

Ruwbouw

& algemene aanneming

**Betonstaalsector versterkt
zijn imago**

**Geslaagde studiedag
veiligheid**

**Het beroep van algemene
aannemer onder de loep**

**François Bellot aanwezig op de
Algemene Vergadering van
de Uasw**



Confederatie Bouw
Ruwbouw & Algemene Aanneming
Bouw, energie & milieu



Uw businesskrediet in 1,2,3?

Wanneer u achter een businessopportunity gaat, kan een krediet helpen om snel een beslissing te nemen. Op zoek naar een krediet met een minimum aan papierwerk, voor een maximum aan resultaat?

Bel onze ING adviseurs op 0800 15 123.



ING 

[ing.be/123](https://www.ing.be/123)

Zou de brand in de kathedraal van de Notre-Dame in Parijs ons niet tot meer nederigheid moeten oproepen?

De beelden van de brand in de kathedraal van de Notre-Dame in Parijs blijven in ons geheugen gegrift. De reacties die zij hebben opgeroepen zijn legio en staan in verhouding tot deze nationale tragedie. Eén reactie in het bijzonder trok mijn aandacht: het debat over de duur van de toekomstige renovatiewerkzaamheden aan de kathedraal, van een periode van vijf jaar, zoals aangekondigd door de President van de Republiek, tot termijnen van ongeveer tien tot twintig jaar, volgens sommige deskundigen.



Afgezien van de sterke politieke wil tot wederopbouw, die alleen maar kan worden toegejuicht, is één van de belangrijkste vragen dat dit debat oproept, het vermogen van een land als Frankrijk om voldoende vakmensen te mobiliseren om deel te nemen aan deze grootschalige restauratie. De bouw van de kathedraal van Parijs heeft bijna twee eeuwen geduurd, dus is het begrijpelijk dat het een tijdje - enkele decennia? - zal duren voordat de structuur en het dak van de kathedraal weer opgebouwd en gerestaureerd zijn. Er wordt echter geen rekening gehouden met twee elementen: enerzijds de technische vooruitgang, met inbegrip van de computertechnologie, in de hedendaagse bouwkunst en anderzijds het feit dat de kathedraal van Parijs ten tijde van de bouw zeker niet het enige monument in opbouw was. Tienduizenden ambachtslieden (steenhouwers, ijzerwerkers, timmermannen, schrijnwerkers, ...) reisden door heel Europa om hun kennis te delen in het belang van de gotische kunst.

Verre van mij de middeleeuwse nostalgie, maar eerder de reeds bekende vaststelling dat de huidige jeugd steeds minder geïnteresseerd is in de manuele beroepen. Als een land als Frankrijk echter zo ver gaat dat het zich afvraagt of het wel voldoende geschoolde arbeidskrachten kan vinden om zijn kunstwerken te herstellen, lijkt het schrijnend gebrek aan geschoolde arbeidskrachten waarmee we te maken hebben mij nog meer op te vallen. De campagnes van de Confederatie Bouw, die onlangs gestart zijn om jongeren warm te maken voor de manuele beroepen, zijn dan ook meer dan welkom. Ik ben er zeker van dat zij erin zullen slagen om de persoonlijke ontwikkeling van onze medewerkers op de bouwplaatsen (opnieuw) onder de aandacht te brengen. De jongeren hebben nog steeds de mogelijkheid om deel te nemen aan de concrete realisatie van gebouwen die hen misschien nog eeuwenlang zullen overleven.

Met collegiale groeten,

Frank Goes
Voorzitter

COLOFON

Confederatie Bouw

Lombardstraat 34-42 • 1000 Brussel
Tel: +32 (0)2 545 57 10
Fax: +32 (0)2 545 58 59
www.confederatiebouw.be
BTW: BE 406 479 092

Verschijningsfrequentie / Oplage

4x per jaar • 3.200 exemplaren

Verantwoordelijke Uitgever

Faba
Lombardstraat 34-42 • 1000 Brussel
Tel: +32 (0)2 511 65 95 • Fax: +32 (0)2 514 18 75
faba@confederatiebouw.be • www.faba.be

Directeur Communicatie

Filip Coveliers
filip.coveliers@confederatiebouw.be

Advertentieverantwoordelijke

Kristel Dekempeneer
kristel.dekempeneer@confederatiebouw.be
Tel. 02/545 56 99 • Mobiel 0474/81 38 76

Redactie

Faba
communicatiefaba@confederatiebouw.be
Gunther Guinée
Hoogboomsteenweg 135 bus 4 • 2950 Kapellen
Tel.: +32 (0)3 888.27.33 • gunther.guinee@telenet.be

Vertaling

Anouk van den Broek
anoukvd@hotmail.com

Vormgeving

Abder-Razzaq Boujdaini
abder-razzaaq.boujdaini@confederatiebouw.be

SAVE THE DATE!

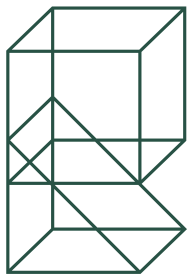
Realty
19—20 September
Knokke-Heist



**The future is invited.
So are you.**

These speakers have already confirmed:

- **Rudy Aernoudt**,
Chief Economist of the European Commission
- **Professor Alexander D’Hooghe**,
Partner Design Firm ORG
- **Craig Hughes**,
Global Real Estate Leader PWC
- **Serge Fautré**,
CEO AG Real Estate
- **Count Leopold Lippens**,
Mayor Knokke-Heist
- **Rik Vandenberghe**,
CEO Besix



Realty

Belgium’s
Real Estate
Summit

Discover
the full programme on
www.realty-belgium.be!



Get your ticket now.
The number of tickets is
strictly limited to 2.000.

6



Het beroep van algemene aannemer onder de loep

Jelena Dobbels van de Vrije Universiteit Brussel neemt de opkomst en ontwikkeling van het beroep van algemene aannemer in België onder de loep in haar doctoraat 'Becoming Professional Practitioners. A History of General Contractors in Belgium, 1870-1970'.

3

Edito
Zou de brand in de kathedraal van de Notre-Dame in Parijs ons niet tot meer nederigheid moeten oproepen?

6

In gesprek met Jelena Dobbels over haar doctoraat
Het beroep van algemene aannemer onder de loep

8

“Horen, zien en gezien worden” als rode draad
Geslaagde studiedag veiligheid in de spoorwegbouw

8



Geslaagde studiedag veiligheid in de spoorwegbouw

Op dinsdag 19 maart organiseerde de Uasw een interdisciplinaire studievoormiddag over veiligheid op het werk op en rond de spoorwegen. De rode draad was de veiligheidscultuur en de basisprincipes: “Horen, zien en gezien worden”.

12

Overheidsopdrachten: e-facturatie
Verplichting voor de aanbesteders om elektronische facturen te aanvaarden

15

Save The Date
Binnenkort: Infosessies over de certificatie en traceerbaarheid van de grond in Wallonië

16

Nieuwe communicatie-campagne
Max voor veiligheid!

18

WTCB
Doorstempelen van betonnen vloerplaten: aandacht voor de lastenverdeling

Een publicatie van:



De Federatie van Algemene Bouwaanemers,
De Unie van Aannemers van Spoorwegwerken,
De Federatie van Ontwikkelaars-Woningbouwers,
De Groepering van Aannemers van Industriebouw en
De Groepering van Houtskeldebouw
De Groepering van Algemene Aannemers van Zwembadbouwers



20

Projectbezoek
Africamuseum Tervuren
Slank stalen schrijnwerk voor geklasseerd gebouw

26

In gesprek met Marc Dubaere,
Voorzitter van Cobesta
Betonstaalsector versterkt zijn imago

28

Algemene Vergadering
De minister van Mobiliteit, François Bellot, aanwezig op de Algemene Vergadering van de Uasw!



Het beroep van algemene aannemer onder de loep

Er wordt vaak gezegd dat Belgen een baksteen in de maag hebben, waarmee verwezen wordt naar de drang om een eigen woning te (ver)bouwen. Bij dergelijke bouwactiviteiten wordt beroep gedaan op professionele bouwactoren zoals architecten, algemene aannemers of ingenieurs. In België ontstond het beroep van 'algemene aannemer' vanaf de jaren 1870, maar hoe evolueerde dit op lange termijn?

Jelena Dobbels nam de voorbije vier jaar de opkomst en ontwikkeling van het beroep van algemene aannemer in België onder de loep in haar doctoraat 'Becoming Professional Practitioners. A History of General Contractors in Belgium, 1870-1970', dat binnen het Strategic Research Program on Construction History van de Vrije Universiteit Brussel werd uitgevoerd.

