Editie 3 - 2026

Hét blad voor de waterbouwers van Nederland

De Waterbouwer



In deze editie:
Bespaarkansen

Minister Karremans: We gaan onderhoud sexy maken

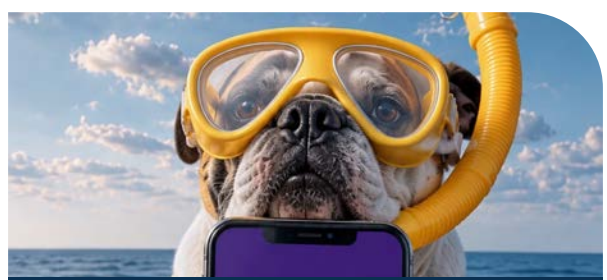
“Onze prioriteit is zorgen voor de basisfunctionaliteit. Wij moeten ervoor zorgen dat Nederland veilig en bereikbaar blijft zodat de economie kan floreren. Dat is de baseline.”

Lees verder op pagina 3



Waterbouwers van strategisch en welvaartsbelang voor Nederland

Lees verder op pagina 5



Veelbelovend vervolg campagne ‘Hou het lekker droog’

Lees verder op pagina 7



Geogrid: Onderdoek én oplossing voor steundam op slappe lagen

Lees verder op pagina 8

Meer dan een geldkwestie

Nederland staat voor een grote opgave rondom instandhouding, beheer en onderhoud van de kritieke infrastructuur. Dat geldt voor zowel de harde infrastructuur als voor de talrijke waterveiligheidsoplossingen die ons land veilig en droog houden.

Slechts een klein deel van de miljarden die daarvoor nodig zijn, is op dit moment beschikbaar. Dat maakt het geen gemakkelijke opdracht voor minister Karremans van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Op pagina 3 van deze *Waterbouwer* schijnt hij zijn licht op de afwegingen die het ministerie moet maken.

Wat waterbouwers betreft is het niet alleen een kwestie van geld. Het is ook een kwestie van de juiste randvoorwaarden stellen en processen slimmer en efficiënter inrichten (zie pagina 2). Die randvoorwaarden worden overigens niet alleen gecreëerd vanuit het beleid van IenW. Ook internationale afspraken, bijvoorbeeld vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), kunnen hier invloed op hebben. In haar gastcolumn op pagina 4 vertelt Hester Duursma over de bijzondere rol van de CCR.

Het belang van de internationale positie van Nederlandse waterbouwers wordt in het interview over de *Sectoragenda Maritime Contracting* op pagina 5 benadrukt door voorzitter van de Vereniging van Waterbouwers Jaap van Thiel de Vries. Hij vindt dat de sector zich juist in deze tijd moet blijven ontwikkelen, strategische allianties moet vormen en haar capaciteiten in de schijnwerpers moet zetten.

Naast focus op financiële middelen, randvoorwaarden en zichtbaarheid is in deze uitgave volop aandacht voor het vierde onmisbare ingrediënt: arbeidscapaciteit. Het artikel op pagina 7 kondigt een veelbelovend vervolg aan op de arbeidsmarktcampagne *Hou het lekker droog*, *kies waterbouw!* En op pagina 6 vertellen vier rasechte waterbouwers over hun dynamische en toekomstbestendige beroepen.



Ik wens u veel leesplezier.

Andrea Vollebregt
Directeur Vereniging van Waterbouwers

Verder in deze editie

Vereniging aan het woord P. 2
- Voorwoord: Rondkomen van weekgeld
- Waterbouwer in beeld: Van der Straaten
- Vereniging in beeld: Productiviteitsverhoging in de waterbouw

Column P. 4
- Hester Duursma: De bijzondere rol van de CCR

Projecten in beeld P. 4
- Delflandse Baggerdriehoek
- Vaarwegtrajecten Zuid-Holland

Beroepen in beeld P. 6
- Lid directieteam en hoofd materieelbeheer – Beens Groep
- Machinist – Filia Dredging
- Constructeur – Van Schie
- Project engineer – DEME Environmental Nederland

Praktijk in beeld P. 8
- Van Schie: Ketenpark Hofvijver

Voorwoord

Rondkomen van weekgeld



Bespaarkansen, het thema van deze *Waterbouwer*, zijn het best inzichtelijk te maken aan de hand van concrete praktijkvoorbeelden. Neem bijvoorbeeld een lopende dijkversterking waar het de goedkoopste optie is om de dijk te versterken met een teen richting de uiterwaarden. Echter, dit kan niet omdat het aangrenzende gebied Natura 2000 is.

Uit het zoeken naar een alternatief, volgt een veel duurdere damwand in het hart van de dijk. Daarvoor is wel een werkweg nodig, die vanwege het Natura 2000-gebied niet aan de binnenkant van de dijk komt. Daardoor ontstaat begrijpelijk weerstand vanuit de omgeving en vertraagt het project. Dit soort voorbeelden laat zien hoe wetgeving, procedures en belangen met elkaar interacteren en de totale doorlooptijd en kosten van projecten doen oplopen. Het initiële waterveiligheidsbelang lijkt hierbij steeds verder naar de achtergrond te verdwijnen.

Als ik denk aan besparingen, dan denk ik in eerste instantie aan teruggaan naar de essentie. We moeten weer gaan denken als een doorsnee Nederlands gezin, dat moet rondkomen van weekgeld. Dit vraagt om durven kiezen en durven belangen te prioriteren. Het betekent niet – om even bij de dijk te blijven – dat je het natuurbelang kunt negeren: er zijn genoeg natuurinclusieve oplossingen. Het betekent dat je er binnen duidelijke financiële randvoorwaarden het beste van moet maken, waarbij de waterveiligheidsopgave voorop blijft staan.

“We moeten er binnen duidelijke financiële randvoorwaarden het beste van maken, waarbij de waterveiligheidsopgave voorop blijft staan.”

