



Dammie van der Poel: ‘Wij horen bij Oud Ade en Rijpwetering, niet bij de grote jongens’

GWW-bedrijf Gebr. Van der Poel BV wil lokaal, familiair en mkb blijven

Oud Ade – In het hart van de Randstad, tussen snelwegen en steden, ligt een van de meest Hollandse stukjes Nederland: polders, sloten en eindeloze luchten. Daar runt Dammie van der Poel het familiebedrijf Gebr. Van der Poel BV, gespecialiseerd in grond-, weg-, maar vooral in waterbouw. Vanuit deze oer-Hollandse plek bouwt hij met zijn team aan de toekomst van het bedrijf – nuchter, lokaal en met oog voor duurzaamheid.

Auteur: Hein van Iersel

Met de klok mee: rechtsboven Sunward SWE240 elektrische kraan, elektrische Mecalac E12, elektrische Innomach Raptor maaiboot en Hooby LC100



‘Je kunt zulke mensen beter binnenboord houden dan ze straks als concurrent tegenkomen.’

Gebr. Van der Poel begon in 1965 als agrarisch loonbedrijf. Dammie's vader en oom namen toen het bedrijf van hun vader over. Van der Poel zelf kwam in 1987 in de zaak en staat sinds 2002 aan het roer. ‘Mijn vader leeft nog, hij is 84. Mijn oom is helaas overleden. Samen waren zij de echte ‘gebroeders’, vertelt hij.

In de loop der jaren verschoof het werk van landbouw naar grond-, weg- en waterbouw. ‘We doen weinig met groen, eerder met blauw’, zegt Dammie. ‘Baggeren, beschoeiingen, onderhoud van sloten, grondwerk – dat is onze wereld.’ De belangrijkste opdrachtgever is het Hoogheemraadschap Rijnland, dat veel werk uitzet in de regio.

Vandaag telt het bedrijf zo'n vijftig medewerkers, goed voor een jaaromzet van elf tot twaalf miljoen euro. ‘We hebben een stabiel team met mensen van 18 tot 65 jaar. Dat is de kracht van ons bedrijf: jong talent én ervaring onder één dak.’

Aandelenstructuur

Sinds 2022 heeft Van der Poel drie mede-aandeelhouders: zijn zoon Wessel, Jeroen Brugman (50) en Jeanno van der Ploeg (31). ‘Wessel is

25 en werkt als voorman beschoeiingsbouw, Jeanno is projectleider en Jeroen bedrijfsleider. Alle drie zijn ze belangrijk voor de toekomst van het bedrijf. We zijn tot deze beslissing gekomen omdat Wessel het wel heel erg veel en groot vond om het allemaal alleen te doen. Dat past ook bij deze generatie, maar ook omdat als je goede mensen binnen hebt, je wel moet zorgen dat je ze binnenhoudt.’

Van der Poel bezit nu nog zestig procent van de aandelen, maar dat verandert. ‘We hebben afgesproken dat ik eind 2027 terug ga naar tien procent. Dan moeten de anderen het stokje overnemen. Wie uiteindelijk directeur wordt, ligt nog open, maar voorlopig blijf ik nog even actief. Zolang ik fit ben, wil ik iets blijven doen.’

Volgens hem hoort eigenaarschap bij verantwoordelijkheid. ‘De mensen die zorgen voor continuïteit, horen ook de meeste aandelen te hebben. Je geeft geen aandelen aan iemand die na vijf jaar weer vertrekt. Dat past niet bij hoe wij hier werken.’

Zelfstandig

Waar veel GWW-bedrijven onderdeel worden van grotere concerns, kiest Gebr. Van der Poel

bewust voor zelfstandigheid. ‘We worden niet benaderd voor overname, maar ik zou het ook niet willen. Wij horen bij Oud Ade en Rijkswatering, niet bij de grote jongens. Grote bedrijven denken op korte termijn, aan aandeelhouders en winst. Wij kijken naar continuïteit, mensen en omgeving.’ Van der Poel heeft weinig goede woorden over voor die manier van werken en zaken doen: ‘Veel grote woorden over van alles, maar als het puntje bij het paaltje komt, gaat het alleen om korte termijn, geld en de aandeelhouders. De menselijke maat en de connectie met de lokale gemeenschap verdwijnen daarmee.’