Waarom heb je ervoor gekozen om vier jaar onderzoek te voeren naar de geschiedenis van het beroep van 'algemene aannemer'?

In architectuurgeschiedenis werd er lange tijd gefocust op de rol en positie van architecten in de Belgische bouwsector. Daardoor kennen we vandaag voor veel bekende bouwprojecten de naam van de architect die het ontwierp, maar is het vaak onduidelijk welke andere bouwactoren erbij betrokken waren. De laatste jaren kwam er binnen geschiedenis over architectuur en bouwen ook meer aandacht voor andere bouwactoren, zoals ingenieurs. Maar, om een completer en correcter beeld te krijgen, is het belangrijk om ook onderzoek te voeren naar de rol van algemene aannemers in de totstandkoming van het Belgische gebouwenpatrimonium. Toen ik in 2014 startte met mijn onderzoek, was er heel weinig bekend over Belgische algemene aannemers. Daarom heb ik een algemene studie gemaakt over de geschiedenis van het beroep in België, om hierover een brede basiskennis te ontwikkelen.

Je onderzoek start in 1870, waarom?

Het laatste kwart van de 19de eeuw was een heel belangrijke periode voor de Belgische bouwsector. Er was veel bouwactiviteit door de toegenomen industrialisering en door de Belgische onafhankelijkheid in 1830. In die context



Dr. Jelena Dobbels, department of Architectural Engineering van de VUB

van grote bouwprojecten die aan een snel tempo moesten gerealiseerd worden, trachtte men die projecten te standaardiseren en efficiënt te organiseren, onder meer via de introductie van openbare aanbestedingen die in de 19de eeuw de norm werden voor publieke bouwprojecten. Vanaf de jaren 1870 kon een opdrachtgever ook beroep doen op een 'algemene aannemer'. Die was verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering van het volledige bouwproject, waardoor het project sneller en efficiënter kon uitgevoerd worden dan wanneer voor de verschillende delen van het bouwproject (timmerwerk, metselwerk, ...) verschillende personen moesten aangesproken worden. In 1880-1881 werd de nationale algemene aannemersvereniging opgericht, de voorloper van de huidige Faba. Daarom was het belangrijk om mijn onderzoek in deze periode te laten starten.

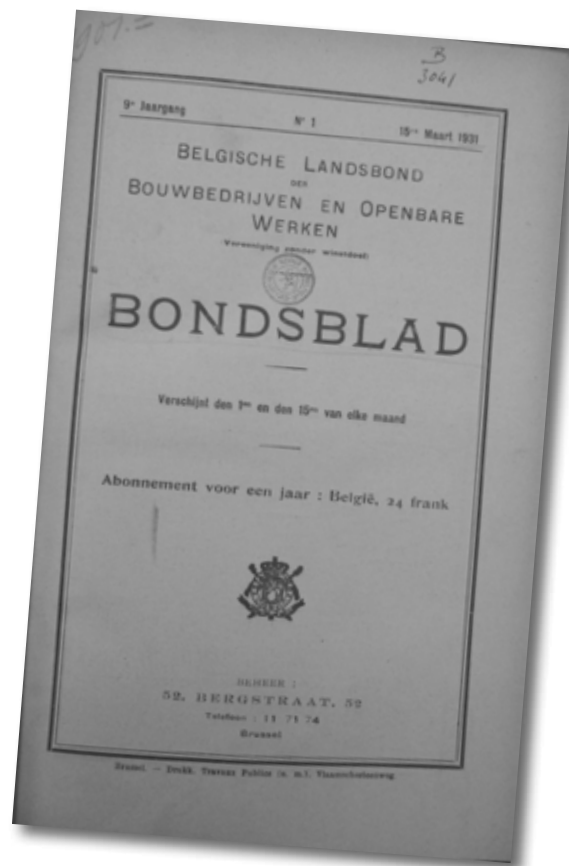
Kan je een belangrijk inzicht uit je doctoraat delen met ons?

Mijn onderzoek maakte duidelijk dat Belgische algemene aannemersbedrijven vanaf de jaren 1870 een heel breed profiel hadden, waarbij ze verschillende soorten projecten combineerden om economische marktveranderingen te kunnen opvangen, zoveel mogelijk jobzekerheid te creëren voor hun werknemers, en hun bedrijf draaiende te houden. Ze combineerden publieke en private bouwprojecten, en realiseerden ook hun eigen bouwprojecten, die ze zelf pre-financierden en pas nadien verkochten, wat we nu als vastgoedactiviteiten zouden omschrijven. Daarin verschillen Belgische algemene aannemers bijvoorbeeld van hun Franse collega's, die in de 19de eeuw ofwel publieke bouwprojecten uitvoerden ofwel op de private bouwmarkt actief waren.

Je onderzoek is interessant vanuit historisch-wetenschappelijk oogpunt. Maar heeft het daarnaast ook een hedendaagse relevantie?

Zeker. Om het protest tegen de afschaffing van de Vestigingswet voor algemene aannemers bijvoorbeeld te kunnen begrijpen, is het belangrijk om de geschiedenis van het beroep te kennen, en te weten hoe de wettelijke context tot stand is gekomen. Als je in mijn doctoraat leest dat de Faba al sinds de 19de eeuw voor een beroepsafbakening pleitte, die er pas kwam in 1964 (Vestigingswet voor Aannemers) en 2007 (Vestigingswet voor Algemene Aannemers), zie je dat dit een hele lange strijd geweest is. Door die Vestigingswet nu af te schaffen op Vlaams niveau, om een gelijke situatie op Europees niveau te creëren en aan Vlaamse algemene aannemers geen hogere eisen op te leggen dan elders in Europa, verdwijnt natuurlijk een kwaliteitsgarantie van het beroep.

Daarnaast hoop ik met mijn onderzoek ook een impact te hebben op de manier waarop we naar het gebouwd patrimonium kijken. En dat we daarbij niet langer enkel aandacht hebben voor de architect die een bepaald gebouw ontwierp,



maar dat voor ook andere actoren die het gebouw uitvoerden, zoals algemene aannemers.

Je doctoraat is nu afgerond. Werk je nog verder aan ander onderzoek over algemene aannemers?

Ja. Ik werk nog steeds op de Vrije Universiteit Brussel, aan het departement Architectural Engineering. Daar geef ik niet enkel les aan toekomstige ingenieur-architecten, maar werk ik ook als post-doctorand. Ik ben volop op zoek naar archiefmateriaal van algemene aannemersbedrijven, om de evoluties van zo'n bedrijf in kaart te kunnen brengen en als voorbeeld te kunnen toevoegen aan het bestaande grote verhaal, en/of dit verhaal aan te passen op basis van nieuwe archiefinzichten. Zo'n archiefmateriaal is heel uiteenlopend: boekhoudkundige verslagen, personeelslijsten, projectdossiers, reclamefolders, advertenties, enzovoort. Bedrijven of verenigingen die over dergelijke documenten beschikken, kunnen me steeds contacteren om deze documentatie samen door te nemen en mogelijke onderzoekspistes te bekijken. Het kan immers voor een bedrijf ook heel interessant zijn om meer te weten te komen over de eigen bedrijfs geschiedenis, en deze informatie bijvoorbeeld in huidige advertenties of opendeurdagen uit te spelen. ●

Dr. Jelena Dobbels
Department of Architectural Engineering
Jelena.Dobbels@vub.be



“Horen, zien en gezien worden” als rode draad

Geslaagde studiedag veiligheid in de spoorwegbouw

Op 19 maart 2019 organiseerde de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (Uasw) bij de Confederatie Bouw in Brussel een studievoormiddag rond veiligheid in de spoorwegenbouw. De rode draad werd gevormd door veiligheidscultuur en de basisprincipes “horen, zien en gezien worden” bij werken op en langs de sporen. Wij gingen ons oor nog eens extra te luisteren leggen bij twee prominente voordrachtgevers over hun ervaringen en bedenkingen bij dit meer dan geslaagd evenement.

Hoe kunnen we onze bedrijven helpen om hun werven op het spoor beter voor te bereiden (bv. aanleg van sporen, bovenleidingen, signalisatie)? Welke risico's zijn te vermijden met het oog op de preventie van incidenten of zelfs ernstige of zeer ernstige ongevallen in het spoordomein? Dit soort vragen kwamen allemaal aan bod tijdens deze eerste en drukbezochte Veiligheidsdag in de spoorwegenbouw. Er waren sprekers van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS), van de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel en het eraan verbonden ingenieurs-en projectmanagementbureau TUC RAIL gespecialiseerd in spoorwegtechnologie, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), van de beroepsvereniging van veiligheidscoördinatoren (VC-CS) en van de Uasw.