Daarnaast kunnen we volgens mij besparen door een aantal dingen te versimpelen. Denk aan het herinrichten van bestuurlijke processen. Zo zagen we bij de verruiming van het Julianakanaal in 2024/2025 dat de oplopende urgentie leidde tot beslislijnen die dicht tegen het project aan zaten, wat snel schakelen mogelijk maakte. Een andere besparingskans is bijvoorbeeld meer centrale regie op het vergunningsproces. Voor grote projecten zijn honderden vergunningen nodig die door meerdere bevoegde gezagen afgegeven moeten worden en daaraan verschillende eisen stellen. Dit kost onvermijdelijk extra tijd en geld. Sta eens stil bij de besparing als die twaalf bevoegde gezagen voor grote projecten gezamenlijk acteren met één aanspreekpunt en uniforme eisen.

Betekent dit dat we als waterbouwers kritisch naar de overheid wijzen? Integendeel. Al honderden jaren werken we als sector samen met de overheid. Opdrachtgever en -nemer hebben elkaar nodig om Nederland veilig en droog te houden. We voelen als maaksector de verantwoordelijkheid om dat naar de toekomst toe ook te doen. Door te kijken waar we het samen beter kunnen doen en je altijd af te vragen wat je daaraan zelf kunt bijdragen. Samen aan de slag!

Jaap van Thiel de Vries
Voorzitter Vereniging van Waterbouwers

Lees meer

Waterbouwer in beeld — Van der Straaten

Hofleverancier in maakwerk

Op een steenworp afstand van de sluizen van Hansweert ligt Van der Straaten. De aannemingsmaatschappij aan de Werfdijk vierde onlangs haar 120-jarige bestaan en sloot zich in februari 2026 aan bij de Vereniging van Waterbouwers.

“We zijn een middelgroot bedrijf dat nog echt zelf dingen maakt”, vertelt algemeen directeur Carlos Mollet. Van oorsprong hield het bedrijf zich bezig met waterbouwkundig onderhoud in de directe omgeving. Met de jaren zijn de werkzaamheden flink uitgebreid. Mollet: “Inmiddels zijn we actief in vijf disciplines: waterbouw, civiel, staalbouw, service- en onderhoud en geotechniek.”

Van haven tot viskwekerij

Van der Straaten leverde onlangs de nieuwe *Markiezaat Container Terminal (MCT)* op in Bergen op Zoom. Een ander iconisch werk is de 33 meter hoge Radartoren in de Zeeuws-Vlaanderse Hedwigepolder. Nog een onalledaags project is de bouw van de grote nieuwe viskwekerij van *Kingfish* aan de voet van de Zeelandsbrug.

Verduurzamen op land en zee

Naast kwaliteit en veiligheid hecht Van der Straaten veel waarde aan verduurzaming. “Zo hebben we een eigen circulaire hub op het terrein, waar we uit projecten vrijkomende materialen opslaan en later hergebruiken.” Met trots nam de organisatie afgelopen zomer bovendien het eerste hybride werkschip in gebruik. De 30 meter lange *Zeeleeuw* kan zowel dieselelektrisch als volledig emissieloos werken. Intussen is ook de verbouwing van kraanschip *Walrus* begonnen en verwacht Van der Straaten vanaf april 2027 met twee schepen volledig emissieloos te kunnen werken.

Lees meer



Vereniging in beeld — Productiviteitsverhoging in de waterbouw

Meer werk met minder middelen



Als reactie op het begrotingstekort dat tijdens Prinsjesdag aan de orde kwam, werkt de Vereniging van Waterbouwers aan een overzicht met oplossingen die de productiviteit bij waterbouwprojecten kunnen verhogen. Dit overzicht biedt concrete handreikingen om efficiënter om te gaan met de schaarse beschikbaarheid van mensen, middelen en kapitaal, waardoor projecten niet onnodig geschrapt of uitgesteld hoeven te worden.

“Er wordt onder meer gefocust op het versnellen van de doorlooptijd van projecten, vermindering van administratieve lasten en prioritering van maatschappelijke belangen.”

Met een langetermijntekort van circa 80 miljard euro voor infrastructuur, is herprioritering van hoognodige waterbouwprojecten een reëel gevaar geworden. “Schrappen of uitstellen is niet de oplossing, die werken zijn noodzakelijk”, vindt adviseur Markt Yves Marsé. “Voor deze oplossingsrichtingen kijken we op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) naar het bredere traject van waterbouwprojecten: van de (pre)verkenningsfase tot oplevering. Met de input van de leden van de Vereniging van Waterbouwers worden enkele hoofdthema’s geformuleerd, waarbinnen voor verschillende probleemstellingen meerdere besparingsmogelijkheden worden gegeven.” Sommige oplossingen kunnen volgens Marsé bij wijze van spreken morgen al worden ingevoerd. Andere oplossingen vereisen meer fundamentele aanpassingen van wet- en regelgeving.

Lees meer



In de diepte: Vincent Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat

We gaan onderhoud sexy maken

Vincent Karremans is sinds februari 2026 minister van Infrastructuur en Waterstaat. Tijd voor een gesprek over zijn visie op waterwerken, waterveiligheid, waterbouw en de grote opgave om ons watersysteem draaiend te houden. “Onze prioriteit als ministerie en als Rijkswaterstaat is: zorgen voor de basisfunctionaliteit. Wij moeten ervoor zorgen dat Nederland veilig en beschermd is tegen het water en bereikbaar blijft zodat de economie kan floreren. Dat is de baseline.”

U spreekt over de grootste verbouwing van de Nederlandse infrastructuur ooit. Wat ziet u als grootste drie infrastructurele opgaven voor Nederland?

“In de jaren ’50, ’60 en ’70 hebben we enorm veel infrastructuur gebouwd. De ‘leeftijd’ van al die rijkswegen, bruggen, sluizen en waterkeringen is typerend voor onze hele opgave. Ik spreek liever niet van ‘aantallen’ en ‘grootste’ opgaven, maar van de totale infrastructurele opgave en die is aanzienlijk. Willen we onze infrastructuur goed en functionerend houden, dan vergt dat investeringen en dat vraagt om onderhoud én om vernieuwing. Bijvoorbeeld omdat ons wegennet steeds heftiger wordt belast. En voor waterwerken hebben we te maken met de klimaatverandering. De enorme opgave voor de gehele infrastructuur bestaat aan de ene kant uit onderhoud, en tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen dat de functies overeind blijven. Om een sluis te laten functioneren, moet deze goed worden onderhouden én moet de bodem eromheen niet dalen. In deze ‘dubbele-opgave’ steken we honderden miljoenen euro’s.”

