

Economie

Ook de bulldozer moet groener

Kantoren, woningen en wegen worden al duurzaam gebouwd. Maar opdrachtgevers willen dat aannemers ook al tijdens de bouw het milieu in acht nemen. Tijd voor duurzame shovels en hijskranen.

Door Peter van Ammelrooy

Zemerken er niets van, de spelers die een balletje over de green jagen op de Haagse golfbaan Leeuwenbergh. Maar dertig meter onder hun voeten ploegt een boommachine van tachtig meter zich decimeter na decimeter door de bodem en naar de toekomst. Want in 2020, als de laatste bouwvakker de deur van de kerk achter zich dichttrekt, moet in de Haagse grond de groenste verkeerstunnel van Europa liggen.

Die status zal de Victory Boogie Woogietunnel niet alleen danken aan de zonnepanelen op de tunnelmond en het dienstgebouw. Of aan het luchtverversingssysteem dat fijnstof afvangt. Of aan het speciale asfalt dat de tunnel stiller maakt.

Ook tijdens de aanleg van de tunnel wordt er veel in het werk gesteld om het milieu te ontzien. Zo is de boor die we gebruiken een tweedehandsje, zegt Bramske van Beijma, belast met de vergroening van de en ergie- en watertak van BAM Infra, een van de aannemers van het Haagse project. 'We hebben eerder gebruikt bij de aanleg van de Sluiskiltunnel in Zeeland. Dat scheelt weer het maken van een nieuwe.' De boorkop is ietsje groter dan nodig was voor de twee Haagse tunnelbuizen, maar dat was geen probleem.

Meer impact heeft het besluit om het 'mobile' bouwmatériel op een schonere brandstof te laten draaien. Heftrucks, bulldozers, hijskranen, shovels en graafmachines zijn goed voor 8 procent van de jaarlijkse uitstoot van fijnstof door het verkeer, 8 procent van het broeikasgas CO₂, en 12 procent van de stikstofodden. Om die milieubelasting omlaag te krijgen is in 2016 Het Nieuwe Draaien bedacht. Het is een van de tientallen Green Deals, een reeks convenanten die bedrijfsleven, overheid en milieubeweging hebben gesloten om duurzame initiatieven te bevorderen.

Als een van de proefprojecten is de Rotterdamsebaan verkozen, een nieuw stuk snelweg bij Den Haag waarvan de Victory Boogie Woogietunnel deel uitmaakt.

Om aan de eisen van Het Nieuwe Draaien te voldoen giet BAM geen reguliere diesel in de tanks van de machines die de Victory Boogie Woogietunnel aanleggen, maar GTL. Voor dat gas-to-liquid wordt aardgas via een chemisch proces omgezet in een vloeibare brandstof. GTL is vier tot acht cent per liter duurder dan diesel. Maar de synthetische diesel leidt volgens schattingen tot 10 tot 15 procent minder uitstoot van stikstof en een reductie van fijnstof met 20 tot 30 procent. Over de vermindering van de uitstoot van CO₂ zijn nog geen harde uitspraken te doen. 'Er is dus vooral lokaal een ef-



Het taken van de boor, in de bekende kleuren van Mondriaan.

Advertentie

T-Mobile fopt bellers in de VS met faken 'geen gehoor'

Peter van Ammelrooy
Amsterdam

Miljoenen bellers in de VS zijn het slachtoffer geworden van grootschalig bedrog door T-Mobile US. Het bedrijf liet bij honderden miljoenen interlokale gesprekken de toon horen van het niet opnemen door de andere kant. In werkelijkheid bracht T-Mobile US geen verbinding tot stand.

Het bedrijf heeft een boete gekregen van 40 miljoen dollar (ruim 32 miljoen euro) van telecomtoezichthouder FCC. De mobiele verbindingen op het Amerikaanse platteland zijn al jaren slecht. Omdat in de dunbevolkte gebieden weinig klanten wonen of komen voelen belbedrijven er weinig voor om daar fors te in-

vesteren in hun netwerken. T-Mobile US blijkt dat telkens aan capaciteit te hebben gemaskeerd met een nepbetoon.

Het is niet bekend of deze methode ook door andere aanbieders wel eens is toegepast. Analist Tim Foulus van onderzoeksbureau Telecompaper zegt nog nooit van het fenomeen te hebben gehoord. 'Maar deze boete is wel erg pijnlijk voor T-Mobile US, omdat het bedrijf keihard oordeelt over zijn concurrenten.'

T-Mobile noemt de nepbetoon een 'onbedoeld' effect van de technologie die het in 2007 introduceerde voor gesprekken waarbij een verbinding te lang duurde. De FCC eiste in 2014 dat alle belbedrijven ophielden met het gebruik van nepbetoon.