De rode draad was veiligheidscultuur en de basisprincipes “horen, zien en gezien worden” bij werken op en langs de sporen. In dat kader kwam ook Max aan bod, de stripfiguur die in 2017 door de Uasw werd gelanceerd in haar campagne “Max voor veiligheid, hij is op het goede spoor!”. Hij staat eveneens in het teken van deze basisprincipes, die essentieel zijn bij het beheersen van spoorwegrisico's.

“Horen, zien en gezien worden” was ook de kern van het betoog van Inge Lauwereys, Occupational Health & Safety Manager bij Infrabel.



Het gaat hier dus niet over passagiers of voetgangers die moeten horen, zien of gezien worden?

Nee, daadwerkelijk over de mensen die werken in en langs sporen of deze werken mee begeleiden. Deze basisprincipes vormen inderdaad de kern van alle beveiligingssystemen. Zowel bij hoogtechnologische systemen als ATW-TX als bij het basissysteem waarbij het treinverkeer aangekondigd wordt door een zogenaamde schildwacht.

En dat werpt duidelijk zijn vruchten af, want het aantal incidenten of ongevallen is laag en neemt gelukkig nog af... Het aantal arbeidsongevallen is inderdaad sterk gedaald en dat stemt me erg hoopvol. Maar elk ongeval of incident blijft er één te veel. Bovendien is niet enkel het aantal ongevallen van belang maar ook de ernst en de oorzaken die aan de basis lagen van het ongeval.

Binnen Infrabel streven wij ernaar om risico's tot een minimum te herleiden en dat doen wij op verschillende manieren. Zo schakelen we meer en meer over op het volledig buitendienststellen van sporen waarop gewerkt wordt. Een ander voorbeeld van goede aanpak is om werken zoveel mo-



Inge Lauwereys van Infrabel

gelijk te groeperen: alle werken gaande van de bovenleiding tot de sporen worden op een bepaald stuk spoor gelijktijdig uitgevoerd om de hinder zoveel mogelijk te beperken en gevaarlijke situaties te voorkomen. Maar voor alles geldt: een goede voorbereiding is de eerste stap naar veiligheid!

Denkt u dat er nuttige informatie werd uitgewisseld, ook naar de andere aanwezige partijen toe?

Zonder twijfel. Veiligheid is iets dat iedereen aanbelangt en hoe meer mensen en instanties er mee bezig zijn hoe beter. De opkomst van deze studiedag was groot en gevarieerd. Er waren diverse beleidsmakers aanwezig en publieke opdrachtgevers, bedrijven van burgerlijke bouwkunde en aannemers die actief zijn op het gebied van infrastructuur, maar ook onderaannemers en veiligheidscöördinatoren. Na de presentaties was er ook ruimte voor het uitwisselen van ervaringen.

Dus u kijkt positief terug op deze eerste Veiligheidsdag?

Absoluut. Als Infrabel zijn wij natuurlijk ook continu in overleg met de aannemers maar dankzij dit initiatief en de positieve en constructieve samenwerking met de verschillende sprekers en in het bijzonder met de Unie sijpelt de boodschap "Safety First" nog beter door naar alle betrokken partijen.

De studievoormiddag was ook een toonbeeld van samenwerking. Heel constructief en positief en in een open sfeer, waar bijvoorbeeld de aannemers het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) op een heel andere manier hebben leren kennen.

Eén van de andere op deze studievoormiddag was mevrouw Leslie Mathues, Hoofonderzoeker van het Onderzoeksor-





“Horen, zien en gezien worden” als rode draad



gaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS). Dit is een orgaan opgericht om veiligheidsonderzoeken uit te voeren na een voorkomend spoorwegongeval of incident. Eén van de grootste risico's met ernstige verwondingen of dodelijke afloop is immers door een trein gegrepen worden. Dit soort incidenten heeft wel een bepaalde media-aandacht en sommige worden ook onderzocht door het OOIS. Aanrijding van een persoon is één van de zes types onderzoeken, naast botsingen, ontsporingen, ongevallen aan overwegen, brand in rollend materieel en andere.

Mevrouw Mathues, tijdens het seminarie hebt u geregeld gesproken over een veiligheidscultuur, wat houdt dat precies in?

Op Europees vlak is er een dringende vraag naar meer aandacht voor de veiligheid bij alle betrokken spoorwegactoren - en dus ook de spoorwegbouw - en een gezamenlijke aanpak van het probleem. Op die manier moeten we in staat zijn om de risico's beter te beheersen. Als er zich iets voordoet dan is dat haast altijd te wijten aan een menselijke fout, maar die gebeuren nooit opzettelijk. Het heeft dan ook geen zin om de betrokken personen zwaar te gaan straffen, maar veeleer om er lessen uit te trekken zodat zo iets in de toekomst niet meer kan gebeuren.

Dus tijdens uw werk gaat u niet per se op zoek naar een schuldige die gestraft moet worden, maar veeleer naar een oorzaak die dan voorkomen kan worden?

Inderdaad, het moet natuurlijk geval per geval bekeken worden en – zware nalatigheden buiten beschouwing gelaten - heeft het weinig nut om iemand te stigmatiseren. We kunnen veel beter leren uit ervaring van anderen. Stel

bijvoorbeeld dat het spoorwegverkeer wordt stilgelegd vanaf 9 uur maar een bepaalde ploeg arbeiders is erg enthousiast en gaat al vroeger aan de slag. Hoe gaat men daar mee om en welke extra maatregelen worden er dan genomen?

Hebt u zelf ook nog iets opgestoken tijdens deze studievoormiddag?

We leren altijd bij. Zo had ik persoonlijk nog niet gehoord over de stripfiguur Max die de Uasw in het leven heeft geroepen ter ondersteuning van haar campagnes. Dat soort initiatieven valt natuurlijk alleen maar toe te juichen. Ik leerde ook bij over de diverse veiligheidsopleidingen die er gegeven worden en ook dat is een goede zaak. Maar wij komen natuurlijk meestal in actie wanneer het is misgelopen en wanneer er zich een incident of ongeval heeft voorgedaan.

Is er in dat opzicht naar de toekomst toe een nauwere samenwerking mogelijk?

Tot op zekere hoogte wel, maar het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) is functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of van elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met onze onderzoeksoopdracht. Dus in dat opzicht was het bijzonder interessant om met mensen en instanties van diverse invalshoeken van gedachten te kunnen wisselen, maar van een echte samenwerking kunnen we niet spreken. We hebben natuurlijk wel allemaal hetzelfde doel voor ogen en daarom waren wij zelf vragende partij en initiatiefnemer voor deze studievoormiddag die ook wat ons betreft een succes kan worden genoemd. ●

Veilig bouwen: eerst denken, en dan doen!



**Doe mee en signeer het charter
op safety.mypriority.be**



Verplichting voor de aanbesteders om elektronische facturen te aanvaarden



Op 28 maart 2019 werd het voorontwerp van de wet over elektronische facturatie unaniem goedgekeurd in de Kamer. Sinds 1 april 2019 zijn alle aanbesteders – federaal, gewesten, gemeenschappen, provinciale en lokale besturen – verplicht om elektronische facturen te aanvaarden en te verwerken. Aannemers kunnen hun uitgevoerde overheidsopdrachten en concessies dus elektronisch factureren aan die aanbesteders.

Verplichting voor de aanbesteders

Sinds 1 april 2019 zijn alle aanbesteders verplicht om elektronische facturen die volgens de Europese norm inzake e-facturatie opgesteld zijn, te aanvaarden en te verwerken die naar hen worden verstuurd. Het gaat om overheden en organisaties die onder het toepassingsgebied van de Belgische wetgeving overheidsopdrachten vallen,

zijnde de Overheidsopdrachtenwet van 17 juni 2016, de Wet Concessieovereenkomsten van 17 juni 2016 en de Overheidsopdrachtenwet Defensie en Veiligheid van 13 juni 2011.

Dit geldt voor alle overheidsopdrachten en concessies, met inbegrip van de reeds lopende overheidsopdrachten en concessies en die zich thans in veel gevallen in de fase van uitvoering bevinden.

Verplichting voor de aannemer?

