

prof.ir. W. Hoeckman

Wim Hoeckman is CEO bij Victor Buyck Steel Construction in Eeklo (B) en doceert staal- en bruggenbouw aan de Vrije Universiteit van Brussel. Hij schrijft deze bijdrage op persoonlijke titel.

De trend en de (speel)bal



In het bouwproces is sprake van scheefgroei van risico's en dreigen ontwikkelingen die de rol van staalaannemer degraderen tot speelbal van opdrachtgevers. Een niet goed uitgewerkt voorontwerp of gebrekkig bestek, waarbij bouwpartners verzuimen te vertrekken vanuit een correcte verdeling van rechten en plichten, is daar één van. Er hangen meer ontwikkelingen boven de markt waarbij eigen belang prevaleert boven dat van het collectief. Laatste deel van een tweeluik met eindelijk ook 'de achterkant van het gelijk' van de 'roestende' Calatrava-bruggen in de Haarlemmermeer.

In deel 1 werd gepleit om bij het uitvoeren van projecten, meer bepaald wanneer ze prestigieus of risicovol zijn, te vertrekken vanuit collectieve waarden, zoals een oprecht vertrouwen tussen alle partijen (opdrachtgever, directievoerder, constructeur, aannemers), waarbij rechten, plichten en risico's zo correct mogelijk zijn verdeeld, eerder dan vanuit het eigen belang van een van deze partijen. Hoewel dit geen evidente aanpak is, leidt dit meestal met een grotere zekerheid

tot een prachtig resultaat, ook op gebied van kosten en op termijn tot vruchtbare menselijke relaties.

Worden de rechten, plichten en risico's van meet af aan echter op een tegennatuurlijke manier verdeeld, bijvoorbeeld wanneer een partij – al dan niet zichtbaar – wel gedreven is door eigen belang, dan is de kans op een faliekante afloop voor ofwel de opdrachtgever ofwel de (staal)bouwer, of beide, groot. Diegene die bij het schrijven van de

overeenkomst de pen vasthoudt (meestal de opdrachtgever), beschikt nagenoeg steeds over de macht om zijn eigen belang veilig te stellen. Daarmee komt grote maatschappelijke verantwoordelijkheid en ethisch bewustzijn bij die partij te liggen. In elk van de hierna vermelde voorbeelden valt steeds het eigen belang, dat aan de basis van een faliekante afloop ten gronde ligt, te bespeuren. Omdat niet alle projecten zijn beëindigd/opgeleverd, zijn soms niet alle details vermeld.

Nooit gebouwde projecten

Campus Maastricht

In 2000 besloot woningcorporatie Servatius de al eerder geplande studentencampus te bouwen. De corporatie ging in zee met architect en ingenieur Santiago Calatrava, die de campus ontwierp als een 300 m lange 'straat',

bestaande uit geschakelde kubussen, uitmondend in een 'dwarsstraat' met een 65 m hoge woontoren, eveneens opgebouwd uit kubussen. Onder de toren was een door kubussen ingeklemde, halfronde sporthal bedacht. De uit staal opgebouwde kubussen zouden, typerend voor Calatrava, op een geraamte van zogenaamde pi-frames rusten. Zowel de kubussen als de sporthal zouden worden bekleed met gepatineerd groen koper. Rondom het complex zou een grote vijver komen met een zuiveringsinstallatie om de koperdeeltjes uit het water te filteren. In het gebouw waren 96 guesthouses, 402 studio's en 22 appartementen voor universitaire medewerkers voorzien. Er was ook ruimte voor kantoren voor startende ondernemingen, en er zou een groot universitair sportcentrum komen. Drijvende kracht achter het project was toenmalig Servatius-directeur Leks Verzijlbergh, een persoonlijkheid getekend door een nagenoeg grenzeloze creativiteit in het zaken doen en door het voortdurend de grenzen opzoeken. Overtuigd van het feit dat corporaties meer moeten opereren als zelfstandige maatschappelijke ondernemingen, zette hij voor Servatius een eigen koers uit. Vanuit het besef dat volgens de Europese Unie binnen de EU onbelemmerd kapitaal moet kunnen stromen, had hij in de Franstalige, Belgische stad Luik, in de buurt van het TGV-station – ook van de hand van Calatrava en tweemaal