Hoe zorgt u ervoor dat waterveiligheid, kustbescherming, vaarwegen en klimaatadaptatie voldoende prioriteit houden binnen de totale infrastructuuropgave?

“Het cynische is dat al onze iconische waterbouwwerken zijn aangelegd na een ramp of een gebeurtenis. Dat proberen we nu voor te zijn door veel te investeren in onderhoud en functionaliteit. We hebben een afwegingskader gemaakt, want ons land kan niet bestaan zonder waterveiligheid. We hebben niks aan een weg, spoorlijn, sluis of viaduct als de waterveiligheid niet op orde is. De droogte heeft waterveiligheid en bereikbaarheid via water hoger op de agenda geduwd.”

Wat kunnen overheid en sector leren van de snelheid waarmee tijdens calamiteiten wordt gehandeld?

“We gaan lessen trekken uit de droogte van de zomer en de tijdelijke sluiting van bruggen en dat moeten we in gezamenlijkheid doen. De belangrijkste voorbereiding is zorgen dat we op orde zijn om überhaupt crisissituaties te voorkomen. We kijken nu wat we op korte termijn kunnen doen in samenwerking met bedrijven richting komende zomer. En we gaan zaken aan fysieke infrastructuur verder op orde brengen op de middellange en lange termijn. Zo gaan we het gemaal bij sluis Eefde aanpakken, voor de binnenvaart de enige toegang tot de Twentekanalen en verder tot het Ruhrgebied. Het gemaal kan ervoor zorgen dat we de sluis bij Eefde minder vaak hoeven te stremmen. Nederland is een open economie, waarbij logistieke verbindingen begaan- en bevaarbaar moeten zijn.”

Waar verwacht u de moeilijkste afwegingen tussen waterveiligheid, natuur, woningbouw, landbouw en energie?

“Voor iedereen staat veiligheid – en dus ook waterveiligheid – altijd voorop. Tegelijkertijd stel ik dat we teruggaan naar focus op functionaliteit. Waar we handig zaken kunnen meekoppelen is dat prima, maar ik weet ook dat hoe meer opgaven er in één project worden gekoppeld, hoe ingewikkelder en duurder het vaak wordt.

Ik gebruik vaker het voorbeeld van een snelweg aanleggen, waar we dan op zoveel mogelijk plekken een brug overheen willen en een wildviaduct en een watermanagementsysteem en een park voor mens en natuur bij rustplaatsen, enzovoort. Die tijd is voorbij, *tenzij* de regio meebetaalt. Onze taak is zorgen dat Nederland veilig en beschermd is tegen het water en bereikbaar blijft zodat de economie kan doordraaien. Dat wordt de baseline.”

Wat heeft u nodig van de waterbouwsector?

“Dat we samen flink werken aan een stevige productiviteitsverhoging, omdat de opgave veel groter is dan wat ik nu met het beschikbare budget kan. Dus ik zoek ook oplossingen bij de sector en bij waterbouwers. Ik wil met evenveel geld, veel meer werk uit onze handen laten komen.”

U heeft vast ideeën om de productie te verhogen?

“Een van onze belangrijke doelstellingen om de grote opgave te kunnen uitvoeren, is rust creëren in de markt. Wij willen expliciet maken op welke opgaven we meerjarig miljarden euro’s aan opdrachten gaan verstrekken. We gaan langjarige contracten aan en rijgen meerdere gelijksoortige projecten aan elkaar, zodat je als waterbouwer weet dat de investering in bijvoorbeeld materieel of een innovatietraject loont. We willen als overheid

“We willen er een gezamenlijke missie van maken om Nederland weer te wederopbouwen als het gaat om onze totale infrastructuur.”

echt *samen* investeren in hogere productiviteit, bijvoorbeeld door veel meer *dealflows* en combinaties te maken, in projecten én ook in de verhouding opdrachtgever-opdrachtnemer. En we zijn bereid daarover afspraken te maken. We willen er een gezamenlijke missie van maken om Nederland weer te wederopbouwen als het gaat om onze totale infrastructuur.”

Wanneer bent u na uw ministerschap tevreden?

“Als de basis van de Nederlandse infrastructuur weer op orde is. De basis is het allerbelangrijkste, dát is mijn doel. En onderhoud is misschien saai, maar wij gaan het sexy maken, zodat alles blijft functioneren.”

Lees meer

Gastcolumn

De bijzondere rol van de CCR



“Wie innovatie wil versnellen, heeft regels nodig.”

Wie aan de Rijn denkt, ziet schepen, containers, goederen en havens. Maar achter die beweging schuilt ook een wereld van vaarwegen, infrastructuur en waterbouw. Baggerschepen, pontons, kraanschepen en andere drijvende werktuigen zijn minder zichtbaar, maar onmisbaar voor veilige en toekomstbestendige vaarwegen.

Een rivier trekt zich niets aan van landsgrenzen. Wat stroomopwaarts gebeurt, kan gevolgen hebben voor landen stroomafwaarts. Ook de scheepvaart beweegt zich over verschillende nationale rechtsgebieden. Die wederzijdse afhankelijkheid vormt een belangrijke achtergrond van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

De geschiedenis van de CCR gaat terug tot het Congres van Wenen van 1815. Daarmee geldt zij als de oudste nog bestaande intergouvernementele organisatie. De Akte van Mannheim van 1868 vormt nog altijd een belangrijke juridische basis. Vanuit die basis stelt de CCR gemeenschappelijke regels vast voor de Rijnvaart: van politie- en verkeersregels tot voorschriften voor schepen, bemanning, techniek en veiligheid. In ruim tweehonderd jaar veranderde Europa ingrijpend. Grenzen verschoven, staten veranderden en ook de samenstelling van de CCR evolueerde mee. Wat bleef, is de noodzaak om gezamenlijk afspraken te maken voor een rivier die meerdere landen verbindt.