Aannemers kunnen voorlopig zelf nog beslissen of ze bij overheidsopdrachten of concessies al dan niet een elektronische factuur gebruiken. Maar opgepast want ook daar komt een einde aan. In een volgende fase zullen ook de aannemers verplicht worden om hun facturen uitsluitend elektronisch te versturen naar de aanbesteders en

aldus af te zien van papieren facturen. Deze datum zal in een uitvoeringsbesluit worden bepaald. De aanbesteders moeten deze verplichting vermelden in de opdrachtdocumenten.

Deze nieuwe regels worden opgelegd door Europa en worden nu in ons recht omgezet. Een rechtstreeks gevolg van de Europese richtlijn 2014/55/EU zal zijn dat de elektronische facturatie de gangbare facturatiemethode wordt in de hele Europese Unie. Wij raden onze aannemers aan om zich reeds voor te bereiden op deze belangrijke omschakeling en zo te vermijden dat ze voor een voldongen feit staan wanneer de mogelijkheid een verplichting wordt.

Opgepast: in de opdrachtdocumenten kunnen de aanbesteders een bepaling opgenomen hebben die de verplichting oplegt om elektronisch te factureren, en waarin ook de modaliteiten voor deze e-facturatie vermeld worden. Wanneer de aanbesteder in de loop van de overheidsopdracht start met e-facturen, zal een bijakte worden opgesteld. Sinds 1 januari 2017 kunt u met de Vlaamse overheid nog uitsluitend werken met elektronische facturen. Ook naar de federale overheid moet u e-facturen zenden voor de gepubliceerde overheidsopdrachten. Bovendien vragen ook lokale overheden meer en meer volwaardige e-facturen. Het valt dus aan te raden om na te gaan of er geen bepaling is opgenomen in de opdrachtdocumenten betreffende e-facturatie want een papieren (PDF-) factuur kan worden geweigerd.

Uitzonderingen

Voor opdrachten van geringe waarde is een uitzondering voorzien. Welke waarde dat is, zal nog bepaald worden in een uitvoeringsbesluit.

Ook geldt er een uitzondering voor:

- opdrachten die worden geplaatst door autonome overheidsbedrijven of door personen die genieten van bijzondere of exclusieve rechten;

- opdrachten die worden geplaatst in het kader van ontwikkelings samenwerking, die worden geplaatst door diplomatieke vertegenwoordigingen of door consulaten of die worden geplaatst in het kader van de deelname aan een internationale tentoonstelling van het Internationaal Bureau van Tentoonstellingen.

Inhoud van de elektronische factuur

De elektronische factuur is een factuur die is opgesteld, verzonden en ontvangen in een gestructureerde elektronische vorm. Een vorm die een automatische en elektronische verwerking mogelijk maakt. Het overmaken van een beeldbestand per mail, bijvoorbeeld een papieren factuur die is gescand of geconverteerd naar PDF, is dus geen elektronische factuur. Het gaat om volwaardige elektronische facturen die zijn opgesteld in een gestructureerd formaat (XML-formaat) dat voldoet aan de Europese norm voor elektronische facturatie.

De elektronische facturen moeten voldoen aan de meest recente Europese normen voor elektronische facturering (heden: EN 16931-1: 2017 en CEN/TS 16931-2: 2017).

Een elektronische factuur bevat minimaal de volgende kernelementen:

- 1 proces- en factuurkenmerken;
- 2 factuurperiode;
- 3 informatie over de verkoper;
- 4 informatie over de koper;
- 5 informatie over de begunstigde van de betaling;
- 6 informatie over de fiscaal vertegenwoordiger van de verkoper;
- 7 verwijzing naar de overeenkomst;
- 8 leveringsdetails;
- 9 betalingsinstructies;
- 10 informatie over kortingen of toeslagen;
- 11 informatie over de factuurposten;
- 12 totalen op de factuur;
- 13 uitsplitsing van de btw per tarief.

De juridische waarde van een elektronische factuur is volledig gelijkwaardig aan die van een papieren factuur.

Voordelen

De elektronische facturatie is goedkoper, sneller, efficiënter, eenvoudiger en duurzamer.

Dankzij e-facturatie bespaart de aannemer niet alleen de kost van papier, envelop en postzegel, maar is het voor de aanbesteder ook mogelijk zijn betaaltermijn veel beter na te leven. De doorlooptijd van de verwerking van een e-factuur wordt immers behoorlijk korter in vergelijking met die van een papieren factuur. De aanbesteder ontvangt sneller de factuur en kan sneller betalen. Voor de aannemer kan dit voordeel zich vertalen in minder “dagen uitstaande kredieten” (minder financieringskosten). Ook blijkt dat e-facturen veel minder tot discussies leiden.

Praktische aanpak voor de aannemer

De besparing die een bedrijf kan maken, hangt af van verschillende factoren, zoals:

- de technologische oplossing die het bedrijf kiest;
- de frequentie en het aantal facturen dat het bedrijf verstuurt en ontvangt;
- de graad van IT maturiteit in het bedrijf.

Het verzenden van elektronische facturen impliceert noodzakelijkerwijs het gebruik van software. Dat kan een tool zijn voor facturatie, administratief en commercieel beheer, ... Om elektronisch te kunnen factureren, zal het bedrijf zijn boekhoudtool dienen te verbinden met het PEPPOL-netwerk (e-facturatie-uitwisselingsnetwerk dat voldoet aan de Europese normen).

Indien u al over een tool beschikt, raden wij aan contact op te nemen ►



Overheidsopdrachten: e-facturatie

met uw softwareleverancier om meer te weten te komen over de huidige en/of toekomstige mogelijkheden van de tool om e-facturen te kunnen genereren en verzenden. U kunt zich uiteraard verder informeren door ook de markt te raadplegen.

Indien u nog niet over een tool beschikt, is het nu misschien het goede moment om te overwegen er een aan te kopen en hiervoor de markt te raadplegen.

Ook indien u binnen uw bedrijf zelf instaat voor de IT, zijn er specifieke producten en/of diensten beschikbaar op de markt.

Om te vermijden dat u overhaaste beslissingen moet nemen of investeringen doen, heeft de overheid een

tijdelijke tool ontwikkeld, het Mercuriusportaal. Hierop kunnen Belgische aannemers die nog niet beschikken over een aangepast boekhoudtool (en dus nog niet zijn overgeschakeld op volledige elektronische facturering) of Belgische aannemers die occasioneel factureren aan aanbesteders, e-facturen gratis invoeren en versturen, alsook de verwerking ervan opvolgen. Het portaal kan geraadpleegd worden op: <https://digital.belgium.be/e-invoicing/>

Voor meer informatie over de toegangsmodaliteiten tot het Mercuriusportaal, kunt u onze website bezoeken www.faba.be, rubriek "Actualiteit".

Het valt dus aan te raden om u goed voor te bereiden en na te gaan welke boekhoudpakketten en facturatiertools

op de markt worden aangeboden zodat deze is aangepast aan de behoeften en mogelijkheden binnen uw bedrijf.

Voor meer informatie omtrent e-facturatie kan u terecht op: <https://efactuur.belgium.be/> ●

Bron: Wet van 7 april 2019 tot wijziging van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, de wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten, de wet van 13 augustus 2011 inzake overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten op defensie- en veiligheidsgebied en tot wijziging van de wet van 4 mei 2016 inzake het hergebruik van overheidsinformatie, BS 16 april 2019.

Zie ook: Richtlijn 2014/55/EU van 16 april 2014 inzake elektronische facturering bij overheidsopdrachten.





Save The Date

Binnenkort: Infosessies over de certificatie en traceerbaarheid van de grond in Wallonië

In 2018 heeft de Waalse regering verschillende maatregelen met betrekking tot het grondbeheer en de traceerbaarheid goedgekeurd. Deze zullen per 1 november in werking treden.



Het is de vzw Walterre die de certificatie en traceerbaarheid van de gronden in Wallonië zal beheren, want met 10.000.000 ton per jaar vertegenwoordigt de grond 40% van het geproduceerde afval in Wallonië!

Wenst u een opleiding te volgen of meer informatie te krijgen? Save The Date! In de komende maanden zal de vzw Walterre een roadshow organiseren met verschillende infosessies:



- | | |
|------------------------|---------------|
| • Dinsdag 24 september | Namen |
| • Dinsdag 1 oktober | Luik |
| • Dinsdag 8 oktober | Henegouwen |
| • Dinsdag 15 oktober | Verviers |
| • Dinsdag 22 oktober | Luxemburg |
| • Dinsdag 29 oktober | Waals-Brabant |



uw springplank naar zorgeloos ondernemen

U start of heeft een bedrijf? Vertrouw dan op Formalis:

- bij de afhandeling van al uw administratieve formaliteiten;
- voor de inschrijving en wijzigingen in de Kruispuntbank van Ondernemingen;
- voor onze expertise en kennis van de ondernemerschap.