Vakantie op
jouw manier

Nu volop
Last Minutes

Altijd
Inclusief
Auto

Wil jij tijdens je vakantie weg van de massa op ontdekking gaan en zelf je tempo bepalen? Zoek je rust, ruimte en vooral geen gedoe? Kijk dan op www.karinschoice.nl

Karin's Choice

Ontdek de mooiste plekjes

Altijd inclusief: ✓ vlucht ✓ verblijf ✓ huurauto



Portugal - Algarve - Oihos d'Agua
Vale de Carros Apartamenten

Italië - Toscana - Carrato Gudi
Agriturismo Isola Verde



INZEENING

De aanleg van de Victory Boogie Woogie-tunnel in Den Haag ging in januari gepaard met allerlei rituelen. Een pastoor zeggende de boormachine in en zangeres Eilen ten

Damme zong als tunnelpatin het oude mijnwerkerslied *Glöck Auf*. Er werd ook een beeldje geplaatst van de beschermheilige van de tunnelbouwers: de heilige Barbara.

Foto ANP



bij de Victory Boogie Woogie-tunnel bij Den Haag.

Foto ANP

fect, voor de omwonenden', zegt Van Beijma.

Ook de bouwvakkers die voor hun werk op diesel rijden mogen GTL-tanken, ook al is BAM Infra daarmee iets duurder uit. Een Shell-pompstation heeft de nieuwe brandstof in zijn assortiment opgenomen. 'Het voordeel van GTL', zegt Van Beijma, 'is dat je er geen nieuwe motor voor nodig hebt'. Voor de bouwwereld is dat van belang. De gemiddelde Nederlander mag dan om de vier jaar zijn auto inruilen, bouwmachines gaan tien tot vijftien jaar mee.

De bestuurders van die machines gaan nog langer mee en, zoals met alle vakmensen, sluiten er energiebesparende gewoontes in hun gedrag. Bij Soma Bedrijfsopleidingen in Harderwijk kunnen machinisten leren hoe ze efficiënter en effectiever kunnen werken.

Soma beschikt in Harderwijk over een immense zandbak, meer dan vijftig voetbalvelden groot, omzoomd door bossen.

machinisten via internet doorwerken en een 'schouw' een half jaar later. Met dat laatste bekijken de opleiders of de cursist het geleerde wel (goed) in de praktijk brengt. 'Je moet voorkomen dat mensen in hun oude gedrag vervallen', zegt Kloosterman. 'Want dan zijn die dure cursussen voor niets geweest.'

Machinisten staan vaak argwanend te gemoeten tegenover Kloostermans boodschap dat ze flink kunnen besparen door hun werkmethodes aan te passen. 'Zo doe ik het al jaren', klinkt het al snel. Gelukkig voor Kloosterman is vrijwel al het rijdend materieel voorzien van een boordcomputer, waaruit hij gegevens als draafuren, toerental en dieselverbruik kan halen.

'Zo pocht een machinist dat hij veel minder brandstof verbruikte dan een collega op exact dezelfde machine: gemiddeld 9 liter per uur tegen 12 liter. Bij het uitlezen van de gegevens bleek de gene die zuiniger leek meer uren te maken en zijn machine vaak stationair te laten draaien, in plaats van hem uit te zetten als er niks te doen was. De man van 12 liter deed dat wel. Die draalde minder tijd en was aan het einde toch zuiniger.'

Het zijn vaak kleine ingrepen waarmee machinisten brandstof kunnen besparen - slimmigheden die hun werkgever op jaarbasis duizenden euro's per machine kunnen schelen. Dat tikt bij een machinepark van tientallen tot honderden machines lekker aan.

Een andere, ingesleten routine die Kloosterman bestrijdt is het altijd op het hoogste toerental laten draaien van machines. 'Het meeste materiaal is uitgerust met een eco-knop. Dan gebruik je drie kwart van het maximale toerental. Dat is meestal meer dan voldoende. Alleen bij echt zwaar werk heb je een hoger toerental nodig.' Kloosterman zou graag zien dat fabrikanten de zuinigste modus als standaard zouden instellen.

Het zijn niet alleen de machinisten die ander gedrag moeten worden aangeleerd. Kloosterman: 'Als een bedrijf ons inhuurt, roep ik altijd dat ook de planner en de uitvoerder op cursus moeten. Neem een afwerkmaschine voor asfalt. Die heeft een opwarmtijd van een half uur. Meestal wordt die machine aan het begin van de werkdag aangezet. Maar als het asfalt niet een half uur later wordt geleverd, heeft dat geen zin. De planner moet dus nagaan bij de leverancier wanneer die kan leveren en de uitvoerder moet op die dag kijken of dat tijdstip ook wordt gehaald.'