duurder dan begroot – reeds een omstreten project uitgevoerd, dat tot in Den Haag de wenkbrouwen had doen fronsen. In 2007 bracht hij, via een pre-kwalificatie waarin vertrouwen de hoofdfactor was, vier aannemers samen in een bouwteam: BAM Civiel Zuidoost (civiel), Victor Buyck (staal), Folcra (gevel), Cofelis (installaties). Vertrekend vanuit het voorontwerp van Calatrava werd in een eerste fase de bouwbaarheid onderzocht. Daarbij ging veel aandacht naar een zo optimaal mogelijke detaillering en overlappings van bouwkevels, om onverwachte zaken tijdens uitvoering zoveel mogelijk te vermijden. Denk daarbij aan de ontelbare sparingen nodig om de leidingen door de stalen constructie-elementen te voeren (in het VO was daaraan geen aandacht besteed), de aansluiting van de gevel op de ruwbouwconstructie, en de maatvoering

ervan, waarbij bleek dat geen rekening was gehouden met bouwtoleranties. Uiteindelijk werd na ongeveer twee jaar continu overleg tot een bouwbaar uitvoeringsontwerp gekomen. *So far so good.*

Kostenoverschrijding
Omdat al snel bij aanvang bleek dat de bouwsom het budget zou overschrijden, werd gelijktijdig gezocht naar haalbare oplossingen om de kosten te verminderen. Daarbij stuitte een aantal voorgestelde ontwerpwijzingen op weerstand bij de architect, zodat ze niet konden worden doorgevoerd. Het feit dat hij reeds lang voordien was aangesteld en door Servatius niet kon worden bewogen om te participeren in het bouwteam, was, achteraf gezien, teken aan de wand dat niet alle neuzen in dezelfde richting stonden en dat Servatius daartegen niet opgewassen bleek. Uiteindelijk werd het project in 2009 door Servatius afgeblazen. Officieel heette het dat er een grote kostenoverschrijding was en dat niet aan risicomangement was gedaan. De Raad van Toezicht stelde dat Verzijlbergh zich teveel als *einzelgänger* had gedragen. Als zondebok werd hij tevens ontslagen.

Kostenoverschrijding

Calatrava kreeg, volgens de persberichten, nadien nochtans 10,25 procent van de bouwsom, zoals was overeengekomen; in totaal ongeveer € 14 miljoen, tevens bevestigd door de rechtbank. Inmiddels waren alle (paal)funderingen uitgevoerd en alle aannemingscontracten ondertekend. In 2012 werd het verlies door het afblazen van het project geraamd op ongeveer € 80 miljoen. Waar liep het fout? Het is bekend dat veel creatievelingen over een grote dosis naïviteit (dienen te) beschikken om hun ambities waar te maken. Naïviteit, een combinatie van onbezorgdheid en kortzichtigheid, heeft dit project wellicht de das omgedaan omdat Verzijlbergh er trouwhartig vanuit ging dat elke partij betrokken bij het project zou volharden in zijn engagement vanuit het collectieve belang ('We bouwen die campus hoe dan ook'). Wanneer op een bepaald ogenblik echter een eigen belang de kop opsteekt, dan is dat dodelijk voor de onvoorzichtige naïeveling. Uiteindelijk heeft Servatius Verzijlbergh door de rechtbank doen veroordelen tot betaling van een schadevergoedende compensatie van

€ 10 miljoen. Zijn ontslag heeft deze man, zonder wiens creativiteit de campus er vanaf het begin sowieso nooit zou zijn gekomen, gedegradeerd tot een paria in de maatschappij. De staalbouwer (contractwaarde ongeveer € 27 miljoen; 8.500 ton staal en 45.000 m² aan staalplaat-betonvloeren) zag op slag een belangrijk contract verdwijnen, wat meteen voor een grote leegloop in de fabriek zorgde met alle bijhorende narigheid van dien. Einde van het liedje is dat Maastricht sindsdien op een A-locatie over het meest recente archeologisch patrimonium beschikt, in de vorm van een gigantische fundering die tot niets strekt.

The Pinnacle, Londen

In 2007 besloot Arab Investments het op een na hoogste kantoorgebouw in Londen te bouwen, bekend als 22 Bishopgate, maar ook wel *the Pinnacle* genoemd. In datzelfde jaar werd een bouwovereenkomst met Brookfield Multiplex gesloten, dat op haar beurt de bouw van de staalconstructie van het 64 verdiepingen hoge gebouw toevertrouwde aan een *joint venture* van Victor Buyck en Hollandia.