Meer info via formalis.be

in samenwerking met





Max voor veiligheid!

De Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (Uasw), lanceert opnieuw haar preventiecampagne, in samenwerking met Constructiv. De spoorwegsector (sporen, bovenleidingen en seinen) heeft een tekort aan arbeiders mede door de vele risico's.... Max is er om u op een leuke en constructieve manier te laten kennismaken met die gevaren.

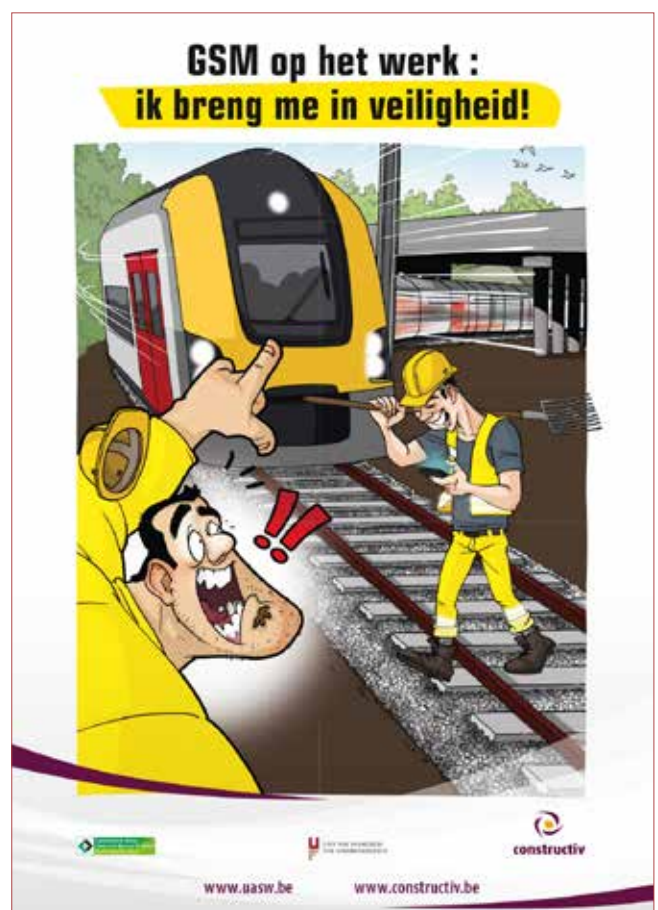
Iets meer dan twee jaar geleden werd Max het symbolische personage van de veiligheidsbewustmakingsacties in de spoorwegsector. Sindsdien belichaamt hij door middel van diverse affiches "het te volgen spoor" in concrete situaties waar werknemers in de spoorwegen dagelijks mee te maken krijgen. Hij wordt altijd op de voorgrond geplaatst ten opzichte van zijn collega's die het slechte voorbeeld geven, dat nog te vaak in de realiteit voorkomt.

Dit jaar werd gekozen voor drie thema's: het gebruik van GSM's, de invloed van alcohol en drugs op een bouwplaats en ten slotte de signalisatie op tram- en metrobouwplaatsen.

Een boodschap voor elk thema

"GSM op het werk: ik breng me in veiligheid!"

In de spoorwegwereld is het risico inderdaad zeer groot. Eén seconde van onoplettendheid kan ernstige gevolgen hebben zowel voor uw eigen veiligheid als voor die van uw collega's. Dus laat je niet afleiden door je GSM!



“Nultolerantie voor alcohol & drugs!”

Het gebruik van alcohol of drugs in een werksituatie, of wanneer de effecten ervan nog steeds merkbaar zijn, leidt tot verminderde prestaties en is dus problematisch omdat het kan leiden tot afwezigheid. Het heeft duidelijke gevolgen voor de veiligheid van de personen die onder invloed staan, maar ook voor de andere werknemers en hun directe omgeving. Vandaar een zeer streng beleid: nultolerantie!

Nultolerantie voor alcohol & drugs!



www.uasw.be

www.constructiv.be

Voor de veiligheid, zorg dat je signalisatie in orde is!



www.uasw.be

www.constructiv.be

“Voor de veiligheid, zorg dat je signalisatie in orde is!”

De signalisatie van stedelijke metro- en tramwerkzaamheden is zeer belangrijk. In combinatie met de onoplettendheid van sommige automobilisten zijn er namelijk meer risico's en gevaren.

Als het gaat om veiligheid is voorkomen beter dan genezen! Het doel van de campagne is dan ook om de werknemers in de sector bewust te maken van de risico's waaraan zij en hun collega's worden blootgesteld en om hen te informeren zodat hun veiligheid kan verbeteren en zodat het aantal arbeidsongevallen bijgevolg kan verminderen.

Doorstempelen van betonnen vloerplaten: aandacht voor de lastenverdeling

Betonnen gebouwen met meerdere verdiepingen worden tegenwoordig zodanig snel opgetrokken dat de reeds uitgevoerde bouwlagen doorgaans doorstempeld moeten worden. De dragende vloerplaat beschikt immers vaak nog niet over een toereikende sterkte om in haar eentje de belastingen op te nemen die door de nieuw te storten vloerplaat en de tijdelijke draagstructuur teweeggebracht worden.

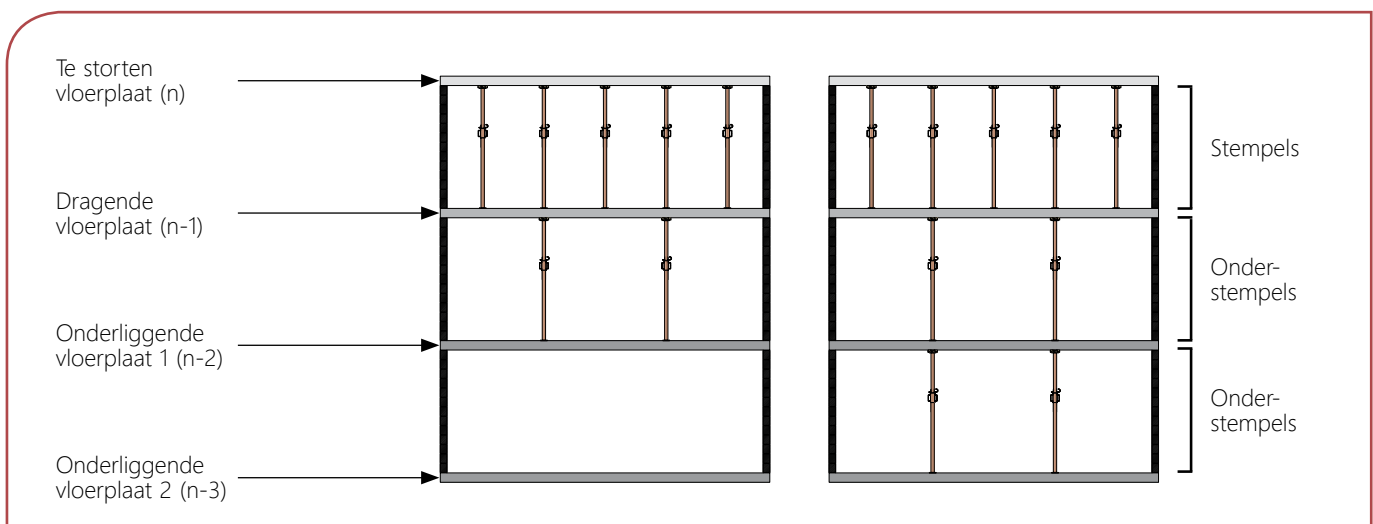
Principe van het doorstempelen

Het doorstempelen bestaat erin om bepaalde voorlopige stempels, 'onderstempels' genoemd (zie onderstaande afbeelding), onder de dragende vloerplaat te laten staan. Dit heeft als doel om de door de uitvoering van de nieuwe vloerplaat teweeggebrachte belastingen naar de onderliggende vloerplaten over te dragen en over een voldoende groot draagvlak te spreiden. Bij het doorstempelen moeten er twee parameters in beschouwing genomen worden:

- de ontkistingstermijn van de nieuwe vloerplaat
- het aantal te doorstempelen bouwlagen onder de dragende vloerplaat.

