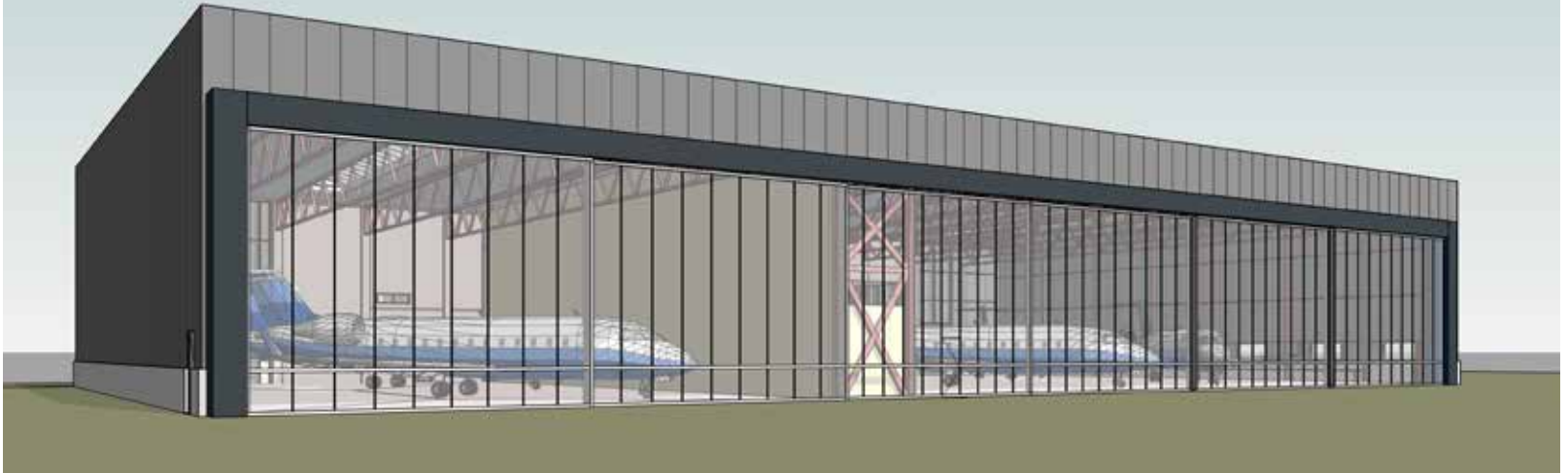


“Duitse werkwijze, Nederlandse denkwijze”



Sinds enkele jaren heeft Willems Bouwbedrijf BV eveneens een vestiging over de grens, in Düsseldorf. Met Willems Industriebau GmbH wil het bedrijf ook in het Duitse grensgebied voet aan de grond krijgen, vertelt directeur Joep Willems. Binnenkort start er bijvoorbeeld de bouw van een vliegtuighangar op het vliegveld van Mönchengladbach.

Wanneer je met Venlo als middelpunt een denkbeeldige cirkel trekt, kom je voor de helft uit op Duits grondgebied. Andere wetten, andere regels, andere cultuur. Willems besloot die uitdaging aan te gaan. “We willen de cirkel rond maken, in Duitsland liggen allerlei mogelijkheden, zeker in de afgelopen jaren omdat ze minder last van de crisis hadden dan wij.” Dat gebeurde eerst vanuit de Nederlandse vestiging, maar Willems merkte dat hij beter een Duitse vestiging kon oprichten. “Vanwege de regels inderdaad, maar ook vanwege de werkwijze. In Duitsland hanteren ze een wat andere werkwijze, iets andere materialen. Daar gaan we in mee; we werken op hun manier, met

uitsluitend in Duitsland gekeurde materialen. Wat ze waarderen is de Nederlandse manier van denken over een bouwproject. Dat brengen wij samen.”

Dat leidt dus tot projecten zoals op het vliegveld van Mönchengladbach, een klein vliegveld voor zakelijke vliegvluchten en privévluchten. Voor Elite Jet GmbH gaat Willems Industriebau daar een nieuwe reparatie- en onderhoudshangar realiseren. “We hebben een tijd geleden twee van zulke hangars gerealiseerd op Maastricht Aachen Airport. Zo zijn we bij dit project uitgekomen. Hiermee kunnen we laten zien dat we meer doen dan alleen bouwen, dat we de opdrachtgever alles uit handen kunnen nemen. De

architectkeuze, het vergunningstraject, milieukundig onderzoek, de complete engineering.”

De hangar heeft volgens Willems een aantal specifieke kenmerken. Hij noemt de grote overspanningen. “Er moeten wel vliegtuigen in passen.” De toegangspoorten, zijn daar eveneens op afgestemd, zegt hij. “Daar werden sowieso nog bepaalde andere eisen aan gesteld. Zo moeten ze gemakkelijk te bedienen zijn en voorzien zijn van te verwarmen rails. Verder komt er een vloestofdichte vloer in, met het oog op de hydraulische oliën. En aan het dak komt een veiligheidssysteem. Medewerkers die op steigers staan bij het werken aan een vliegtuig kunnen zich daar aan bevestigen.” Waar eveneens rekening mee moest worden gehouden, zegt Willems, is dat de hangar in het overstromingsgebied van de Niers wordt gebouwd. “We bouwen op een verhoging en moeten dat elders op het vliegveld compenseren vanwege het watercompenserend vermogen van de omgeving.”

De bouw start na de bouwvak, aan de voorbereiding werd afgelopen 1,5 jaar besteed. “In Duitsland nemen ze, ten opzichte van Nederland, meer de tijd voor het voortraject. Ze weten dat bepaalde zaken goed geregeld moeten worden en dus tijd vragen. Ze willen graag dat je je huiswerk goed doet en niet tijdens de bouw voor verrassingen komt te staan.” Tot slot merkt Willems op dat zijn bedrijf in Duitsland steeds meer voet aan de grond krijgt. “We hebben de laatste tijd enkele grotere projecten gedaan, zien duidelijk groei. Daar blijven we gestaag aan voortbouwen.” ■