Een combinatie van een ongunstig vloerplan (door het golvende gevelpatroon) en een economische recessie in het Verenigd Koninkrijk zorgde voor grote moeilijkheden om voldoende huurders en financiering te vinden. Van 2008 tot 2013 werden monjesmaat en met geregelde onderbrekingen werkzaamheden verricht aan de funderingen, de betonnen liftschachten (tot aan de elfde verdieping) en de staalconstructie voor de drie ondergrondse verdiepingen. In 2013 blies Arab Investments het hele project af, toen, naar verluidt, ongeveer £ 400 miljoen aan het project was uitgegeven. Aangezien Brookfield van de staalbouwer contractueel bedongen had het risico van eventuele stopzetting van het project zelf te moeten dragen, werden beide staalbouwers dan ook plots met een grote wegvallende opdracht (contractwaarde: € 60 miljoen; 18.000 ton staal) geconfronteerd, zonder enige vorm van kosten- of schadecompensatie.

Recent heeft een nieuwe projectontwikkelaar het gebouw nieuw leven ingeblazen door een volledig nieuw doch minder spectaculair ontwerp voor te stellen.



The Pinnacle in Londen. De staalbouwers werden plots met een grote wegvallende opdracht geconfronteerd zonder kosten- of schadecompensatie.

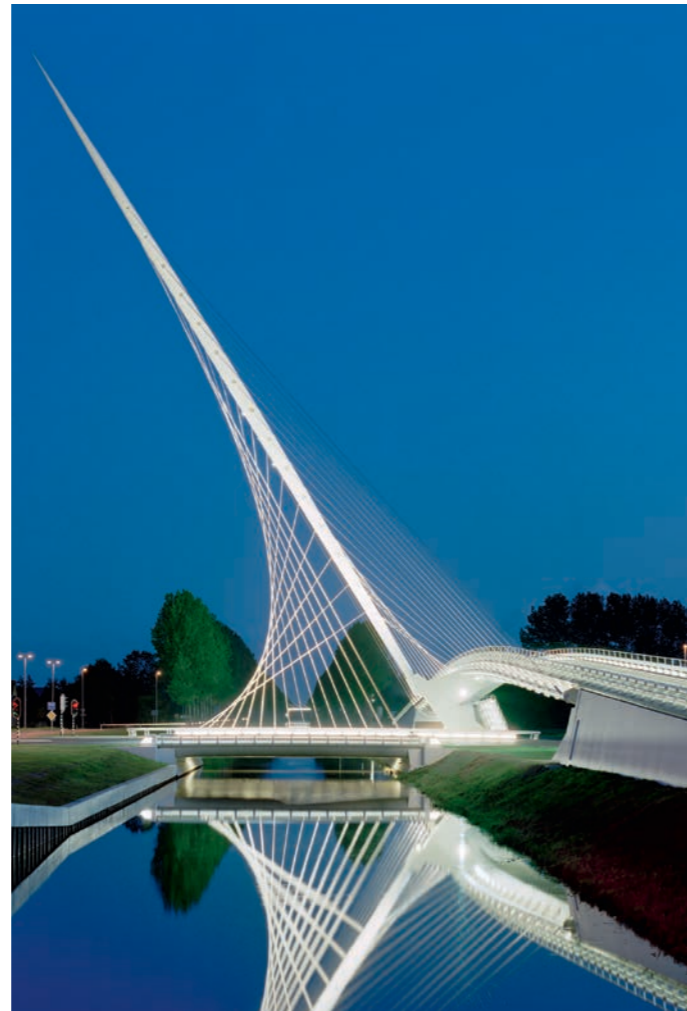


Foto: Alan Karchimer



De Calatrava-bridgen over de Hoofdvaart. Bij het plaatsen waren de randelementen niet waterdicht verlijmd.

Aanbesteden op basis van voorontwerp

Drie bruggen over de Hoofdvaart, Haarlemmermeer

In 1999 besloot de gemeente Haarlemmermeer met architect en ingenieur Santiago Calatrava in zee te gaan om de Hoofdvaart, die de ruggengraat vormt van de in 1852 drooggelegde polder, te markeren met drie in het landschap prominent aanwezige bruggen. Het gemeentebestuur wilde ook de flinke economische groei van vooral Hoofddorp en de bouw van meer dan 15.000 nieuwe Vinx-woningen visueel vastleggen met markante architectuur.

