

It giet oan!



Projecten zijn een afweging van kwaliteit, middelen en tijd. Maar wat nu als een van de drie variabelen vaststaat, zeg maar bevroren is? We spreken met Henk Kroes, voorzitter van het Elfstedencomité, over wat de bouwwereld kan leren van een dergelijk megaproject, met als extra moeilijkheidsgraad dat 'tijd' niet tot de speelruimte behoort.

Henk is geen vreemde in de techniek. Hij studeerde civiele techniek in Delft, werkte vervolgens bij de provinciale waterstaat en uiteindelijk als directeur natuurbeheer. In 1969 kwam hij in het bestuur van de Vereniging Friesche Elf Steden. Op 14 december a.s. zal hij aftreden als voorzitter.

GEMOTIVEERD

Tien jaar geleden vond de laatste Elfstedentocht plaats, hoe houdt u de mensen gemotiveerd?

Kroes reageert lachend: 'Nou, nu noem je net het gemakkelijkste van mijn baan. Simpel: het zijn Friezen dus zodra de eerste vorst komt, stijgt de spanning en is iedereen paraat.

Normaal is er in de zomer uiteraard niet zo veel activiteit, maar dit jaar hebben we veel van doen gehad met de conclusies van de Vierdaagse van Nijmegen van 2006. We hebben de evaluatie bestudeerd en naar aanleiding daarvan hebben we zelf ook een aantal regels veranderd. Schaatsers moeten vanaf nu ondertekenen dat ze de reglementen gelezen hebben. Tja, de samenleving wordt steeds juridischer. Iedereen weet dat ijs verraderlijk en gevaarlijk kan zijn, maar dat is tegenwoordig niet meer genoeg. Voor je het weet, krijg je toch een claim als bestuur, bij de Vierdaagse is er zelfs een onderzoek geweest van het openbaar ministerie. U begrijpt dat dit voor een vrijwilligersorganisatie als de onze even schrikken is geweest; maar we zullen moeten meegaan en moeten ook steeds professioneler worden.'

Wat is het belangrijkste van het organiseren van een dergelijk evenement?

'Kijk we hebben natuurlijk veel ervaring en er zijn allerlei draaiboeken, maar het belangrijkste is onze onafhankelijkheid. Als bestuur besluiten wij en alleen wij of en wanneer de tocht doorgaat en de rest volgt ons. Uiteraard is er wel overleg met allerlei instanties en soms proberen ze ook invloed uit te oefenen, maar de afspraak is dat wij beslissen en zij volgen. Als bestuur hebben wij 36 tot 48 uur nodig om de tocht te organiseren en dus geldt dezelfde termijn voor de overheid', aldus Kroes.

'Een tweede belangrijke factor is de scheiding van ijs en wal. Wij gaan over het ijs en alleen over het ijs. Hoe accommodatie, transport en veiligheid geregeld worden, is niet onze taak. Uiteraard helpen we wel, maar als het erop aankomt, focussen we op het ijs.'

www.elfstedentocht.nl

Deze zelfde focus is de reden dat de vereniging niet aan sponsors doet. Kroes: 'Het enige wat we willen is een schaatstocht organiseren en alles wat maar zou kunnen afleiden van deze missie wordt rücksichtslos afgewezen. Kijk, als we sponsors zouden hebben, moet er ook een vip-tent komen, etc. Zoveel activiteiten op één dag, met een voorbereidingstijd van 48 uur, dat kan een gevaar opleveren voor de tocht zelf en dat risico nemen we gewoon niet.'

Deze focus op de missie vertaalt zich ook in het concept. Kroes: 'Vaak hebben we discussies gehad of we de toertocht en wedstrijdtocht niet moeten splitsen. Immers een tocht organiseren voor 200 wedstrijdrijders is minder moeilijk dan voor 16.000 toerrijders. Ondanks het feit dat we dan vaker een Elfstedentocht gehad zouden hebben, ben ik blij dat dit nooit doorgezet is. Belangrijkste is het beeld van de tocht. Immers de glorie van de wedstrijdrijders wordt bepaald door het afzien van de toerrijders.'

Elfstedentocht

Even voor degenen waarbij het weggezak is: de Elfstedentocht is een bijna 200 kilometer lange schaatstocht over natuurijs. Leeuwarden is vanouds de start- en aankomstplaats. De Elfstedentocht is primair een schaatstocht over natuurijs, maar hij wordt op andere dagen van het jaar met alle denkbare vervoermiddelen volbracht: met de fiets, step, motorfiets, roeiboot, wandelend en zelfs per zweefvliegtuig. Sinds 1909 zijn er maar 15 echte Elfstedentochten (op schaatsen) gehouden. De laatste was op 4 januari 1997. De winnaar van toen was Henk Angenent.



Wat betreft de afweging, tijd, geld en kwaliteit. Als eenmaal de kreet 'It giet oan' gevallen is, is tijd geen optie meer. Het gaat dan alleen om de afweging middelen en kwaliteit. Kroes: 'Nu beschikken we over onbeperkte middelen, zowel in geld als in mensen, dus elk probleem wordt opgelost, koste wat kost. Mochten er dan toch nog onoplosbare zaken overblijven, dan is het alleen maar de vraag: hoeveel wil je inboeten op je oorspronkelijke plan? Zo kun je meer kluunplaatsen krijgen dan je lief is. Als echter de kwaliteit van het ijs zo ver daalt dat de veiligheid in gevaar komt, moet je actie ondernemen. Zo hebben we in 1985 de tocht eerder gestopt vanwege de weersomslag, waardoor het gewoon te gevaarlijk werd voor de rijders.'

GEEN GSM MEER

Hoe gaat het tijdens de laatste 48 uur voorbereiding? Bent u dan heel erg druk?