Vandaag is de Rijn één van de belangrijkste vervoersassen van Europa. Tegelijkertijd reikt de betekenis van de CCR verder dan de Rijn. In samenspraak met de Europese Commissie heeft zij CESNI opgericht, het Europese platform voor gemeenschappelijke standaarden voor de binnenvaart. Daarmee draagt de CCR bij aan het harmoniseren van technische en veiligheidsvoorschriften in heel Europa, zodat bedrijven meer duidelijkheid hebben wanneer zij grensoverschrijdend werken.

De sector staat voor grote veranderingen. De energietransitie, digitalisering, automatisering en klimaatverandering vragen om anticiperen en innoveren. Daarbij blijven rechtszekerheid en veiligheid essentieel. Wie investeert in gespecialiseerd materieel met een lange levensduur, moet weten aan welke eisen moet worden voldaan.

Maar regels mogen geen rem op vooruitgang worden. Nieuwe technologie past niet altijd direct binnen bestaande regelgeving. Juist daarin kan de CCR een bijzondere rol spelen. Binnen haar bevoegdheden kan zij ruimte creëren voor proefprojecten en nieuwe technologieën. Zo kan de Rijn functioneren als innovatiehub, waar oplossingen veilig en gecontroleerd in de praktijk worden getest. Dat kan sneller dan via een volledig Europees wetgevingstraject.

Dat geldt bijvoorbeeld voor op afstand bestuurd varen en automatisering. Door hiermee praktijkervaring op te doen, kunnen regelgeving en technologie zich samen ontwikkelen. Ook verduurzaming vraagt om innovatie én een betrouwbaar kader. Het emissiepaspoort waar de CCR aan werkt, kan emissies en milieuprestaties beter inzichtelijk en vergelijkbaar maken en zo bijdragen aan een sterkere businesscase voor vergroening.

De CCR is daarmee geen instituut dat op afstand regels oplegt. Juist de verbinding met de sector is essentieel. Door te luisteren naar wat er in de praktijk gebeurt, kunnen regels blijven aansluiten bij de werkelijkheid. Want goede regelgeving is geen rem op innovatie, maar een voorwaarde om haar veilig en verantwoord te versnellen.

Hester Duursma
Secretaris-generaal, Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Lees meer

Projecten in beeld



De Heer land en water – Vaarwegtrajecten Zuid-Holland

Baggeren tussen explosieven en Romeinse vondsten

Sinds augustus 2025 baggert De Heer land en water B.V. in opdracht van de provincie Zuid-Holland op tien vaarwegtrajecten, goed voor bijna 500.000 kuub baggerspecie. Het project startte met onderzoek naar niet-gesprongen explosieven en leverde duizenden archeologische vondsten op bij de grens van het Romeinse rijk. Een deel van de bagger krijgt een tweede leven in Natura 2000-gebied de Maneswaard bij Heusden. Het bedrijf zet zuinige, op HVO100 varende schepen in en wekt vanaf 2027 zelf alle energie op. De projectoplevering vóór de bouwvak van 2027 ligt op koers.

Lees meer



Growepa – Delflandse Baggerdriehoek

Samen stapsgewijs verduurzamen

Aannemingsbedrijf en kersvers lid van de Vereniging van Waterbouwers Growepa is tot in 2031 betrokken bij het onderhoud aan de watergangen van het Hoogheemraadschap van Delfland. De uitzonderlijke looptijd van acht jaar helpt de opdrachtgever en vijf aannemers om samen onder meer toe te werken naar 100% emissieloos werken en lokaal hergebruik te maximaliseren. “Met onze elektrische graafmachines en vrachtwagens zitten we inmiddels al op 50% emissieloos ontgraven en 50% emissieloos transport”, aldus directeur Marco van Vliet.

Lees meer



In de diepte: Sectoragenda Maritime Contracting

Waterbouwers van strategisch en welvaarts-belang voor Nederland

Nederlandse waterbouwers hebben volgens Jaap van Thiel de Vries een uniek trackrecord, en dat moet nationaal en internationaal blijvend worden benut en ontwikkeld. De voorzitter van de Vereniging van Waterbouwers vindt dat de sector zich juist in deze tijd moet blijven (door)ontwikkelen, strategische allianties moet vormen en het belang van waterbouwers en hun capaciteiten in de schijnwerpers moet zetten. “De sector is hard nodig om als Nederland verder te komen. Daarbij ziet de vereniging veel kansen, maar ook uitdagingen. De Sectoragenda Maritime Contracting is een strategisch document dat dit inzichtelijk maakt en helpt om wendbaar en slagvaardig te laveren in een onzekere toekomst.”

De sectoragenda is een initiatief van de brancheorganisaties Vereniging van Waterbouwers, Netherlands Association of International Maritime Business (NABU) en NL-Ingenieurs. Sectorpartijen waaronder aannemers, ingenieursbureaus en kennisinstellingen hebben eraan bijgedragen. De reden van dit initiatief is volgens Van Thiel de Vries dat de waterbouwsector door mondiale verschuivingen en knelpunten op de thuismarkt niet passief kan afwachten, maar in beweging moet komen. “Internationaal heeft de sector steeds vaker te maken met een ongelijk speelveld. Daardoor wordt concurreren op alleen kwaliteit en prijs uitdagender. De Nederlandse thuismarkt heeft te maken met regeldruk, schaarste aan middelen en fragmentatie van beleid. Daardoor nemen de kosten en doorlooptijden van projecten toe en ruimte voor innovatie af. Andere belangrijke redenen om de krachten te bundelen, zijn de veranderende wereldorde en de grote maatschappelijke opgaves, zoals klimaatverandering, energietransitie, beschikbaarheid van schaarse grondstoffen en veiligheid en weerbaarheid. Met deze agenda willen we als waterbouwers laten zien dat ons werk van strategisch belang is voor de toekomst van Nederland en dat we bijdragen aan behoud van de welvaart in ons land.”