In december 2001 werden de civiele werken toevertrouwd aan een combinatie van drie aannemers, Dekker, Vobi en Van der Horst. De staalbouw van de drie sterk in het oog springende tuibruggen werd aan Victor Buyck gegund.

Tijdens de engineering van de bouwfasen en van (de volgorde van) het aanspannen van de tuikabels – dat contractueel aan de staalbouwer was toevertrouwd (en uitbesteed bij Iv-Consult) – kwam vrij snel aan het licht dat het constructief ontwerp van de drie bruggen op een aantal punten in het beste geval niet meer dan de status van voorontwerp had, zonder dat dit in het bestek specifiek was aangegeven. Zo bleek onder meer:

- dat (in het voorliggende ontwerp) geen (spannings)inzicht was gebeurd van de pyloondoorsnede bij de (grote) openingen waardoorheen de tuien aan de pyloon werden verankerd;
- dat de stalen dekplaat op een onvoldoende manier van (langs)verstijvingen was voorzien (dit gold ook voor andere op druk belaste platen);
- dat de schuifvaste verbinding tussen het betonnen dek en de stalen bovenflens ondermaats was bemeten;
- dat de ingewikkelde raakvlakken tussen landhoofden en opleggingen nog moesten worden ontworpen.

Uiteindelijk zorgde (het oplossen van) deze problemen ervoor dat met de bouw pas met een jaar vertraging kon worden gestart en dat niet alleen een aanzienlijke hoeveelheid meer staal nodig was maar dat ook de complexiteit

ervan flink toenam. Een en ander zorgde dan ook voor een fikse vordering van de staalbouwer. Ook voor het civiele werk waren dergelijke ontwerpperikelen, meerkosten en vertraging aan de orde.

Arbitragezaken

Achteraf is gebleken dat de gemeente, waar het project omstreden was en dus wellicht onder druk stond van aanstaande verkiezingen, van 6 maart 2002, besloot om niet te wachten met de aanbesteding en de contractvorming tot het voorontwerp uitgewerkt was tot een uitvoeringsontwerp. Achteraf gezien is dit een beslissing geweest waarvan de gevolgen zich tot op vandaag nog laten voelen. Aan de andere kant had een nieuwe coalitie het project wellicht afgevoerd.

Geconfronteerd met de (nadien terecht gebleken) vorderingen van de stalaannemer, gaf de gemeente niet thuis (in de gemeenteraad werd de eigen verantwoordelijkheid doodgewezen en de aannemers werden – overigens machteloos – met volstrekt onterechte aantijgingen als zondebok aangeduid (alsof zij die ontwerpfouten te verantwoorden zouden hebben gehad) zodat verschillende arbitragezaken tijdens de bouwfase nodig waren om die vorderingen juridisch vast te stellen. Bijzonder wrang was dat juist de staalbouwer die de directievoerder (een vof van Arcadis en Calatrava) en de gemeente op de ontwerpfouten had gewezen – en die dus uiteindelijk ervoor gezorgd had dat de bruggen niet onmiddellijk tijdens de bouw ervan zouden zijn ingestort, door de gemeente als verantwoordelijke voor alle ellende werd aangeduid. Zoals bekend kwamen de drie bruggen onmiddellijk na de oplevering in het nieuws wegens hevige roestvorming bij de overgang van de betonnen geprefabriceerde randelementen en de stalen bovenplaat van de kokervormige stalen brugdekken. Niettegenstaande alle werkzaamheden zonder opmerkingen waren opgeleverd, is in dat verband door directievoerder en gemeente gedurende 10 jaar standvastig gewezen op een vermeende gebrekkige conservering van de stalen bruggen. Het heeft van de staalbouwer drie verdere arbitragezaken geveerd (een kort geding, een geding ten gronde en een geding in beroep) om uiteindelijk, in 2014, definitief

en volledig te worden vrijgesproken van enige verantwoordelijkheid met betrekking tot de roestvorming.

