



buiten Europa actief was, is inmiddels opgeheven. Het is een gesloten bedrijfsonderdeel. Dat vind ik van belang om te zeggen, want als het midden in een groeiend onderdeel zit, dan zouden we een groter probleem hebben. Dat is hier niet het geval. Het heeft dus geen impact op de winstgevendheid van de lopende activiteiten. We weten zelf ook niet veel meer, het is in onderzoek bij het Openbaar Ministerie. We zijn ook een eigen onderzoek gestart en dat loopt.”

**6** BAM doet in Nederland geen grote infrastructureurprojecten meer, maar in het Verenigd Koninkrijk nog wel. Om wat voor projecten gaat het daar?

“Bijvoorbeeld de hogesnelheidslijn *High Speed 2* van Londen naar Manchester. Wij bouwen de fundamenten van het talud waar de trein op gaat rijden. We werken ook aan de *Thames Tideway*, een groot nieuw rioolsysteem in Londen, onder de rivier de Thames. We zitten ook in een consortium voor kleine modulaire reactoren voor kernenergie. We bouwen de infrastructuur eromheen. Dat laatste past ook goed in onze duurzaamheidsdoelen.”

**7** Zou Rijkswaterstaat naar het VK moeten kijken om u zo ver te krijgen dat u wel weer grote projecten wilt doen?

“Ja, en wij hebben ook al een aantal keren aangegeven dat dit verstandig is. Het VK kent een aanpak in twee fases. Met de opdrachtgever werk je eerst het ontwerp en de projectvoorbereiding uit en definieer je samen alle risico's. Niemand kan vooraf namelijk het risico inschatten hoe iets technisch zal gaan. Dat is een hele omslag voor de Nederlandse overheid, omdat die nu erg op de laagste prijs zit. Ik adviseer ze om er anders mee om te gaan, want Nederland is een van de rijkste landen ter wereld.