de corporatie kan de meest geschikte aanpak per buurt worden gemaakt.
- Levensduur circa 50 jaar.
- De woningen zijn meteen NOM of NOM-ready: lagere woonlasten.
- Beheersbare kosten voor tijdelijk uithuizen/verhuizen van bewoners (per blok).



Na 20 dagen is de woning gereed en klaar voor gebruik.

Je loopt of rijdt er dagelijks langs, onderdoor of overheen. De kunstwerken van Dura Vermeer. Infrastructurele bouwwerken, zoals bruggen, viaducten en ecoducten. Ze zijn er in alle vormen en maten en vervaardigd uit alle denkbare materialen. Momenteel werken we bijvoorbeeld aan een aantal iconische loop- en fietsbruggen.

Je kunt er niet omheen



Zwaaien naar de file

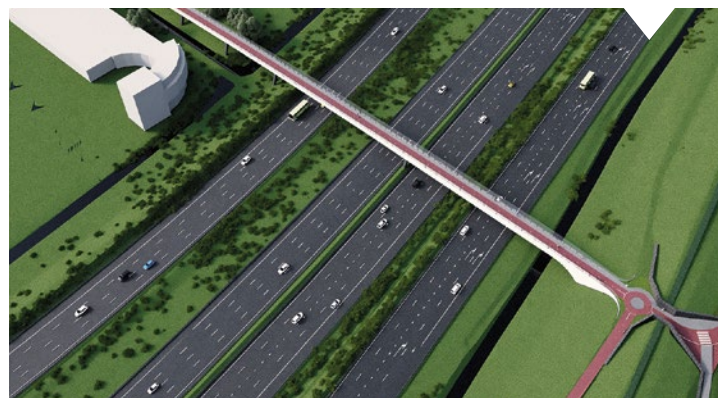
Automobilisten die over de A4 tussen knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein rijden, zijn in 2019 getuige van de bouw van een 336 meter lang fietsviaduct. Het viaduct is onderdeel van het zogeheten Trekfietstracé dat de gemeente Den Haag laat aanleggen. Fietsers kunnen zich hierdoor veilig, snel en comfortabel van de wijk Ypenburg naar het centrum van Den Haag verplaatsen.

Het fietsviaduct bestaat uit vier delen en rust op acht steunpunten. In de zomer van 2018 heeft Dura Vermeer het eerste steunpunt in de middenberm van de A4 geplaatst. Begin 2019 volgen de overige zeven steunpunten. Als deze gereed zijn, komt het viaduct er overheen te liggen.

Ongestoord fietsen

Forenzen uit Sittard, Maastricht en tussenliggende gemeenten kunnen de komende donkere winterdagen snel en veilig op de fiets van en naar hun werk. Tussen de twee Limburgse steden wordt een snelle fietsroute gerealiseerd, om inwoners te bewegen de auto vaker te laten staan en de fiets te nemen voor woon-werkverkeer. Reizigers fietsen langs wijken en door de gemeenten Maastricht, Meerssen, Beek en Sittard-Geleen.

Dura Vermeer heeft voor fase 1 van dit project een nieuwe, veilige oversteekplaats gerealiseerd in de gemeente Beek. Fietsers kunnen hierdoor zonder verkeerslichten oversteken. In juni 2018 is de blikvanger van het project ingehesen: een 50-meter lange fietsbrug over de Europalaan. De werkzaamheden werden 's nachts uitgevoerd, omdat het project op de aanvliegeroute van de luchthaven ligt. Zodra de laatste vlucht binnen was, werden de hijskranen uitgeklaapt en begon het werk. De opvallende witte, stalen fietsbrug is inmiddels in gebruik.



Leiden rijgt de kralenketting

Een lang, mooi en aaneengesloten stadspark rond de historische singels. Dat is de ambitie van de gemeente Leiden. Dura Vermeer draagt bij aan dit Singelpark door vijf loop- en fietsbruggen aan te leggen op locaties rond de oude binnenstad. Door de bruggen worden groene delen in de stad gekoppeld en ontstaat een park met verschillende sferen, plekken en functies.

Het bijzondere aan dit project is dat het voortvloeit uit een initiatief van bewoners en bedrijven, die zijn verenigd in "De Vrienden van het Singelpark". Vanzelfsprekend hebben zij een belangrijke rol in het traject.



Uniek en geen brug te ver

De provincie Noord-Holland voert groot onderhoud uit aan de N246 en de N244, van Wormerveer tot Alkmaar. De vernieuwing van de Beatrixbrug maakt onderdeel uit van dit project en dat is omwonenden en automobilisten niet ontgaan.

Om de vernieuwing te realiseren, is vooraf een tijdelijke brug geplaatst met dezelfde capaciteit als de bestaande brug. Niet alleen de nieuwe Beatrixbrug (artist impression), maar ook deze tijdelijke brug is bijzonder. Hij is namelijk beweegbaar en kan worden geopend voor scheepvaartverkeer. Dat is zeldzaam in Nederland. De brug wordt niet met behulp van een contragewicht opengetrokken, maar door twee krachtige cilinders. De brug is eenvoudig breder of langer te maken, zodat hij ook op andere projecten elders in het land kan worden ingezet.

DAT AAD BINNEN 18 MAANDEN HET **EMA-KANTOOR** BOUWT, DAT WETEN WE WEL

Maar wat **kan jij?**

Bij Dura Vermeer werk je met de beste mensen aan bijzondere projecten. Benieuwd naar meer? Ontdek wat onze projectleiders zelf zeggen op: www.duravermeer.nl/werken-bij/projectleiders



DURA VERMEER

Waarmaken van ambities