



Het grote avontuur
tegemoet in Azerbeidzjan

Topsport op stalen snelweg in het Munnikenland

Veilig baggeren
in verdacht gebied Limburg

VoorwOord

Beste lezer,

Regelmatig krijg ik de vraag wat Martens en Van Oord nou eigenlijk allemaal doet. Een vraag die ik graag beantwoord, maar wat is het soms lastig om daar nou een goed en volledig antwoord op te geven! Onze werkzaamheden zijn zó divers dat ik ze haast niet kort en bondig kan beschrijven. Wel is er één verbindende factor bij al onze activiteiten: het verplaatsen, verhandelen en/of bewerken van grote hoeveelheden bouwgrondstoffen op het land of in het water. Daar zijn we een absolute specialist in. Of het nu gaat om het werken met zand, klei, grind, olieslib, kolen, biomassa, as of andere grondstoffen; telkens vinden we weer een manier om van toegevoegde waarde te zijn voor onze klanten. Tegelijkertijd komt onze innovatieve kracht dan goed tot uiting.

In deze Autograaf nemen we u graag mee op reis langs een aantal projecten waarmee we onze grenzen letterlijk en figuurlijk verlegd hebben. Met bijna 300 deskundige en betrokken medewerkers bouwen we steeds verder aan ons bedrijf en de mogelijkheden die we onze klanten bieden voor elk uitdagend vraagstuk. Onze grote kracht daarbij is de benadering ervan. Vanuit een grote verscheidenheid aan vakkennis wordt er door de Mensen die het Maken vanuit diverse disciplines aan hetzelfde doel gewerkt. Daar mogen we best trots op zijn!

De projecten worden steeds complexer en dat merken we onder andere aan de toename van risico's op het gebied van veiligheid. Bovenaan onze prioriteitenlijst staat het verbeteren van de veiligheid. Zowel voor onze eigen medewerkers, als voor mensen die door Martens en Van Oord worden ingehuurd, alsook voor de projectomgeving. Zelf zijn we actief bezig om de veiligheid binnen ons bedrijf te verbeteren, maar tips of suggesties zijn uiteraard van harte welkom!

Veel leesplezier gewenst!

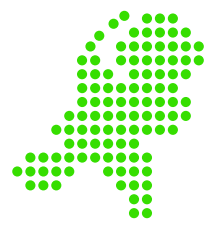
 Tobias van Oord



 Twitter mee: #AG48



Inhoud



6 Grondstoffen-
monitor

16 Groene
Rivier Pannerden



40 De Mensen die het Maken



47 Duurzaamheid als
manier van denken

50 Groot Onderhoud Vaarwegen

54 Martens en Van Oord
brengt Antwerps
havendok op diepte

BAGGERWERK IN VIERDE HAVENDOK ANTWERPEN

Grondstoffen-monitor

GRONDSTOFFEN WORDEN STEEDS SCHAARSER EN DAT VRAAGT OM SLIMME OPLOSSINGEN. MARTENS EN VAN OORD IS ER EEN SPECIALIST IN EN VERPLAATST DAGELIJKS GROTE HOEVEELHEDEN BOUWGRONDSTOFFEN. SOMS GAAT HET OM HET LEVEREN VAN PRIMAIR, SECUNDAIR OF REST-MATERIAAL, EEN ANDERE KEER VERZORGEN WE HET TRANSPORT ERVAN. IN DEZE AUTOGRAAF MAKEN WE EEN (G)RONDJE NEDERLAND; WAAR KOMEN ONZE BOUWGRONDSTOFFEN VANDAAN EN WAAR GAAN ZE NAARTOE? WE GEVEN U EEN INKIJKJE IN DE GROND ONDER ONZE VOETEN.

1 Groene Rivier Pannerden blz. 16

UITGAAND
Soort Zand
Naar Dijkversterking Merwededijk Werkendam

Soort Zand en klei
Naar Dijkverbetering Molenwaard te Kinderdijk-Schoonhovenseveer

Soort Klei
Naar Dijkverbetering Hagestein-Opheusden

2 Uiterwaardvergraving Brakel-Munnikenland blz. 24

VERPLAATST IN HET PROJECT
Soort Zand, klei en restmateriaal

3 Hotspots Limburg (Swalmen) blz. 31

UITGAAND
Soort Zand en grind
Naar Zandfabriek van Martens en Van Oord te Moerdijk

