

A full-page photograph of two young men standing on a weathered wooden pier or breakwater. The pier is made of dark, mossy wooden pilings and is situated on a rocky shore. The sea is visible in the background, with a small boat on the horizon. The sky is filled with large, white clouds, and the sun is low, creating a dramatic, golden-hour light. The man on the left is wearing a dark blue suit and glasses, with his hand on his hip. The man on the right is wearing a light-colored, patterned blazer and dark trousers, with his hand on his hip. The overall mood is professional yet adventurous.

Korné en Jan Walhout zijn jong en hebben met hun Ingenieursbureau Walhout Civil BV in Middelburg al heel wat indrukwekkende projecten gerealiseerd zoals het bergen van de Costa Concordia en de missie op Sint Maarten in de nasleep van het orkaangeweld. Een gesprek met twee gepassioneerde waterbouwers.

OP VOLLE KRACHT

JAN WALHOUT OVER DE COSTA CONCORDIA: ‘WE MAAKTEN ALLES MET ELKAAR MEE. BELEEFDEN ELKAARS EUFORISCHE MOMENTEN MAAR DEELDEN OOK ELKAARS PIJN’

Jan Walhout (28) is waterbouwkundig ingenieur en samen met zijn broer Korné (27) mede-eigenaar van Walhout Civil. Ze zijn gespecialiseerd in constructieve natte waterbouw. Dat wil zeggen dat ze in meren, zeeën en rivieren ‘geotechnische objecten’ maken zoals havens, dammen en kadeconstructies. Daarnaast specialiseren ze zich in baggerwerk en maritieme operaties.

Ze zijn gevestigd in Middelburg en werken veel in Zeeland, maar ook landelijk, bijvoorbeeld voor Rijkswaterstaat. Ook in het buitenland zijn ze steeds meer actief. Zo hebben ze onlangs een opdracht binnengesleept om in een Ghanese haven een olieterminal te gaan uitrollen.

HOOG RISICO

Maar een van hun meest spectaculaire opdrachten was het bergen van het wrak van het gezonken cruiseschip Costa Concordia in Italië, een klus van drie jaar. Jan: “In het verleden hebben we meer wrakbergingen begeleid en aangestuurd. Dat soort projecten hebben een heel hoog risicogehalte. In dit geval was het met name een milieukwestie. Als het schip zou breken, zou die hele kust bezaaid worden met afval. Niet alleen van de duizenden bedden, maar ook van al het voedsel aan boord, verpakt in plastic. En ook zouden alle giftige stoffen zoals verfresten en airconditioningssystemen in het water komen. Het schip moest in zijn geheel geborgen worden, anders zou het in theorie een grotere milieuramp kunnen veroorzaken dan het leegstromen van een olietanker. De Costa Concordia lag ook nog een in een uniek natuurreserveaat. Er zijn daar mosselsoorten die tot een meter hoog en ouder dan vijftig jaar kunnen worden. Die hebben duikers allemaal handmatig verwijderd onder het wrak en na afloop netjes teruggeplaatst.”

AL JONG ONDERNEMEND

Korné, werkte tijdens zijn studie Civiele Techniek al bij een aannemer. Korné: “Ik deed ’s avonds wat engineeringswerk. Toen het bedrijf een grote opdracht binnenhaalde in het buitenland die ik niet alleen aankon, vroeg ik Jan of hij kon komen helpen. Het was een schitterend project. We zaten op een zolderkamertje met een dakkapel, met tekeningen aan het plafond geprikt omdat er geen plaats was. Toen hebben we een paar weken later gezegd: ‘We gaan gewoon samen doorpakken, laten we het proberen.’ Zo zijn we in februari

2011 naar de Kamer van Koophandel gegaan, we waren de jongste ondernemers in Nederland ooit die een ingenieursbureau waren begonnen”

MULTIDISCIPLINAIR

Korné: “Binnen ons bedrijf werken waterbouwkundige ingenieurs met een brede expertise. Zo zit ik zelf nog als specialistisch officier bij het CMI Commando van Defensie en heb hiervoor de Koninklijke Militaire Academy gevolgd. En Jan heeft een business-achtergrond door zijn masteropleiding aan de Nyenrode Universiteit. Met het bedrijf richten we ons continu op een samenwerking met diverse partijen. Door ons internationale netwerk kunnen we als kleiner bureau veel sneller het verschil maken.” Jan: “We richten ons op nieuwe digitale technologie en multidisciplinaire dienstverlening, van een technische ontwerp tot een beleidsmatig advies. In tijden van een overkill aan managers is er bij onze klanten grote behoefte aan advisering door out-of-the-box ingenieurs.”