Moreel besef

Met betrekking tot de betonnen randelementen voorzag het bestek overigens letterlijk dat ze op de stalen wegdekplaat waterdicht moesten worden verlijmd. Tijdens de plaatsing van de elementen (contractueel voorzien door de civiele aannemer) was het, bij toeval?, opnieuw de staalbouwer die vaststelde dat de randelementen helemaal niet waterdicht werden verlijmd (op sommige plaatsen werd overigens een luchtspleet van 2 cm waargenomen). De staalbouwer heeft toen verschillende keren de civiele aannemer, de directievoerder en de opdrachtgever schriftelijk verwittigd, waarbij hij waarschuwde voor belangrijke roestvorming op korte termijn omdat het regenwater eigenlijk vrij toegang had tot het inwendige van de brugdekconstructie.

Tot op vandaag blijft de vraag waarom door de gemeente en haar directievoerder niet is gereageerd toen tijdens de uitvoering werd gewezen op een uitvoering die niet verliep volgens bestek. Vermoedelijk heeft het er mee te maken gehad dat de datum van opening van de bruggen, door koningin Beatrix (op 1 juli 2004), erg dichtbij kwam.

Tijdens de arbitragegeschillen is trouwens ook nog gebleken dat geen waterdichte laag was aangebracht tussen het betonnen dek en de slijtlaag, zodat regenwater vrij kan toetreden tot de brugconstructie, wat formeel is verboden volgens de Eurocode (EN 1993-2 § 7.12(1)), die stelt dat brugdekken waterdicht behoren te zijn (...) teneinde indringing van water te vermijden.

Zelfs indien het besmeuren (*what's in a name?*) van een goede naam na vele jaren procederen volledig onterecht blijkt te zijn geweest, is de daardoor veroorzaakte (imago)schade op geen manier goed te maken, ook omdat ze vanuit juridisch oogpunt zeer moeilijk te onderbouwen en te staven valt. Daartoe gevraagd antwoordt een openbaar bestuur (als opdrachtgever) soms, zoals in dit geval, dat een aannemer dit maar van tevoren dient te weten en dat hij, indien hij een dergelijk risico niet wil lopen, eigenlijk maar in het



Foto: Adri van de Wege



Import uit China: 'In deze tijden waarin overheden de mond vol hebben van maatschappelijk verantwoord ondernemen, sluiten dezelfde overheden de ogen wanneer hen wordt gemeld dat de productie van de sluisdeuren en basculebruggen in China een CO₂-uitstoot veroorzaakt die 5x zo groot.'

geheel niet moet aanbieden. Een dergelijke insteek van een vanuit een machtscultuur opererend openbaar bestuur druipt in tegen het moreel besef.

Dat een openbaar bestuur als opdrachtgever, in dergelijke toch wel vrij duidelijke aan-gelegenheden, jarenlang het leven van een (staal)aannemer zuur kan maken, heeft alles te maken met het niet ter verantwoording geroepen willen worden (van onder meer de wethouder) in de gemeenteraad. Als een juridische instantie dan in een later stadium vonnist (waarbij de kans overigens reëel is dat de wethouder niet meer op post is, zoals in dit geval), dan kan die overheid immers nog steeds haar handen in onschuld wassen door te stellen 'we zijn ermee niet akkoord maar er is een juridisch vonnis wat we nu verplicht zijn om uit te voeren'.

Dat de staalbouwer willens en wetens moest bloeden, blijkt overigens nog uit volgend kafkaësk detail waarbij de gemeente zich op een bepaald moment meende te moeten verdedigen met het (door het scheidsrecht afgewezen) argument dat de door Victor Buyck voorgelegde 'door de bouwdirectie goedgekeurde tekeningen' door haar gemanipuleerd zouden zijn. Op de vraag welke tekeningen dan wel zouden zijn goedgekeurd, bleef het jarenlang muistil.

Import uit China

Sinds een aantal jaren hebben openbare besturen in verschillende Europese landen ook de weg naar China gevonden. Zichzelf verdedigend door te verwijzen naar Europese regelgeving 'in Brussel', laten ze nagenoeg onbelemmerd import uit China toe, zij het via onderaanneming van een lokale, lees: Europese aannemer. Belangrijk recent voorbeeld is de productie en levering van de vier grote sluisdeuren en de twee basculebruggen voor de Tweede Waaslandhavensluis in Antwerpen, de grootste ter wereld, goed voor in totaal 12.000 ton staalconstructie. Worden die sluisdeuren in de lage landen uitgevoerd, dan ligt de *rock bottom* prijs op ongeveer € 35 miljoen. De Chinese onderaannemer voerde naar verluidt het werk uit voor € 23 miljoen. Die rekt ongeveer € 4 miljoen extra voor het transport van Shanghai naar Antwerpen, samen dus € 27 miljoen. Dit lijkt

een besparing op te leveren voor de Vlaamse overheid (via de hoofdaannemer) van $35 - 27 = € 8$ miljoen.