Nederlandse industriepolitiek

Daarmee duidt Van Thiel de Vries op het rapport Wennink (2025), dat stelt dat minimaal anderhalf procent groei van het Bruto Nationaal Product (BNP) per jaar nodig is om de welvaart te behouden. Rapport Wennink is de opmaat naar industriepolitiek in Nederland. “De Sectoragenda Maritime Contracting dient ervoor meer richting te kunnen geven aan die industriepolitiek. Om de sector stevig neer te zetten, zoeken we als waterbouwers de samenwerking op met de maritieme maakindustrie en proberen we tot een brede maritieme agenda te komen. “In een eerdere uitgave van *De Waterbouwer* sprak ik hierover met kabinetsgezant Marja van Bijsterveldt, met als boodschap dat de maakindustrie en natte aannemerij complementaire ecosystemen zijn die elkaar kunnen versterken. Ik gebruik hierbij graag het beeld van een catamaran: een drijver voor de maakindustrie en een drijver voor de contracting. Met daartussen de dwarsliggers: onderwerpen die onze ecosystemen verbinden. Assets, schepen en capaciteiten van waterbouwers zijn nog steeds belangrijke pijlers voor de business en daarmee is er een stevige link naar de maritieme maakindustrie. Als we elkaar goed vasthouden, dan kunnen we ons in Den Haag krachtig positioneren.”

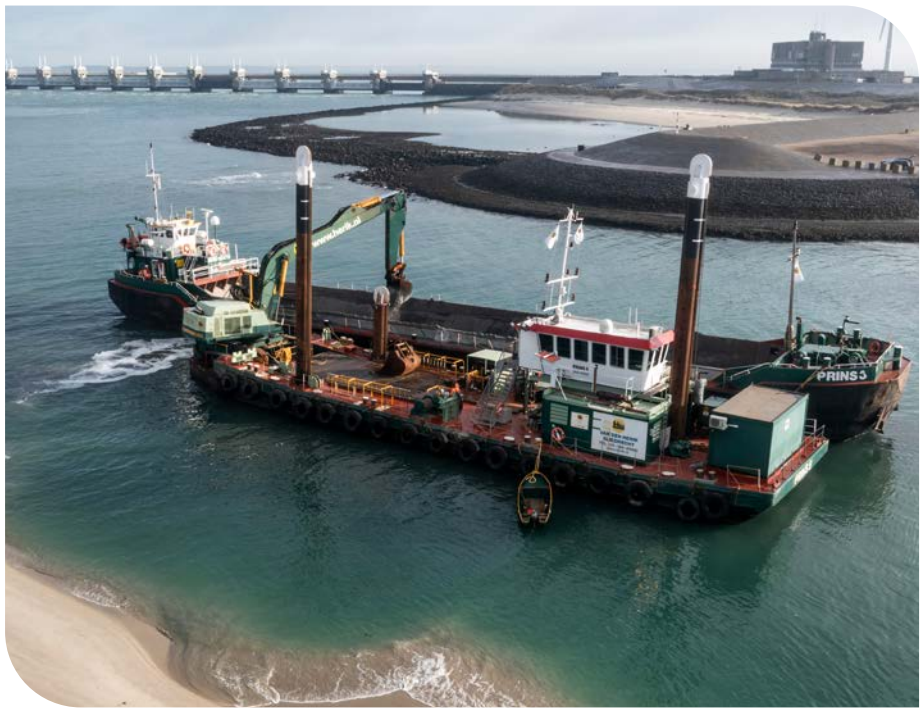
Draagvlak en verbindingen in Den Haag

Om de sectoragenda in Den Haag te laten landen, is verbinding met het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) belangrijk, gezien de goede en constructieve contacten die daar lopen. Maar meer draagvlak en verbindingen krijgen bij andere ministeries is ook wenselijk. “Te beginnen bij het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK). Dit is als coördinerend ministerie belangrijk en een minder natuurlijke gesprekspartner. Daarnaast heeft de agenda een internationale dimensie waarvoor samenwerking met het ministerie van Buitenlandse Zaken (BZ) cruciaal is. Waar waterbouwers voorheen met een onderscheidende oplossing en een goede kostprijs een aandeel op de internationale markt zeker konden stellen, zien we dat publiek-private samenwerking steeds belangrijker wordt voor succes. Dat vraagt om een andere marktbenadering en constructief samenwerken met de overheid en relevante ministeries.”

Kansen voor groei

De agenda benoemt vier groeimarkten: klimaat- en deltatechnologie, energiezekerheid, kritieke grondstoffen en veiligheid en weerbaarheid. “Deze groeimarkten grijpen ook weer in elkaar. Zo dragen waterbouwers bij aan het bewoonbaar maken en veilig en leefbaar houden van kustgebieden en bieden ze met de aanleg van havens en (natte) infrastructuur mogelijkheden voor economische ontwikkelingen langs de kusten. Dat laatste draagt ook weer bij aan het beschikbaar houden van energie en kritieke grondstoffen. De sectoragenda schetst een uitgebreid beeld van de strategische kansen voor de sector en Nederland.”





Het document is in de eerste plaats bedoeld als lobby richting Den Haag. Toch vindt de voorzitter van de Vereniging van Waterbouwers het belangrijk dat aannemers, vaklieden, engineers en projectleiders op de hoogte zijn van de inhoud ervan. “Ik zie de sectoragenda ook als een gemeenschappelijke kapstok. Door in je gesprekken met centrale en decentrale overheden, met opdrachtgevers en met partners te verwijzen naar de agenda, spreken we vanuit dezelfde referentie en ambities: een gedragen agenda waarmee we samen aan de slag kunnen.”

Lees meer

Beroepen in beeld



Gerben Busweiler – Lid directieteam en hoofd materieelbeheer bij Beens Groep

Slimme oplossingen van binnenuit

Wie aan waterbouw denkt, ziet imposante kranen, pontons en werkschepen voor zich. Wat vaak onzichtbaar blijft, is de wereld erachter: de plaats waar techniek, vakmanschap en creativiteit samenkomen. Bij Beens Groep is dat het domein van Gerben Busweiler. Hij zorgt dat uitvoerders buiten kunnen bouwen, door binnen telkens slimme oplossingen te bedenken. Van innovatieve pontons tot emissieloze werkschepen: voor Busweiler is geen uitdaging te groot. Hij is altijd op zoek naar mogelijkheden waarin het materieel en het project elkaar wederzijds kunnen versterken.