HELPEN OP SINT MAARTEN

In september 2017 kreeg Korné de vraag vanuit Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur of hij wilde helpen met de herstructurering op Sint Maarten na de orkanen. Dat wilde hij wel en kon zich ook meteen vrijmaken van werkzaamheden bij Walhout Civil. “Je moet wel van aanpakken weten. Vanuit Nederland maak je een *situation awareness*: je stelt je voor in wat voor situatie je terechtkomt. Ons kantoor gaat dat dan uitdenken en inventariseren wat je nodig kunt hebben. Er is geen water, dus moeten we zelf zorgen voor drinkwater. Er komen vragen zoals: hoe is het met de communicatie gesteld, met het onderkomen, transport en zijn er schuilplekken. Ze proberen mensen te bellen in dat gebied om te achterhalen hoe de situatie daar is, ze vragen naar vluchtroutes et cetera.”

Met een basisuitrusting met onder andere een mobiel, laptop, opladers op zonne-energie en een satelliettelefoon vloog Korné naar Curaçao, waar hij verbleef tot hij op een Defensievlucht meekon naar Sint Maarten.

AVONDKLOK

In het begin van de maand trof hurricane Irma het eiland op volle kracht, enkele weken later kwam Maria voorbij, die niet direct het eiland trof maar erlangs raasde. Korné landde na Maria op het eiland. Daar trof hij totale verwoesting aan. “Ik was vier weken daarvoor nog op





KORNÉ WALHOUT OVER SINT MAARTEN: ‘IK HEB EEN HEEL GROOT GEVOEL VAN TROTS.’

EXORBITANTE PRESTATIE

De primaire behoefte was de haven bereikbaar maken voor schepen zodat de eerste voedsellijnen vanuit Miami opgezet konden worden. Korné: “We hebben een soort vaargeul gemaakt met kranen die vanuit Curaçao aan kwamen varen. Dat is ons gelukt binnen vijf dagen.”

Korné: “Fase één was echt primair: transport van noodgoederen en spullen zo snel mogelijk aan de kant krijgen. Het volgende dat we gedaan hebben is een tweede lijn opzetten van transportroutes. We wisten dat de zee enorm onstuimig was. Dan kan je wel een mooie plek hebben waar je spullen en containers kan lossen, maar op het moment dat je daar op een deining ligt van een paar meter omdat je zeewering kapot is, kan je daar geen container aan de wal zetten. Het hoofddoel was transport mogelijk blijven maken, ook naar de andere eilanden, Saba en Sint Eustatius. Toen hebben we eerst een *damage report* gemaakt: hoe liggen die zaken erbij, hoe snel kunnen we het herstellen, wat kunnen we preventief herstellen, kunnen we bepaalde stromingen omdraaien zodat het minder krachtiger wordt? Er lagen ook allerlei schepen op de zeewering. Die zeeweringen waren uit elkaar gezakt, dus je moet beslissen hoe je daarmee aan de gang gaat. We hebben op een gegeven moment het team opgesplitst in twee lijnen: primair een bedrijf ingezet dat ging bergen, schepen weghalen, stenen opruimen, vaargeulen op diepte brengen. Heel duidelijk afgekaderd. Daarnaast zijn wij andere projecten gaan opstarten. De haven van Saba was bijvoorbeeld helemaal dichtgeslibd door de enorme verzanding. Met een boot kon je daar niet meer naartoe komen. Het vliegveld was ook dicht, dus zo’n eiland is dan afgesloten. Ook aan materieel valt niet te komen. Dan moet je gaan denken: wat geeft het

Sint Maarten geweest toen ik er van een ander project naartoe vloog. Het was een mooi groen en paradijselijk eiland en alles was er aardig op orde. En dan kom je daar terug en dan herken je het niet meer.”

Met een militair konvooi konden ze mee naar de andere kant van het eiland toen de avondklok was ingegaan, zodat ze zo snel mogelijk konden reizen.