Die lokale betrokkenheid is zichtbaar in het dorp. ‘Als er iets in het dorp wordt georganiseerd, kunnen ze bij ons een aggregaat, rijplaten of vervoer lenen. Dat hoort bij een gemeenschap. Word je overgenomen door een groot concern, dan blijft dat nog even bestaan, maar daarna verdwijnt het. Dan is het sociale stuk weg.’

Het voorbeeld van de jaarlijkse fancyfair noemt hij met trots. ‘Twee kleine dorpen, Oud Ade en Rijkswatering, met samen amper 2500 inwoners haalden dit jaar 56.000 euro op voor lokale verenigingen. Dat kan alleen als mensen elkaar kennen en helpen. Wij dragen daar graag aan bij.’

Waterwerk

De focus van Gebr. Van der Poel ligt op werk in en om het water. ‘We doen veel slootonderhoud, baggerwerk en beschoeiingen. Daarnaast werken we ook voor particulieren en lokale aannemers. Onlangs hebben we een terrein klaargemaakt voor vijftig tiny houses: riolering, paden, vlonders, alles. Dat past goed bij ons: lokaal, overzichtelijk en praktisch.’

De agrarische oorsprong is nog altijd een voordeel. ‘We hebben een goede naam bij de boeren in de regio. Daardoor kunnen we voor het waterschap zonder problemen het land in. We spreken dezelfde taal. Dat scheelt.’

Elektrisch materieel

Van der Poel is al jaren bezig met verduurzaming. ‘In 2013 hebben we een energieneutraal pand gebouwd, met 350 zonnepanelen. Inmiddels liggen er 850. We hebben elektrische heftrucks, busjes, kranen en zelfs een elektrische maaiboot. Binnenkort komt de eerste elektrische vrachtwagen – een Mercedes-Benz – het



vanr Jeroen Brugman, Wessel van der Poel, Dammie van der Poel en Jeanno van der Ploeg

‘Continuïteit gaat voor winst. Dat is de kern van ondernemen.’

terrein op.’ Eerder dit jaar stond Gebr. Van der Poel op de cover van Stad + Groen met de aankoop van hun Innomach elektrische maaiboot.

De stap naar elektrisch werken kwam deels door de eisen van opdrachtgevers. ‘Het Hoogheemraadschap van Rijnland vraagt bij aanbestedingen om zero-emissie. Soms kun je de opdracht alleen nog krijgen als je elektrisch werkt. Daar hebben we vroeg op ingespeeld. We hebben nu drie grote mobiele accu’s, een laadplein voor twaalf auto’s en vier vrachtwagens, en een grote stroomaansluiting die we hopelijk snel mogen gaan gebruiken.’

Door netcongestie is die aansluiting echter nog niet operationeel. ‘We hebben alles klaar, maar we mogen de aansluiting nog niet gebruiken.

Dat remt de ontwikkeling. We hopen dat dit snel wordt opgelost.’

De eerste elektrische rupskraan – een 23-tons Sunward uit China – bleek een succes. ‘Iedereen zei dat hij geen acht uur per dag zou draaien, maar hij doet het gewoon. Dat smaakt naar meer.’

Duurzame visie

De investeringen in elektrisch materieel zijn fors. ‘Een standaard elektrische machine is nu nog ongeveer twee keer zo duur als een dieselvariant, en een op maat gemaakte kan drie tot vier keer zo duur zijn. Maar die verschillen worden snel kleiner. De techniek ontwikkelt zich razendsnel.’

Toch twijfelt Van der Poel niet. ‘Ik geloof in de techniek. We moeten stoppen met diesel. De total cost of ownership van elektrische machines komt steeds dichterbij die van diesel. Binnen een paar jaar is een elektrische vrachtwagen goedkoper in gebruik.’

Hij merkt dat niet iedereen zover is. ‘In de sector is veel weerstand. Grote aannemers praten over duurzaamheid, maar handelen er nog weinig naar. Diesel is makkelijk, elektrisch vraagt planning. Maar zolang opdrachtgevers diesel accepteren, verandert er weinig. Wij laten zien dat het anders kan.’

Volgens Van der Poel ligt de toekomst vast. ‘Zero-emissie wordt de norm. De prijzen van elektrische machines gaan dalen zodra er meer af fabriek geproduceerd wordt. Wij hebben nu de infrastructuur, de kennis en de ervaring. Daarmee houden we voorlopig een voor-sprong.’



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!