Je moet voorkomen dat mensen in hun oude gedrag vervallen. Want dan zijn die dure cursussen voor niets geweest

Sytze Kloosterman van Soma over het monitoren van deelnemers aan de cursus.

Daarin kunnen de cursisten hun kennis in de praktijk toetsen. Er staan op dit terrein een handvol hijskranen, tientallen bulldozers en shovels en een heuse heli-installatie. Er ligt zelfs een verweesd stukje spoorlijn van enkele tientallen meters, inclusief een stukje dat licht helt, om te oefenen in het hijsen van rails en bleken in bochten.

Voor Sytze Kloosterman, accountmanager bij Soma en 30 jaar machinist geweest, is er weinig nieuw aan Het Nieuwe Draaien. Hij gaf veertien jaar geleden voor het eerst al een cursus efficiënt en effectief machinegebruik.

Wat begon als een vraag van een particuliere aannemer uit Nieuwegein voor een bijspijkercursus van één dag is uitgegroeid tot een gecertificeerde opleiding met praktijktraining, een lespakket dat

Het geschil

ZORGFRAUDE

Waarover ging het geschil? Zorgverzekeraar Zilveren Kruis begon in 2017 te vermoeden dat wijkverpleegorganisatie Current Care fraudeerde met fictieve zorgrapportages. De verdenking rees onder meer na dat drie stagiairs van het ROC van Amsterdam in hun stageverslag hadden geschreven dat ze werkzaamheden moesten verrichten en die moesten ondertekenen met namen van oud-werknemers van Current Care. De directeur van het ROC deed vervolgens een melding bij de Inspectie voor de Gezondheidszorg.

Daarnaast heeft het personeel, dat bepaalt wat een cliënt nodig heeft, niet de juiste opleiding en blijkt dat een van de wijkverpleegkundigen volgens de papieren elf keer op hetzelfde moment bij twee verschillende cliënten heeft gewerkt. Gezien de reistijd van een

Current Care Wil vrijgepleit worden van fraude en eist 75.000 euro schadevergoeding.

Zilveren Kruis Zegt dat Current Care fraude heeft gepleegd.



half uur tussen de twee cliënten betekent dit volgens de zorgverzekeraar dat ook deze rapportages vals zijn.

De zorgverzekeraar eist als gevolg ruim een miljoen euro terug en doet aangifte tegen de wijkverpleegorganisatie met vestigingen in Utrecht, Amersfoort, Amsterdam en Deventer. Current Care zegt dat het helemaal niet betrokken is bij fraude en stapt naar de rechter.

Wat wilde de eiser?

Allereerst moet de rechter Zilveren Kruis verbieden te suggereren dat Current Care betrokken is bij fraude. Als dit gelukt is, moet de zorgverzekeraar een rectificatie sturen naar de cliënten van de wijkverpleegorganisatie die bij Zilveren Kruis zijn verzekerd. Verder wil Current Care ook een schadevergoeding van 75.000 euro.

De verdenkingen van Zilveren Kruis zijn onjuist of moeten in een

ander licht gezien worden, zegt Current Care. De onregelmatigheden zouden plaats hebben gevonden bij Current Care Amsterdam en Current Care Amersfoort. Die staan volgens Current Care los van het bedrijf. De wijkverpleegorganisatie doet naar et zeggen alleen de administratie voor Amsterdam en Amersfoort.

Hoe luidde het verweer?

Onzin, zegt Zilveren Kruis. De declaraties van alle vestigingen worden met dezelfde registratiecode gestuurd. Van enig onderscheid tussen vestigingen is daardoor geen sprake. Daarnaast lenen de vestigingen ook personeel aan elkaar uit. De samenwerking gaat dus verder dan alleen het verzorgen van de administratie.

Wat vond de rechter?

De rechter geeft Zilveren Kruis gelijk.

Er zijn inderdaad genoeg aanwijzingen om Current Care van fraude te verdenken. De melding van de stagiairs dat zij fictieve rapportages moesten maken, is daarvoor het belangrijkste bewijs. Current Care heeft dit bewijs volgens de rechter onvoldoende betwist. Het enige wat de wijkverpleegorganisatie hier tegen inbracht, is dat dit in Amsterdam plaatsvond. Maar het argument dat Current Care Amsterdam en Current Care Amersfoort los staan van het bedrijf, vindt de rechter niet overtuigend.

Het vonnis?

Zilveren Kruis hoeft geen schadevergoeding te betalen aan Current Care. Een rectificatie is ook niet nodig. In plaats daarvan moet Current Care de 4.710 euro die het kort geding kostte voor Zilveren Kruis vergoeden.

Gidi Pols