Enmaal de dragende vloerplaat ontkist is, kan er doorstempeld worden:

- ofwel door de onderstempels en de onderliggende vloerplaten zo te dimensioneren dat ze de belastingen van alle bovenliggende vloerplaten kunnen opnemen
- ofwel door de valkoppen van de onderstempels los te draaien, waardoor de dragende vloerplaat zal doorbuigen en haar eigengewicht komt te dragen, en deze vervolgens weer vast te draaien (dit wordt herstempelen genoemd). De onderstempels zijn in dit geval louter onderhevig aan de belastingen van de te storten vloerplaat. Men moet doorgaans de twee onder de dragende vloerplaat liggende bouwlagen doorstempelen (zie onderstaande afbeelding).



Principe van het doorstempelen.

Beschouwde bouwlaag	Doorstempelde bouwlagen	
	Eén doorstempelde bouwlaag	Twee doorstempelde bouwlagen
Te storten vloerplaat (n)	-	-
Dragende vloerplaat (n-1)	70 %	65 %
Onderliggende vloerplaat 1 (n-2)	30 %	23 %
Onderliggende vloerplaat 2 (n-3)	-	12 %

Overdracht van de uitvoeringsbelastingen naar de onderliggende vloerplaten.

Optimalisatie en rendement

De economische rentabiliteit van het doorstempelen berust op het compromis tussen:

- de prijs van de geprefabriceerde betonelementen
- de huurprijs van het stempelmaterieel
- de loonkosten van de arbeiders die de valkoppen installeren.

Hoewel de vermindering van het aantal onderstempels in de meeste gevallen economischer is – maar vooral ook nodig is om de verdere werken niet te belemmeren –, mag men hier ook niet te ver in gaan om te vermijden dat de vloerplaten tijdens de uitvoeringsfase te veel zouden **doorbuigen**.

Ondanks het feit dat de inkorting van de ontlastingstermijn een beter rendement oplevert, brengt ze ook een voortijdige belasting van de gestorte vloerplaat met zich mee (des te meer wanneer de stempels weggehaald zijn). Zo zal de doorbuiging op lange termijn met ongeveer 10 % toenemen als men van een ontlasting op 5 dagen overgaat naar een ontlasting op 3 dagen. Aangezien dit een aanzienlijke vervorming vertegenwoordigt, moet men bepaalde stempels laten staan en/of de langetermijneffecten van het wegnemen ervan zorgvuldig laten beoordelen door een studie bureau.

Verdeling van de belastingen

Het aantal onder de dragende vloerplaat **te doorstempelen bouwlagen** kan beoordeeld worden door de verdeling van de belastingen over elke vloerplaat in te schatten. Hierbij moet er nagegaan worden of deze belastingen voor elk ervan toelaatbaar zijn. Het aantal te voorziene stempels ligt uiteraard hoger dan gewoonlijk omdat bepaalde stempels moeten blijven staan. Het heeft evenwel geen zin om alle stempels te behouden: het volstaat in principe immers vaak om op één en twee derde van de overspanning van de vloerplaat een onderstempel met een aangepast draagvermogen te voorzien.

De verdeling van de belastingen over de onderliggende vloerplaten kan aan de hand van verschillende methoden berekend worden. Over het algemeen zal deze verdeling beïnvloed worden door:

- de stijfheid van de bestaande structuur (aanwezigheid van muren, centrale kern ...)
- de stijfheid van de stempels
- de belastingen in elke vloerplaat
- de eventuele voorspanning van de stempels

- de bijkomende belastingen op de dragende vloerplaat (opgeslagen materialen ...).

Het is fout om te denken dat de verdeling van de belastingen over de onderliggende vloerplaten proportioneel is (bv. twee vloerplaten die elk 50 % van de uitvoeringsbelastingen opnemen). Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de resultaten van de vereenvoudigde en doorgaans ‘veilige’ methode die in de ‘Formwork’-gids opgenomen is. Aan de hand van deze methode, die gebaseerd is op een in het jaar 2000 uitgevoerd onderzoek, kan men het aantal stempels en te doorstempelen bouwlagen bepalen. Andere – zij het complexere – methoden maken het mogelijk om de belastingen in de vloerplaten en de stempels nauwkeuriger te beoordelen.

Uit de tabel blijkt dat, al naargelang men één of twee bijkomende bouwlagen onderstempelt, respectievelijk 70 % en 65 % van de uitvoeringsbelastingen rechtstreeks naar de dragende vloerplaat (bouwlaag n-1) overgedragen worden. Het overige percentage wordt naar de onderliggende vloerplaten afgedragen. Dit betekent dat de dragende vloerplaat voldoende sterk moet zijn om zowel haar eigengewicht als 70 % of 65 % van de door het storten teweeggebrachte belastingen op te nemen. De **fasering van de werken** moet bepaald worden in samenspraak met het studie bureau, dat het draagvermogen van de vloerplaat en de gevoeligheid voor vervorming op lange termijn moet nagaan in functie van de verschillende werffasen.

We willen erop wijzen dat de uitvoeringsbelastingen de gebruiksbelastingen (de belastingen waarvoor de vloer gedimensioneerd werd) tijdelijk met 10 tot 20 % kunnen overschrijden. Ook hier is het de taak van het studie bureau om na te gaan of deze situatie aanvaardbaar is in functie van de leeftijd van het beton.

Indien een van de vloerplaten waarnaar de belastingen overgedragen worden, stijver is dan de andere (bv. funderingsplaat), moet er bijzondere aandacht besteed worden aan de op deze vloer geplaatste onderstempels. In dat geval zijn de belastingen die doorgegeven worden aan de onderstempels immers groter, waardoor ze kunnen knikken, in het bijzonder wanneer er slechts één bouwlaag doorstempeld wordt. ●

Parmentier, ir., afdelingshoofd, afdeling Structuren, WTCB
V. Dieryck, ir., senior projectleider, afdeling Beton, bouwchemie en mineralogie, WTCB.

Bron: WTCB-Contact 2019/2



Slank stalen schrijnwerk voor geklasseerd gebouw

Op woensdag 24 april organiseerden Infosteel - de sectorfederatie die ijvert voor het goed gebruik van staal in de bouw - en Kloeckner Metals ODS Jansen een meer dan geslaagd projectbezoek aan het vernieuwde Koninklijk Museum voor Midden-Afrika (KMMA) in Tervuren. Speciale aandacht ging natuurlijk uit naar het slanke stalen schrijnwerk dat zowel in het bestaande geklasseerde gebouw als in het nieuwe onthaalpaviljoen werd toegepast.



Infosteel vzw focust op het goed gebruik van staal in de bouw en beschikt over een uitgebreid netwerk van meer dan 600 leden, afkomstig uit de hele staalbouwketen: staalproductie en verwerking, staalbouw, studiebureaus, architecten, oppervlaktebehandeling, staalhandel, geveltoepassingen, toelevering, software enz. De organisatie deelt haar kennis en expertise door middel van studiedagen, opleidingen, publicaties, netwerkactiviteiten, een helpdesk, maar ook boeiende projectbezoeken zoals op 24 april.

De 150 plaatsen voor het bezoek waren bijzonder snel ingevuld voor deze interessante namiddag, die Infosteel organiseerde in nauwe samenwerking met Kloeckner Metals ODS Jansen. Het werd een begeleid bezoek aan het intussen afgewerkte Koninklijk Museum voor Midden-Afrika dat aanzien wordt als één van de mooiste en indrukwekkendste Afrikamusea ter

wereld. Het bezoek ging gepaard met uiteenzettingen van een aantal boeiende sprekers, waaronder Stéphane Beel (SB A - Stéphane Beel Architects) en Ron Jacobs (Kloeckner Metals ODS Jansen), die het verhaal van de renovatie van het Africamuseum hebben toegelicht. Dit alles in combinatie met de afsluitende drink en het optioneel diner maakten er een geslaagd evenement van.

Renovatie dringend nodig

De renovatie van het museumgebouw was dringend nodig. Het dateert al van 1910 en ondanks zijn unieke charme was de infrastructuur niet meer aangepast aan de noden van een modern museum. De laatste ingrijpende aanpassingen gebeurden rond Expo 58 in Brussel, intussen ook al meer dan 60 jaar geleden. Ook de permanente tentoonstelling was sterk verouderd en stond in schril contrast met de tijdelij-

ke tentoonstellingen die inspeelden op de actualiteit van de collecties en het wetenschappelijk onderzoek. Vandaar dat men de tijd rijp vond voor een drastische renovatie en modernisering. De werken gingen van start in oktober 2013 en werden in april van dit jaar afgerond.