Lees meer



Kees Groenendijk – Machinist bij Filia Dredging

Weten dát en waaróm iets werkt

Ze is tachtig meter lang, zestien meter breed en dag en nacht in bedrijf: de sleephopperzuiger *Biesbosch*. Diep in het schip houdt machinist Kees Groenendijk de installaties draaiende. Hij ruilde de koopvaardij in voor de waterbouw en is sinds juni 2025 in dienst bij Filia Dredging. “In de waterbouw wordt veel meer van het materieel gevraagd. Juist dat maakt het interessant. Nieuwe techniek, nieuwe mensen en een groter netwerk: de organisatie is volop in ontwikkeling en ik groei lekker mee.”

Lees meer



Bart Egberts – Constructeur bij Van Schie

Geestelijk vader van het koppelbaar verhuurponton

Toen Bart Egberts afstudeerde op een koppelbaar ponton, kon hij nooit vermoeden dat er ooit duizend exemplaren van in de vaart zouden zijn – met nog eens duizend in bestelling.
Als constructeur bij Van Schie rekent hij inmiddels alles door: van drijvend funderingsmaterieel of een drijvende brug tot de dansvloer van Tomorrowland, opgebouwd uit achthonderd pontons. “Je moet je product door en door kennen en er gevoel bij krijgen. Dat vraagt om toewijding en leerwerk.”

Lees meer



Leonie Hemelrijk – Project engineer bij DEME Environmental Nederland

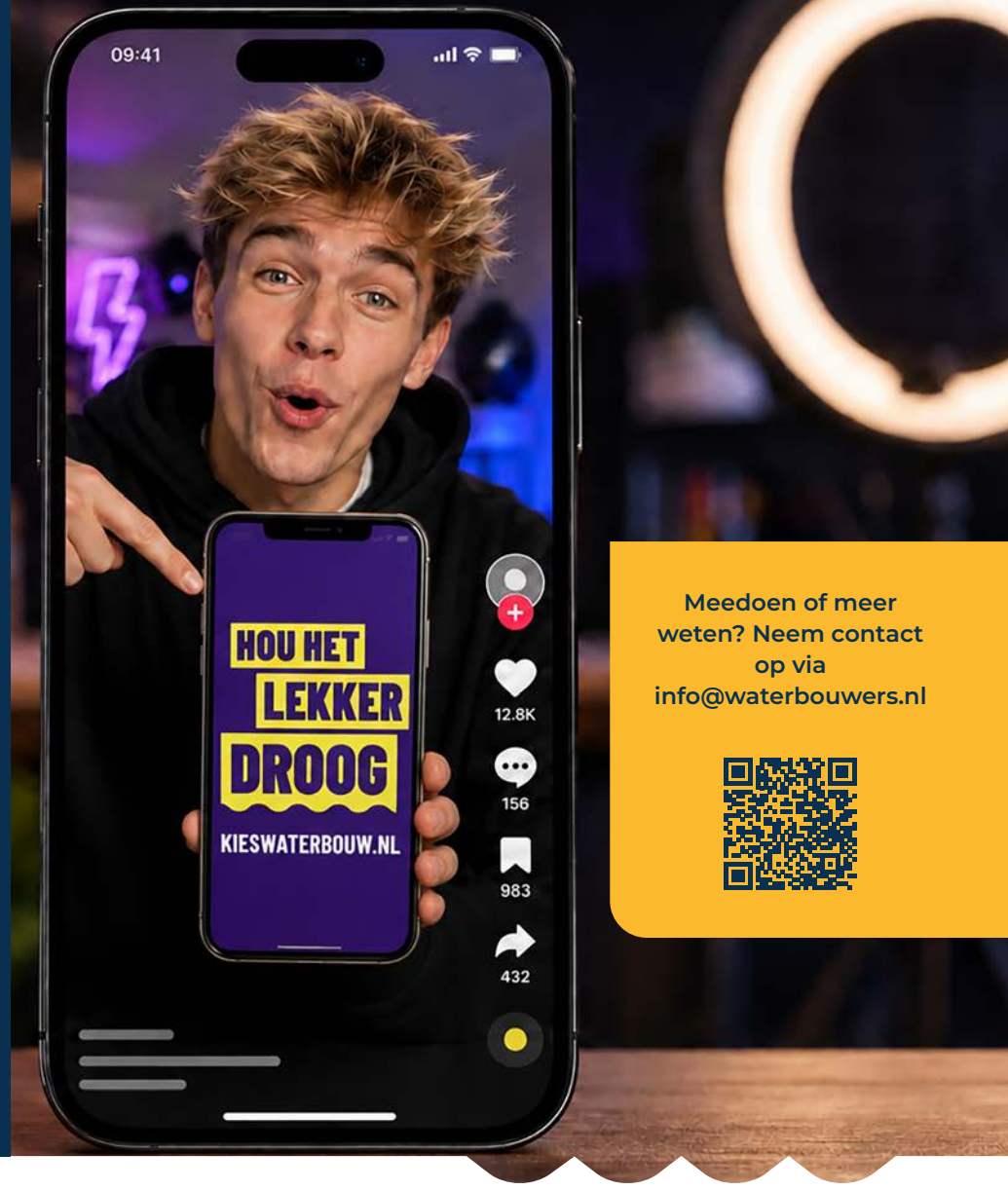
Van stenenverzamelaar tot project engineer

Als kind raapte ze stenen op, nu leest ze de bodem van complete projectgebieden. Leonie Hemelrijk kan haar liefde voor geologie helemaal kwijt in haar baan als project engineer bij DEME Environmental Nederland. Daar stelt ze ontwerpdocumenten op én helpt ze het bedrijf slimmer te werken met geografische data door implementatie van een GIS-systeem. “Als je de passie voor dit vak eenmaal te pakken hebt, raak je het nooit meer kwijt.”