'Nee eigenlijk krijg ik het juist rustiger als we gestart zijn met de voorbereiding. Wel heb ik altijd na zo'n beslissing een slechte nacht. Immers het gaat om een megagrote verantwoordelijkheid, met hoge menselijke risico's. Het zal je maar gebeuren dat er 100 man door het ijs zakt. Ik zou het mezelf niet kunnen vergeven als ik dan een zware fout gemaakt zou hebben. Maar afgezien van mijn nachtrust valt het qua drukte wel mee. Ik heb mezelf voorgenomen volgende keer niet meer met een mobiele telefoon rond te lopen, hooguit een speciale die alleen verbonden is met de twintig rayonhoofden', aldus Kroes.

Kroes concentreert zich in de voorbereiding vooral op de communicatie: 'Je moet niet vergeten dat we een vrijwilligersorganisatie zijn, met georganiseerde maar ook ongeorganiseerde vrijwilligers. Zij moeten allemaal weten wat er aan de gang is, wat de stand van zaken is en bovenal moeten ze vertrouwen hebben in het bestuur. Daarom doe ik zelf alle persvoorlichting en niet een of andere pr-functionaris. Zeker als het niet helemaal goed gaat, moet je er zelf zijn en uitleg geven. Als mensen eenmaal het vertrouwen in je opzeggen, is het eind zoek. Dit geldt voor een normale organisatie, maar helemaal voor een vrijwilligersorganisatie.'

Er kunnen 16.000 mensen op het ijs, aldus de website en daarom is er een beperkt aantal startkaarten beschikbaar. Waarom niet 32.000 of 160.000?

'Goede vraag. Ik ben naar Amerika en Canada gegaan om over de belastbaarheid van het ijs advies te vragen aan een aantal universiteiten waar ze ijsmechanica doceren. En wat blijkt: als je zou uitgaan van berekeningen over hoeveel mensen bij welke ijsdikte kunnen schaatsen, hadden we nooit een Elfstedentocht gehad!!! Gelukkig zijn wij hier in Nederland omringd door de beste adviseurs (o.a. Piet Paulusma, KNMI), maar het blijft altijd een afweging en dus een risico. Nu zijn we een vereniging en hoeven dus niet te wachten tot de 100% zekerheid bereikt is. Als een overheid dit zou organiseren

Henk Kroes met satelliet communicatieapparatuur: 'communiceren doe je zelf'



ren en dus geen risico zou willen nemen, zou er nooit een go komen. Dat is het verschil!

Kroes benadrukt: 'Overigens, geloof me: een besluit nemen we niet lichtvaardig. Sterker nog: met elke dag dat we geen beslissing nemen, groeit de kans dat mensen ongeorganiseerd gaan rijden. U begrijpt dat 200 kilometer op de schaats geen sinecure is als er nergens controle en opvang is. Ooit heeft zelfs een bekend publieksblad een alternatieve elfstedentocht georganiseerd. Gelukkig hadden we als bestuur een dermate hoog vertrouwen van onze mensen dat deze tocht verwaterd is. Onze vrijwilligers zijn letterlijk op het ijs gaan liggen om het schaatsen te belemmeren. Ik moet wel zeggen dat dit voor ons bestuur een opsteker was.'

BOUWWERELD

Welke parallellen zijn er te vinden tussen de wereld van het ijs en de bouwwereld?

'Ten aanzien van het bouwen van een woning, zie ik als grootste overeenkomst met de normale projectleiding de ongelooflijk sterke focus op het realiseren van het project. Alles is ongeschikt hieraan, hoe verlokkelijk het ook moge zijn.'

Heeft de bouw ook nog een speciale plaats in de Elfstedentocht?

'Het bestuur bestaat uit zogenoemde meewerkende voormannen. Dus iedereen moet naast bestuurlijke taken ook een discipline beheersen die van pas komt tijdens de tocht. Zo hebben we een arts, en dus ook een aan-

nemer, op dit moment zelfs twee (Harrie van der Werf en Wim Kimsma), om indien nodig bruggen te plaatsen en andere kluunplaatsen aan te leggen. Vroeger was het overigens heel gemakkelijk om een aannemer te vinden, omdat de tocht exact samenviel met het vorstverlet, maar tegenwoordig ligt dat wat genuanceerder!'

TOEKOMST

Nu u afscheid gaat nemen, heeft u het gevoel dat er een goede organisatie achterblijft?

Kroes: 'Jazeker, ik heb alle vertrouwen in mijn opvolger, het bestuur, de rayonhoofden, de vele vrijwilligers. Het enige wat me wel eens zorgen baart is het feit dat als ik weg ben de enige die een Elfstedentocht heeft meegemaakt, de arts uit ons bestuur is. Kijk, we trekken altijd leden aan die ervaring hebben met grote toer- of wedstrijdtochten, echter deze zijn er ook al een decennium nauwelijks geweest. Dus ons bestuur is uitermate gemotiveerd, maar kampt met steeds minder echte ervaring. Mogelijk houdt dit het risico in dat men het bestuurslidmaatschap op termijn als een erebaantje ziet en dat zou helemaal fout zijn. Want als het ijs komt, moet je er 100% zijn, alle problemen oplossen en vooral op tijd!'

Op 14 december a.s. stapt u uit het bestuur. Stel nou dat er op 12 december een tocht kan worden gereden, bent u dan in charge?

'Nee, dan laat ik het over aan m'n opvolger! En 10 december? Mmmmm, ik zie een fonkeling in z'n ogen. 'Nou, daar praten we dan nog wel eens over!'

BOUWBORDEN?

SIGNBOSS.NL

met stormgarantie!