Nieuw onthaalpaviljoen

Het gerenoveerde museumgebouw werd uitgerust met een nieuw modern onthaalpaviljoen. "Onze opdracht was dan ook tweeledig," vertelt Maarten Baeye van Stéphane Beel Architects. "We moesten verder kijken dan het koloniale verleden en de nieuwe historische benadering van de Belgisch-Afrikaanse geschiedenis benadrukken, zonder afbreuk te doen aan de oorspronkelijke architecturen en de unieke decoratieve afwerking. Conform deze visie op de werking en de geschiedenis van het museum heb-



Projectbezoek Africamuseum Tervuren

ben we naast het historische gebouw een transparant nieuwbouwpaviljoen voorzien, waarin alle secundaire functies gebundeld zijn zoals onthaal en shop op het gelijkvloers en een restaurant met panoramisch zicht op de verdieping. Onder dit onthaalvolume bevinden zich nog een vestiaire, vergaderzalen, een foyer, kinderauditoria en een refter, die van een rijkelijke natuurlijke lichtinval genieten dankzij de verdiepte Engelse koer. Het nieuwe gedeelte staat in verbinding met het bestaande museum via een ondergrondse galerij.”

Slanke staalstructuur

Tijdens het projectbezoek werd er natuurlijk extra aandacht besteed aan het slanke stalen schrijnwerk dat

zowel in het bestaande geklasseerde gebouw als in het nieuwe onthaalpaviljoen werd toegepast. Dit laatste gaat dankzij zijn glazen vliesgevel en slanke staalstructuur volledig op in de groene, historische context. De draagstructuur is onttrokken aan de beglaasde gevelvlakken en is opgevat als een serie van portaalframes met vloervelden van 9,9 meter.

De draagstructuur is hoofdzakelijk opgebouwd uit HEB- en HEM-liggers van de zwaardere soort (400 tot 700). Voorts omvat hij ook een reeks HD-liggers, enkele uit plaat samengestelde kolommen, staalplaatbetonvloeren, hoekstaal voor de oplegging van vloeren en standaardkokers, enz. allemaal uitgevoerd in brandwerend ▶





TROUW AAN KWALITEIT
LA QUALITÉ EN CONFIANCE

Uw project verdient
een integraal kwaliteitsbeheer,
van grondstof tot afgewerkt product.



BENOR • Lombardstraat 42 • 1000 Brussel • T 02 511 65 95 • www.benor.be • info@benor.be

SAVE THE DATE

BETON 4.0



Concrete
DAY
17/10/2019



Info : Anastassia Kastelis : 0476 67 52 83

Constant Vanden Stock Stadion : Av. Théo Verbeek laan 2 1070 Bruxelles - Brussel



Alles over bouwen en verbouwen

www.buildyourhome.be



Wilt u deel uitmaken van de 16.000 betrouwbare aannemers op dit ultieme platform voor bouwers en verbouwers?

Surf snel naar www.confederatiebouw.be en word lid!



Powered by



wit geschilderd S355-staal.

Staalbouwer CSM uit Hamont-Achel leverde overigens niet alleen het staalskelet van het onthaalpaviljoen maar monteerde ook de stalen onderdelen in het bestaande museumgebouw (stalen vloeren, liftschacht ...) en de verdiepte binnenkoer van het museum.

Nog meer staal in schrijnwerk

Een andere stalen blikvanger is de pivoterende scheidingswand van 5 op 14 meter in de ondergrondse galerij, die gerealiseerd werd door Laeremans Geert nv en is opgebouwd uit een vakwerk van stalen UPN240-profielen. Ook het schrijnwerk - dat bestaat uit slanke, gemoffelde staalprofielen - springt in het oog.

Verder mocht de Zuid-Nederlandse Ramenfabriek een opvallend schuifraam integreren in de vliesgevel, dat als het ware lijkt te zweven. In het museumgebouw plaatste Lootens-Line tenslotte ook enkele brede en hoge deuren van 5 à 7 meter, maatwerkprofielen (door middel van laserlassen) en Janisol Primo-ramen met lasergelaste vin ter hoogte van de patio. Hiervoor werd telkens gebruik gemaakt van gestraald, gemetalliseerd en gepoedercoat S235-staal. ●





Betonstaalsector versterkt zijn imago



De Belgische betonstaalverwerkende bedrijven hebben zich in 2005 binnen de Confederatie Bouw verenigd in een nieuwe federatie, genaamd Cobesta, met als doel de belangen te verdedigen van de buigcentrales, de betonstaalwerkers en alle andere belanghebbenden. Op 23 april hield ze haar jaarlijkse Algemene Vergadering en dat was de gelegenheid voor voorzitter Marc Dubaere - CEO van de Dubaere Group in Meulebeke, producent van bouwstaalmatten en draad op rollen – om de visie van de sector nog eens duidelijk in kaart te brengen.



Marc Dubaere
CEO van de Dubaere Group

Op 23 april had u de jaarvergadering, maar ik neem aan dat de sector vaker bij elkaar komt?

Zeker, wij vergaderen drie tot vier keer per jaar maar dit was de eerste keer dat we samenkwamen na onze toenadering tot Faba en dus met een aantal nieuwe partners rond de tafel gingen zitten.

De betonstaalsector is in feite nog een redelijk onbekende sector, is het niet? Hoe dat komt? Ons werk is vaak niet zichtbaar omdat het meestal meteen verstopt wordt achter een laag beton, maar er komt natuurlijk meer bij kijken dan enkel wat wapeningsstaven. Het gaat van grondwerken en funderingen tot andere kunstwerken die nooit zichtbaar blijven. Het is ook allemaal veel complexer dan men soms denkt of vermoedt. Onze eigen ingenieurs zorgen voor technische begeleiding van ontwerp tot uitvoering en maken vaak berekeningen, legplannen en legschetsen voor de studie bureaus. Maar achter veel indrukwekkende realisaties in beton schuilt een hoop kennis en vakmanschap wat staal betreft. Ik denk daarbij aan heel wat imposante viaducten, de Oosterweelwerken die van start gaan en ook de sokkels van windmolens bijvoorbeeld, wat vaak echte huzarenstukjes zijn.

Er gaat dus duidelijk veel staal schuil in al dat beton en dat wordt geproduceerd en verwerkt door een heleboel bedrijven. Zou Cobesta zijn ledenaantal graag zien vergroten en nog meer bedrijven willen verenigen?

Absoluut. Momenteel verenigen wij een beperkte groep van middelgrote tot grote bedrijven, maar wij willen dat graag opentrekken en dan vooral naar de kleinere bedrijven toe. Er werden behoorlijk wat investeringen gedaan naar de BENOR-certificering toe en het is natuurlijk van belang dat dat in elke schakel van het proces zijn weerslag vindt. Ook de kleinere betonbuigcentrales mogen hier zeker niet bij ontbreken, dus er is nog wat werk aan de winkel.

Ja, dat BENOR-verhaal is blijkbaar erg belangrijk voor de sector... Bent u ook voorstander van een verticale controle (fabrikant/verwerker/verdelers)?

Dankzij het BENOR-label weet je tenminste dat je met betrouwbare producten en materialen te maken hebt. Het OCBS speelt daarin natuurlijk een belangrijke rol. Deze instelling verzekert al sinds 1977 het beheer van het BENOR-merk in de sector van de staalproducten. Het BENOR-merk is een onafhankelijk en betrouwbaar certificaat dat de garantie geeft dat bouwproducten met specifieke technische eigenschappen geschikt zijn voor welbepaalde toepassingen. We worden daar ook zo om de twee maanden serieus op gecontroleerd en dat is een goede zaak voor iedereen. Ik denk dat ik begrijp wat u bedoelt met 'verticale controle'... Wij leven in een maatschappij waar 'tracing' erg belangrijk is geworden, want er worden grondstoffen ingekocht op verschillende locaties en bij verschillende leveranciers. Als die al betrouwbaar zijn en daar geen probleem werd aangetroffen, kunnen we naar de volgende schakel in het proces overstappen en zo verder. Op die manier komen we wel tot de aanleiding of oorzaak van het eventuele probleem en kunnen we dat zo aanpakken.

Denkt u dat een nauwere samenwerking met de Cluster Ruwbouw en Algemene aanneming u kan helpen met dit alles, zonder uw autonomie daarbij te verliezen?