Lees meer

In de diepte: Arbeidsmarktcampagne

Veelbelovend vervolg campagne ‘Hou het lekker droog’



Meedoen of meer weten? Neem contact op via info@waterbouwers.nl

Begin 2026 lanceerden de Vereniging van Waterbouwers en het O&O-fonds Waterbouw de meerjarige arbeidsmarktcampagne *Hou het lekker droog, kies waterbouw!* Met ongekend mooie tussentijdse resultaten op zak, is de volgende fase van de campagne zojuist gestart. “We gaan dit schooljaar nog véél meer jongeren enthousiast maken voor een toekomst in de waterbouw”, aldus adviseur arbeidsvoorwaarden & sociale zaken Erwin Holterhues (Vereniging van Waterbouwers) en manager sociaal fonds Waterbouw Edwin Brinksma (O&O-fonds Waterbouw).

De campagne moet meer jongeren aanzetten om zich te verdiepen in een waterbouwcarrière (zie kader: Hou het lekker droog, kies waterbouw!). De resultaten van februari tot juli 2026 laten zien dat dit op grote schaal is gebeurd: “Met 14,4 miljoen impressies op TikTok, Instagram, Facebook en YouTube zijn de zichtbaarheidsdoelstellingen ruim overtroffen”, vertelt Brinksma. “Al die zichtbaarheid heeft geleid tot 75.000 kliks naar de landingspagina *kieswaterbouw.nl*, bijna 1.000 volledig ingevulde beroepentesten en 600 rondneussessies in de opendagen-agenda. Ook het gemiddelde van bijna een minuut die de bezoekers op de website doorbrachten, is voor de doelgroep bovengemiddeld hoog.”

Het mooie van online campagne voeren is dat alles meetbaar is en tijdens de rit kan worden geoptimaliseerd. Holterhues: “Zo merken we dat TikTok goed scoort op zichtbaarheid, maar Instagram meer engagement oplevert. We willen de doelgroep zo breed mogelijk bereiken door de mix van kanalen nauwkeurig af te wegen en bij te sturen waar nodig.” Brinksma: “Daarnaast hebben we tijdens de rit geleerd welke uitingen in de nieuwsgierig makende *touch*-laag goed werken. Zo blijkt dat de droge humoristische beelden met dieren – zoals de *duif die geen zeemeeuw is* – veel aandacht trekken.”

Campagne leeft

Doorslaggevend voor het succes is onder meer de betrokkenheid van de lidbedrijven van de Vereniging van Waterbouwers. Zij verdienen volgens Brinksma en Holterhues een groot compliment. “We zien dat waterbouwers de campagne massaal hebben omarmd en de gedeelde boodschap actief uitdragen. Niet ieder voor zich, maar samen als één sterke sector.” Ook vanuit de scholen wordt volop gereageerd. Naar aanleiding van de campagne zijn diverse vragen binnengekomen om aan te sluiten bij open dagen, alsook verzoeken voor lesmateriaal en gastlessen. Tot slot bewijzen ook de vele mooie reacties op sociale media en aandacht vanuit de diverse maritieme media dat de campagne veel heeft losgemaakt.

Influencers en meer

In september is de volgende fase van de arbeidsmarktcampagne van start gegaan. Waterbouwers hebben massaal gehoor gegeven aan de oproep om nieuwe content aan te leveren voor de informatieve *tell*-laag van de campagne. Holterhues: “We zijn overspoeld met prachtig beeldmateriaal van projecten, mensen en materieel. Met name de lopende of net opgeleverde projecten spreken erg tot de verbeelding.” Naast een update van het campagnebeeldmateriaal en de landingspagina, worden deze campagneronde ook voor het eerst influencers en creators ingezet. Zij kunnen als geen ander de wereld van de waterbouw overbrengen in de taal van de doelgroep. Denk aan laagdrempelige projectbezoeken en *challenges* rondom waterveiligheid. Ook worden portretten van stagairs en hun begeleiders gebruikt om een mogelijke eerste carrièrestap in de waterbouw nog tastbaarder te maken voor jongeren. Zo veel mooie verhalen uit de sector: daar kunnen ze moeilijk omheen.



Hou het lekker droog, kies waterbouw!

Waterbouwers leveren een directe bijdrage aan klimaatadaptatie, natuurontwikkeling, duurzame infrastructuur en bescherming tegen overstromingen. De behoefte aan nieuwe vakmensen is groter dan ooit. De arbeidsmarktcampagne laat zien dat de waterbouw een maatschappelijk relevant én toekomstbestendig werkveld is, met uitstekende carrièreperspectieven voor zowel praktisch als academisch geschoolde studenten. De campagne richt zich op de groep jongeren van 12 tot 16 jaar die nog een studiekeuze moet maken en op de groep van 16 tot 20 jaar die veelal al een studiekeuze heeft gemaakt, maar daarbinnen nog kan specialiseren richting de waterbouw.

Jongeren activeren in drie stappen

Stap 1: aandacht trekken
Met humoristische uitingen op sociale media worden jongeren in de eerste touch-laag nieuwsgierig gemaakt naar de waterbouw (zie afbeelding).

Stap 2: informeren
Eenmaal getriggerd, geeft de campagne in de tweede *tell*-laag serieuze context bij de luchtige plaatjes. Met allerlei content onder de hoofdthema’s *avontuur*, *zekere toekomst*, *waterveiligheid*, *duurzaamheid*, *techniek* en *teamwork* wordt de doelgroep verleid om het platform *kieswaterbouw.nl* te bezoeken.

Stap 3: aanzetten tot actie
In de derde *sell*-laag van de campagne wordt de doelgroep verleid om de beroepentest in te vullen. Die geeft een top drie van passende beroepen met meer informatie en bijpassende opleidingsmogelijkheden. Via het platform is meteen te zien wanneer relevante open dagen bezocht kunnen worden.

Draag als organisatie bij aan het succes door:

- Trotse influencer-collega’s te betrekken bij de campagne;
- Actief mee te doen met de campagne (download de vernieuwde toolbox via de QR-code);
- Een gastles te geven in het basis-, middelbaar of beroepsonderwijs;
- Een projectbezoek te organiseren voor studenten;
- Beeldmateriaal van inspirerende projecten aan te leveren.