Diezelfde overheid ziet echter, via minder inkomsten van belastingen, minstens 40% (voorzichtige waarde) niet terugvloeien. Dit vertegenwoordigt een verlies van € 14 miljoen aan inkomsten, ofwel een totaalverlies van $14 - 8 = € 6$ miljoen.

Het is natuurlijk de linkerbroekzak (de overheidsdienst Maritieme Toegang) die de winst incasseert en het is de rechterbroekzak (het Ministerie van Financiën) die het verlies draagt. *Penny wise and pound foolish?*

Het vermelde verlies houdt daarbij nog geen rekening met de ongeveer € 3 miljoen die de overheid (Sociale Zaken) verliest aan werkloosheidsuitkeringen, waarbij nog geen rekening is gehouden met het feit dat een staalbouwer door een dergelijk project niet te scoren, failliet zou kunnen gaan.

In deze tijden waarin ook overheden de mond vol hebben van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de noodzaak tot milieueffectenreducties, sluiten dezelfde overheden overigens ook de ogen wanneer hen wordt gemeld dat de productie in China een CO₂-uitstoot veroorzaakt die circa vijfmaal zo groot is vergeleken met een productie in de lage landen. Dit heeft uiteraard alles te maken met het milieuverontreinigende zeetransport van Shanghai naar Antwerpen. Tot slot kunnen Chinese ondernemingen hun goederen zonder het betalen van importtaksen in Europa invoeren, terwijl omgekeerd een belasting van circa 30% wordt gerekend. Er is dus duidelijk sprake van een beleid met twee maten en twee gewichten dat import uit China (waar lonen veel lager zijn, export expliciet wordt gesponsord door de overheid, sociale voorzieningen veel minder of niet aanwezig zijn, mensenrechten niet op een Europese manier worden gerespecteerd en waar reductie van milieueffecten voorlopig niet echt aan de orde is) met de rode loper verwelkomt ten koste van de eigen welvaart. Dat overheden daarbij nog ongestraft openbaar durven, mogen en kunnen verklaren, zoals in Antwerpen is gebeurd, dat een dergelijke import uit China nodig is omdat er in de lage landen geen capaciteit meer is om die staalconstructie uit te voeren, is hemel-

tergend. Een nationale overheid dient in de eerste plaats maatschappelijk verantwoord te besturen en dat doet ze niet als een van haar afdelingen uit is op haar eigen belang. Overigens is het in China uitgesloten dat dergelijke strategisch belangrijke constructies door niet-Chinese bedrijven zouden worden gemaakt. Een centraal overheidsapparaat ziet daar krachtig op toe.

Tot slot is het tekenend voor de kracht van het eigen belang dat een van de algemene aannemers die de Antwerpse sluisdeuren in China heeft besteld, volgens een recent persbericht nu aangekondigd heeft zelf een rechtszaak te zullen instellen tegen een opdrachtgever uit Wales omdat een ander (bagger)contract aldaar is toevertrouwd aan een concurrerende baggeronderneming uit China.

In de nabije toekomst staan belangrijke (zee) sluisprojecten op stapel, bijvoorbeeld te IJmuiden, Terneuzen en Zeebrugge. Het ziet ernaar uit dat dit soort projecten voor de staalbouwers der lage landen echt volledig voorbij zijn en dit enkel en alleen omwille van het dienen van een eigen belang van een opdrachtgever of civiele aannemer.