“Je moet dan eigenlijk eerst de rommel gaan herstructureren”, vertelt Korné. “Proberen om die vitale infrastructuur van haven, vliegvelden en wegen enigszins te herstellen. De inwoners laat je de eerste dagen met rust zodat ze hun eigen veiligheid en primaire levensbehoeften op poten krijgen. Later hebben we met de lokale bevolking werkzaamheden opgepakt.”

gebied mij? We kwamen erachter dat er op het strand een landingsvaartuig lag met maar een diepgang van anderhalve meter. De haven was twee meter diep. We hebben stalen buizen gebruikt om een hellingbaan te maken waardoor we het vaartuig te water konden laten. We hebben tegen de lokale eigenaar gezegd: ‘Luister, dat vaartuig is van jou, dat snappen we. Wij halen dat voor jou van het strand af. Dat kost de overheid geld en in ruil daarvoor ga jij komende maand heen en weer pendelen tussen Saba en Sint Eustatius en Sint Maarten om daar spullen af te zetten en om de haven op diepte te brengen.’”

ANGSTIG

Korné heeft in het Caribisch gebied met Walhout Civil grote dingen voor elkaar gekregen, maar beseft nu ook des te meer hoe fragiel het bestaan is: “De eilandbewoners kregen 72 uur van tevoren te horen dat de ‘grasmaaier uit de hemel’ eraan kwam, zo noemen ze het daar. Je weet dus drie dagen van tevoren dat je dagen misschien geteld zijn. En als je die orkaan dan over je heen hebt gehad en denkt: we hebben het overleefd, dan krijg je nog eens een enorme bak met zeewater en zware golfslag over je heen. Die golven hebben aan de Franse kant verschrikkelijk veel vernieling teweeggebracht. In één keer wordt je vitale infrastructuur, je zeewering vol aangetast. In een vulkanisch gebied geeft dat natuurlijk ook weer allerlei storingen in de grond, zoals aardbevingen. En als je de ene orkaan gehad hebt dan krijg je een paar dagen later te horen dat de volgende in de lucht zit. Dat is killing!”

Maar hij zag ook de veerkracht van de eilandbewoners. “Ze herpakten zich snel en er was veel saamhorigheid. De eerste dagen werd er overal gebarbecued met vlees uit de ontdooiende vriezers. Iedereen deelde dat met elkaar. Maar na een paar dagen sloeg de sfeer om. Mensen werden angstig. Ze hadden geen eten meer en leefden op crackertjes en van noodpakketten van Defensie.”



ZEEUWSE TROTS

Voor Korné was deze missie een heel pittige ervaring. “Het is een rollercoaster van emoties, dat beseft je pas als je thuiskomt. Ik heb een heel groot gevoel van trots, in de zin van: het zijn toch weer die Zeeuwen die het geflikt hebben. Het eiland Sint Eustatius is gebouwd door Zeeuwen; zij hebben daar ooit de watervoorzieningen gebouwd en de forten opgezet, dus de band is enorm groot, ook met de omliggende eilanden. Het is dan wel erg leuk om in de voetsporen van je Zeeuwse voorvaders te treden. Je staat in zo’n bredere orde van je vakgebied. Dat maakt ons trots en ook heel klein.” EINDE

TALENT VINDEN

Jan en Korné zijn voor uitbreiding van Walhout Civil altijd op zoek naar toptalent die net als zij de liefde voor het vak voelen en daar gepassioneerd mee bezig zijn. Jan: “We zoeken mensen die weten hoe een constructie zich voelt. Dat klinkt heel gek, maar je moet de materialen en de natuurkrachten begrijpen. Je moet ook vooruit kunnen denken, kansen zien, risico’s minimaliseren. Je moet je hoofd boven het maaiveld uit durven steken en met nieuwe oplossingen of zienswijzen komen. In ons bedrijf werken ook mensen die afkomstig zijn uit een ander vakgebied zoals dataspecialisten of werktuigbouwkundigen. Wat ze heel goed kunnen is kennis uit andere werkvelden integreren. Dat biedt overlap en daarom weten ze optimale verbindingen te leggen.”
www.walhoutcivil.com

Walhout Civil won eind vorig jaar de Zeeuwse PioniersPrijs 2017. Dit is een jaarlijkse prijs voor een persoon, onderneming of organisatie in of uit Zeeland die zich heeft weten te onderscheiden door onder andere pioniersgeest.