Lees meer

Praktijk in beeld | Van Schie

Ketenpark vaart door de Hofvijver

In het hart van historisch Den Haag verplaatste Van Schie in september 2026 met een elektrische duwboot een drijvend ketenpark door de Hofvijver. Daarvoor moest eerst de ondiepe en ongelijke vijverbodem worden geëgaliseerd. Het was de meest recente operatie in een reeks werkzaamheden die het bedrijf sinds 2023 in opdracht van aannemer Heijmans uitvoert voor de renovatie van het Binnenhof.



Van Schie raakte in oktober 2023 bij het project betrokken met de bouw van een pontoneiland voor het tijdelijke ketenpark. Hiervoor werden zo'n tachtig modulaire pontons te water gelaten en aan elkaar gekoppeld. Zo ontstond een drijvend platform van 35 bij 28 meter, waarop de bouwketen staan voor de medewerkers die werken aan de renovatie van onder meer de Eerste Kamer en de Raad van State.

Pontonbrug aangelegd

Een volgende grote klus begon in april 2025. Van Schie legde een pontonbrug aan naar een deel van de Hofvijver dat tijdelijk moest worden gedempt. Vanaf de brug werd langs de bebouwing een vijftien meter brede strook met zand opgevuld en met een stalen damwand omsloten. Op betonplaten kwamen onder meer opslagcontainers en een steiger voor de gevelrenovatie. Dit jaar moest het pontoneiland met de bouwketen worden verplaatst om ruimte te maken voor aankomende boringen voor een warmte-koudeopslag.

Bodem egaliseren

Eerst egaliseerde Van Schie de bodem. Met metingen werd de bodem in kaart gebracht en een model gemaakt waarmee de graafmachinist precies kon zien waar bodemmateriaal moest worden verplaatst. Of het zwaarbeladen pontoneiland vervolgens gemakkelijk zou loskomen, was niet zeker. Van Schie zette daarom uit voorzorg een lierauto op de kant. Daarna bracht een elektrische duwboot het ketenpark naar zijn nieuwe plek.

Strakke logistiek

Werken op de Hofvijver vraagt volgens technisch manager Remy Abbas en uitvoerder Patrick Bouwman van Van Schie om een strakke logistiek. Materieel en materiaal moeten vrijwel *just in time* worden aangevoerd. Tegelijkertijd gaat het dagelijks leven rond de Hofvijver gewoon door. Toeristen kijken toe en fietsers rijden langs. "Alles wat daar gebeurt, moet gewoon goed zijn, want iedereen kijkt mee", aldus Abbas.

Lees meer

Toekomst in beeld | Geogrid

Onderdoek én oplossing voor steundam op slappe lagen



De bebouwde omgeving bij Park Maasdonck in Ridderkerk maakt een nieuwe kademuur bouwen onmogelijk. De opdracht aan De Klerk was daarom om de kade te verstevigen. Maar door de verschillende grondlagen en te slappe ondergrond zou de nieuw te bouwen steunberm niet toekomstbestendig zijn. "Er zouden glijcirkels kunnen ontstaan, waardoor de ondergrond én de berm gaan bewegen. We gaan dit voorkomen door Geogrid toe te passen. Dagelijkse kost voor droge infra, maar voor de waterbouw is deze toepassing innovatief", aldus Albert Oomen, projectleider bij De Klerk.



De opdracht om de bestaande kademuur te beschermen met een steunberm, betekende 125.000 ton steen laten afzinken over een lengte van 400 meter. Maar de ondergrond op die plek in de Nieuwe Maas bestaat uit grillige lagen slappe ondergrond én harde grondlagen. De engineers van De Klerk voorzagen met deze belasting mogelijke glijcirkels en dus zettingen. Oomen: "Toen zijn we gaan rekenen met Geogrid. Dit onderdoek verdeelt in de droge infra de krachten van nieuwe lagen zand, stenen en asfalt. Zou dit ook toegepast kunnen worden op de rivierbodem? Ons antwoord: ja."

Wiepen tussen de grids

Om scheuren te voorkomen tijdens het afzinken, heeft De Klerk samen met Van Aalsburg wiepen van wilgentenen tussen de grids geknoopt. Oomen: "In doodtij hebben we eerst de zinkbalken met daaraan het Geogrid laten afzakken en zo dicht mogelijk tegen de kademuur geplaatst. Vervolgens zijn de zinkbalken ontkoppeld en zijn we vanaf de kadekant gaan afstrooien. Intussen was onze surveyer voortdurend aan het peilen. Zo wisten we zeker dat het Geogrid strak op de bodem zou komen te liggen."

Na deze eerste fase van de kademuurversteviging volgen er de komende jaren nog twaalf. Oomen: "Vanwege de wateroverspanningen die tijdens het aanbrengen van de berm in de bestaande ondergrond ontstaan, brengen we de berm gefaseerd aan. De metingen bepalen de volgende stortlaag. Naar verwachting storten we de laatste laag begin 2029." Oomen kijkt terug op een bijzonder project: voor zo ver hij weet het eerste waterbouwproject waarbij Geogrid is toegepast. "Deze methode is niet alleen in het huidige project waardevol, maar heeft ook veel potentie voor toepassing binnen toekomstige waterbouwkundige projecten."

Lees meer

vereniging van waterbouwers

De Waterbouwer is een uitgave van de Vereniging van Waterbouwers en is bedoeld om haar leden en relaties te informeren over onderwerpen die de sector raken. De Waterbouwer wordt samengesteld door het bureau van de vereniging.

Voor reacties en nadere informatie kunt u terecht bij:

Vereniging van Waterbouwers
Andrea Vollebregt
Sir Winston Churchilllaan 299A
2288 DC Rijswijk
Telefoon 070 – 349 07 00
Email: info@waterbouwers.nl
www.waterbouwers.nl

Redactie
Email: redactie@waterbouwers.nl
Tom van Velzen (TVV Tekst - eindredactie/coördinatie)
Robbert Roos (Strix Varia Woord & Beeld)
Helene de Bruin
Adriaan van Hooijdonck (Adriaanschrijft)

Vormgeving DPI
Beeld Jan-Evert Zondag (Ardito), Marcel Molle, Sabine Bison (Bisonder Producties), Sectoragenda Maritime Contracting
Drukwerk Elma Media