Gesjoemel met EN 1090

Sinds de invoering van de Europese normen EN 1090-1 en EN 1090-2 met betrekking tot het uitvoeren van staalconstructies, wordt door sommige opdrachtgevers ook een loopje genomen met het controleren van het feit of de aanbieder staalbouwers wel over de juiste certificering beschikken als het gaat om de uitvoeringsklasse. Zo is een geval bekend waarbij een Belgische overheidsinstantie een spoorproject, gespecificeerd als klasse EXC4, toevertrouwd aan een (laagst biedende) aannemerscombinatie waarbij er aan werd voorbijgegaan dat uit de in het aanbiedingsdossier opgenomen documenten bleek dat de uitvoerende staalbouwer slechts over EXC3 beschikte. Opnieuw was er een rechtszaak voor nodig om deze duidelijke 'vergis-sing' te laten rechtzetten. Ook in de private sector worden aanbiedingen voor bijvoorbeeld EXC4-constructies van EXC4-gecertificeerde staalbouwers wel eens op een ongepaste manier vergeleken met aanbiedingen van niet of lager gecerti-

ficeerde staalbouwers. En tevens wordt wel eens 'vergeten' dat de certificatie verplicht is alvorens tot fabricage mag worden overgegaan. Certificatie tijdens of na de uitvoering is immers expliciet verboden.

Verkrachting van Eurocodes

Sinds de invoering van de Eurocode-regels worden deze ontwerpregels in sommige gevallen gebruikt voor oneigenlijke doelen. Als voorbeeld kan worden vermeld het gebruik van het toetsingscriterium in § 5.2.3.3 in EN 1993-1-8 voor 'volledig sterke' verbindingen. Terwijl die bepaling een (overigens eenvoudige) bepaling ter classificatie van de sterkte van verbindingen is voor buigende momenten, wordt het begrip 'volledig sterk' in bestekken recent soms opgenomen als ontwerpvoorschrift voor verbindingen. Achteraf (= na opdrachtverstrekking, dus tijdens de uitvoering) blijkt dat het dan om een (vooraf verzwegen) eigenzinnige interpretatie van de betrokken bepaling door de bestekschrijvende constructeur gaat, waarbij de stelling wordt gehanteerd dat die bepaling geldt voor alle mogelijke snedekrachten (buigende momenten en bijhorende dwarskrachten om de beide hoofdasen, normaalkracht én torsie). Dat dit tot veel complexere verbindingen leidt, wordt op dat ogenblik het probleem van de staalbouwer, zelfs als heksentoeeren moeten worden uitgehaald om tot een überhaupt uitvoerbare verbinding te komen.

Men gaat hier duidelijk voorbij aan het feit dat een Eurocode ertoe dient om te worden toegepast en niet om naar believen te worden geïnterpreteerd. Bovendien stelt men dan dat, nadat de Eurocode verplicht van toepassing is gesteld, wanneer de Eurocode geen pasklaar antwoord geeft hoe de weerstand van een bepaalde verbinding dient te worden bepaald, in dat geval de staalbouwer maar een reeks van wetenschappelijke proeven moet uitvoeren om proefondervindelijk die weerstand te bepalen. Zou dit al de taak zou zijn van een staalbouwer, dan nog blijkt noch de contractuele planning noch de prijzentabel te voorzien in dit soort aangelegenheden. En als een staalbouwer hiertegen protesteert, dan wordt hij ook nog misprijzend aangekeken. Dat de constructeur verder meent te moeten stellen dat hem geen enkele verantwoordelijkheid



toekomt met betrekking tot de verbindingen, zorgt op dat ogenblik voor een keihard conflict. Veelal is de enige mogelijkheid die de staalbouwer rest, de juridische weg te kiezen (die, gezien het technisch karakter van het geschil en de veelal niet aanwezigheid van *in-depth* kennis bij de aangestelde deskundigen, onzeker is), zodat onmiddellijk bij de start van het project de sfeer danig al is verpest en ook andere, redelijk evidente aangelegenheden niet eens meer op een constructieve manier kunnen worden besproken. Juist om die reden kan over dit en een aantal andere gevallen niet verder worden uitgeweid. Wanneer een (staal)aannemer een dergelijk probleem bij de directievoerder of opdrachtgever aanklaagt, dan verkiest deze laatste in sommige gevallen liever een juridische

veldslag die vele jaren zal duren. Dat de totale juridische kosten soms de uiteindelijke meerkosten overstijgen, laat de opdrachtgever veelal koud (voor juridische kosten is immers een ander budget in zijn boekhouding aanwezig zodat het projectbudget er niet mee wordt belast), met andere woorden hij verkiest een uitputtingsslag. Openbare besturen kunnen zich die luxepositie permitteren vanuit hun machtspositie.