Daar geloof ik inderdaad sterk in. In plaats van een – zeg maar - loshangende federatie te zijn maken we nu deel uit van een groter geheel en daar kunnen we alleen maar sterker uitkomen. We zitten ook meteen met meer en andere partijen rond de tafel en dat geeft ons een hoop interessante en nieuwe mogelijkheden qua promotie en werking naar de toekomst toe. Maar we willen zeker onze eigenheid en autonomie behouden, dus laat ons zeggen dat we met plezier en enthousiasme ons 'karretje aanhangen' en zullen zien waar de trein ons brengt, maar het blijft wel ons karretje. ●





De minister van Mobiliteit, François Bellot aanwezig op de Algemene Vergadering van de Uasw!

Op 5 april organiseerde de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (Uasw) haar jaarlijkse Algemene Vergadering in het Brusselse Atomium. Deze vergadering kende een groot succes. Heel wat lidondernemingen kwamen naar wat wij graag noemen "The Symbol of Belgium", maar ook tal van sponsors - leveranciers in spoorwegmateriaal.

De vergadering begon met een traditionele voorstelling van de acties en maatregelen ondernomen in 2018. Vorig jaar lag de focus inderdaad op de tweejaarlijkse overlegvergaderingen tussen de Algemene Directie van Infrabel en Tuc Rail, maar ook op de gezamenlijke werkgroepen tussen de Uasw en Infrabel. Deze werkgroepen komen regelmatig bijeen in het kader van een specifiek thema en hebben tot doel de belangen van de aangesloten ondernemingen te verdedigen en doeltreffende maatregelen binnen te halen in de betrokken domeinen. Na deze traditionele voorstelling gaf voorzitter Dirk Rotthier ook een overzicht van de hoofdlijnen waarop de Unie zich in 2019 wil concentreren.

Tot de doelstellingen behoren o.a. de verdere ontwikkeling van de preventie- en communicatiecampagne, die in 2017 van start is gegaan met de sleutelfiguur Max. Een campagne die zijn vruchten afwerpt, zowel bij de werknemers van de aangesloten bedrijven als bij Infrabel en Tuc Rail. Dit groeiend collectief bewustzijn is het duidelijke signaal om de campagne voort te zetten en bij te dragen aan de verbetering van de exploitatieveiligheid in de spoorwegwereld.

In dit verband heeft de Unie op 19 maart 2019 ook een interdisciplinaire studievoormiddag georganiseerd over veiligheid op het werk op en rond de spoorwegen. Deze succesvolle voormiddag werd gehouden in samenwerking met verschillende partners, het Agentschap voor Ongevallen & Incidenten op het spoor, Infrabel, Tuc Rail, de NMBS en ook de veiligheidscoördinatoren. De rode draad was de veiligheidscultuur en de basisprincipes: "Horen, zien en gezien worden."

Nieuwe werkrachten zijn moeilijk te vinden

Extra aandacht zal tevens worden besteed aan de instroom van nieuwe bekwame werkrachten. De spoorwegsector heeft immers te kampen met een gebrek aan technisch goed opgeleid personeel.



Een eerste stap in deze richting is al gezet met de Student Kart Trophy, die begin dit jaar door de Unie werd georganiseerd. Het doel van dit evenement was om op een creatieve manier de spoorwegwereld, maar ook de werkomstandigheden en de vereiste technieken voor te stellen aan de ingenieursstudenten, om zo veel mogelijk hun interesse te wekken tijdens hun opleiding.

Een tweede stap gaat ook in de goede richting, want de hogeschool Odisee in Aalst en de Unie hebben besloten de krachten te bundelen om ervoor te zorgen dat het onderwijs de matching tussen instroom en onderwijs stimuleert.

Via gastspreker Jos Van De Wielle, Opleidingshoofd professionele Bachelor Bouw bij Odisee in Aalst, worden de



*Jos Van De Wiele, Opleidingshoofd
professionele bachelor Bouw,
Odisee Aalst.*

aangesloten bedrijven op de hoogte gebracht van de mogelijkheden om meer aandacht van studenten te trekken voor de spoorwegsector. Het doel is natuurlijk om zoveel mogelijk geschoold personeel in bedrijven te genereren en zo het verlies aan kennis te compenseren.

In het bijzonder met de praktijkgerichte opleidingen (professionele bachelor Bouw en graduaat in de Werforganisatie) leert men al doende. Met andere woorden, het is door middel van stages en thesen, bedrijfsbezoeken, bouwplaatsopleidingen, cursussen van gastprofessoren, enz., dat studenten worden ondergedompeld in het beroepsleven in bedrijven. Het is ook mogelijk om een discipline voor te stellen met een optie “Spoorwegwerken” die verder kan worden ontwikkeld, besluit Jos Van De Wiele.

Een dergelijke aanpak veronderstelt natuurlijk dat de bedrijven tijd en ruimte vrijmaken voor de begeleiding van de studenten.

Tussenkomst van minister Bellot tijdens de Algemene Vergadering

Volgens de minister van Mobiliteit is de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken een essentiële schakel voor de ontwikkeling van het spoor in ons land.

In zijn afsluitingstoespraak benadrukte, François Bellot, minister van Mobiliteit, de cruciale rol van de Unie om een antwoord te bieden op de grote mobiliteitsuitdagingen waar ▶



wij voor staan. “Met de grotere aandacht van de bevolking en de media voor klimaat- en milieuvraagstukken heeft de spoorwegsector, een nog belangrijkere kaart te spelen. Inderdaad, afgezien van de groei van het marktaandeel bij gelijkblijvend verkeer, is de recente trend, en voor de komende jaren, een opwaartse trend in termen van reizen”, aldus François Bellot.

Daarom heeft deze regering structureel willen besparen op de operationele budgetten, om nog meer middelen te kunnen besteden aan investeringen, ten einde de toekomst van ons land voor te bereiden, en in het bijzonder de toekomst van onze mobiliteit.

Enkele cijfers

In dit verband werden op 2 februari 2018 de meerjareninvesteringsplannen 2018-2020 van Infrabel en de strategische meerjareninvesteringsplannen 2018-2031 van de NMBS goedgekeurd, die 5,3 miljard € vertegenwoordigen aan investeringen voor het onderhoud, de beveiliging van het Belgische net, de vernieuwing van het rollend materieel en voor meer moderne en meer comfortabele stationsinfrastructuur. “En dankzij het extra waardevolle miljard, zoals in oktober 2018 goedgekeurd door de Federale Staat en de drie gewesten, ook de uitbreiding van dit netwerk en de afwerking van het GEN rond Brussel”, onderlijnt minister Bellot. Een beknopt overzicht van de lopende en toekomstige projecten op gans ons spoorwegnet illustreerde deze cijfers tijdens de tussenkomst van de minister.

Al deze projecten voorspellen dus veel goeds voor de herstart van de spoorwegwerken in heel België. Goed nieuws



François Bellot, minister van Mobiliteit en Dirk Rotthier, voorzitter van de Uasw

dus voor de toekomst in termen van mobiliteit, maar ook in termen van banen en economische groei.

Pleidooi voor een betere interactie tussen technisch onderwijs en bedrijfsleven

Om het zwaar tekort aan bekwame arbeidskrachten in bepaalde sectoren, waaronder met name de spoorwegsector, op te vullen bepleit minister Bellot ten slotte het toekennen van extra voordelen aan jongeren die zich willen lanceren in het technisch onderwijs. Vandaag wordt een technisch richting nog steeds als lager aanzien. Onterecht, want waarom jongeren niet meteen op hun talenten inzetten? Waarom geen positieve keuze maken voor een technische richting? ●





DIGITAL CONSTRUCTION Brussels

GO
DIGITAL!

23 & 24
OKTOBER
2019

TOUR & TAXIS BRUSSEL

WWW.DIGITALCONSTRUCTIONBRUSSELS.BE

TOPPRESTATIES VOOR ELKE SPOUWMUUR

ISOVER glaswol is gegarandeerd de beste oplossing voor het isoleren van elke gevel. Gebruiksvriendelijk, duurzaam en brandveilig, kortom geschikt voor elk bouwproject. ISOVER Multimax 30 beantwoordt aan de strengste wetgeving en levert topprestaties door de jaren heen.

Meer weten over beter isoleren van spouwmuren op www.isover.be/muurdossier

ISOVER MULTIMAX 30, DE MAX IN SPOUWMUURISOLATIE

**WE HAVE
IT WALL**