In dergelijke juridische disputen laten de strijdende partijen zich dan noodgedwongen bijstaan door technische experts, die veelal allen hebben meegewerkt aan de redactie van de Eurocodes. Het feit dat bepaalde experts, die zelf ook vaak een eigen belang hebben (via bijvoorbeeld een eigen ontwerp bureau of eigen ontwikkelde software), diametraal

tegenovergestelde standpunten innemen ten opzichte van de inhoud van bepaalde Eurocode-regels en menen dat Eurocode-regels dienen te worden geïnterpreteerd (veel meer dan te worden toegepast) is op zich reeds een bewijs dat niet van een (staal)aannemer kan worden verlangd kennis te hebben van al die wetenschappelijke *background* informatie.

Trend

De jongste jaren is met zekerheid een oorlog aan de gang waarbij sommige opdrachtgevers op alle mogelijke manieren trachten zo goedkoop mogelijk aan te kopen waarbij tezelfdertijd zoveel mogelijk (van de eigenlijk aan henzelf toebehorende) risico's bij de (staal)aannemers wordt gelegd en tezelfdertijd (in principe) mooie Europese doelstellingen via

de 'Chinese achterpoort' bewust omzeilen. De vermelde voorbeelden geven aan dat dit veelal op het randje van het fatsoenlijke is (dit randje wordt ook bewust opgezocht om zich op een gemakkelijke manier af te maken van de eigen verantwoordelijkheid) en soms er zelfs over (in geval van voorbedacht) in elk geval is een dergelijke evolutie funest voor een gezonde (uitbouw van de) samenleving in het algemeen en van de bouwsector in het bijzonder: een samenleving die toch, vanuit het besef dat we slechts eenmaal te leven hebben en grote verplichtingen hebben jegens de toekomstige generatie(s), in de eerste plaats gebaat is bij aandacht voor collectieve waarden. Waar het eigen belang geprevaleerd heeft, is in veel gevallen van een goede samenwerking

tussen alle bouwpartners tijdens de bouw van een project geen sprake geweest en is er constant over alles conflict en ruzie geweest, zodat, op korte of lange termijn, ook de persoonlijke, menselijke relatie sterk is gekneusd en zelfs kapot is gegaan. Een ideale voedingsbodem voor verzuring en onverdraagzaamheid en helemaal in tegenspraak met de met de jaren steeds fermere schriftelijke engagementen op gebied van maatschappelijk verantwoord en duurzaam ondernemen. Persoonlijke gesprekken leren overigens ook dat een insteek vanuit het eigen belang bij organisaties veelal persoonsgebonden is, waarbij de leider de richting uitzet en zijn/haar gedrag veelal tegen de borst stoot van de andere medewerkers die verplicht spreekverbod opgelegd krijgen. Het ziet er dus niet bijzonder rooskleurig uit voor de toch al jarenlang flink geteisterde (staal)bouwwereld.

Als de genoemde trend niet kan worden gekeerd, dan is de kans op een verdere verslechtering van de geschetste toestand reëel. Daarbij dreigt de rol van de (staal)aannemer verder te degraderen tot een nog grotere speelbal in de handen van een opdrachtgever. Diegenen die van mening zijn dat ze, uiteindelijk, op basis van het eigen belang, in een bepaald project gewonnen hebben (en de anderen verloren en afgemaakt), dienen te beseffen dat hun gedrag zeer kortzichtig is en van een korte-termijngerichtheid getuigt en een belemmering vormt voor een warme samenleving en de totstandkoming van prachtige projecten waar alle bouwpartners en ook toekomstige generaties met terecht en diepe voldoening en bewondering jarenlang op terug zullen kunnen blikken. Dit is dan ook een pleidooi voor projecten en contractvormen die gebaseerd zijn op het collectieve belang (opdrachtgevers, adviseurs, aannemers, maatschappij). •

Deze en de vorige bijdrage (*Bouwen met Staal 246*) draagt de auteur op aan alle bouwpartners (en hun vertegenwoordigers) waarmee Victor Buyck in het verleden en in toekomst op basis van echt wederzijds vertrouwen, met respect voor ieders know-how, risico's en verantwoordelijkheden, prachtige projecten heeft en zal mogen en kunnen bouwen.