Soort Klei
Naar Hoogwatergeul Lomm

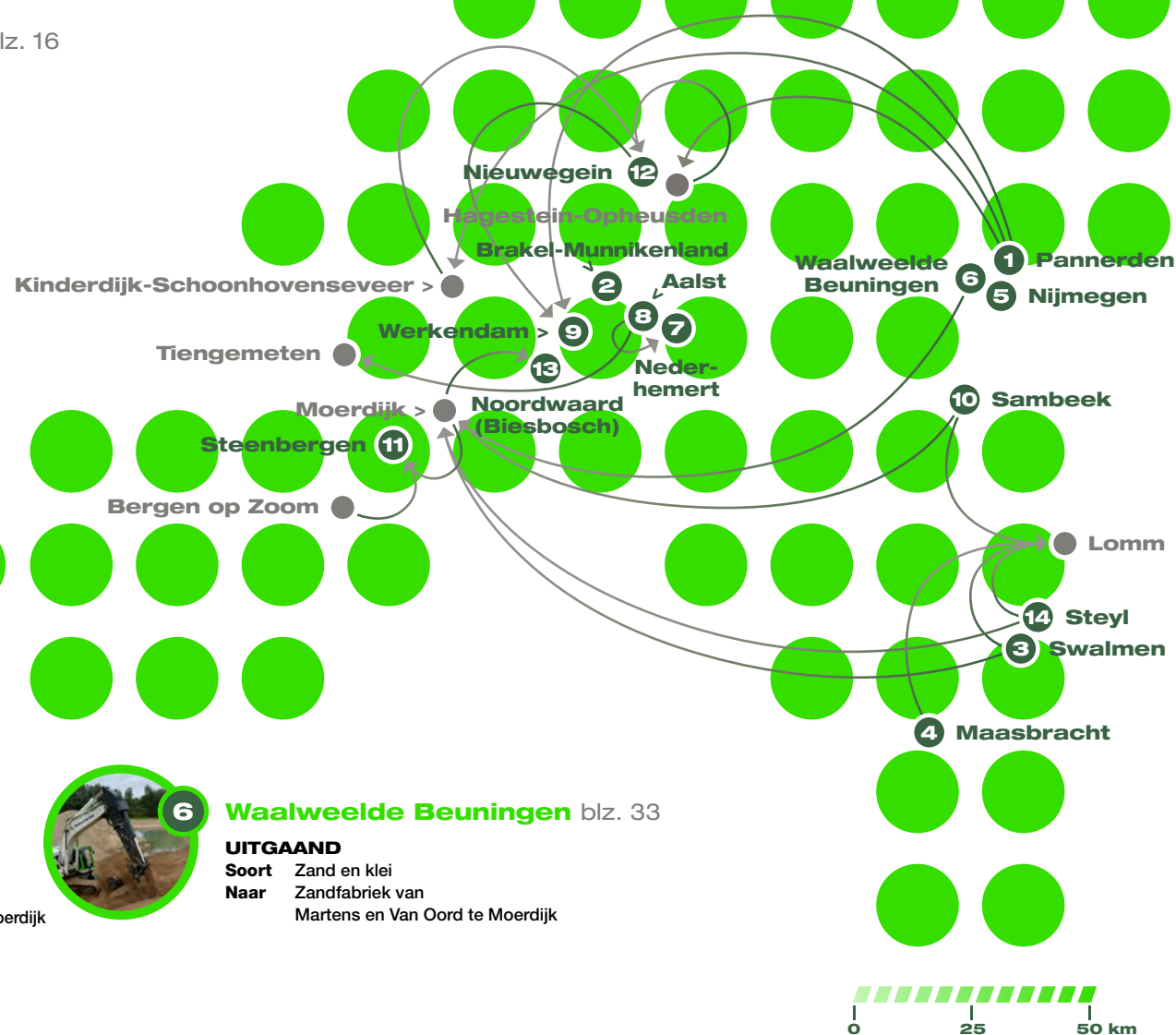
4 Hotspots Limburg (Maasbracht) blz. 31

UITGAAND
Soort Klei
Naar Hoogwatergeul Lomm

5 Stadsbrug Nijmegen blz. 32

INKOMEND
Soort Bestortingsmateriaal
Naar Zandfabriek van Martens en Van Oord te Moerdijk

UITGAAND
Soort Baggerspecie
Naar Ruimte voor de Waal te Nijmegen



7 Kaderrichtlijn Water 1, locatie Doornwaard (Nederhemert) blz. 34

INKOMEND
Soort Klei
Vanuit Kaderrichtlijn Water 1, locatie Zandplaat te Aalst

VERPLAATST IN HET PROJECT
Soort Zand en klei

8 Kaderrichtlijn Water 1, locatie Zandplaat (Aalst) blz. 34

UITGAAND
Soort Zand
Naar Kaderrichtlijn Water 1, locatie Blanken Slikken te Tiengemeten

Soort Klei
Naar Kaderrichtlijn Water 1, locatie Doornwaard te Nederhemert

9 Dijkversterking Merwededijk Werkendam blz. 42

INKOMEND
Soort Zand
Vanuit Groene Rivier Pannerden

Soort Klei
Vanuit Ruimte voor de Lek te Nieuwegein

VERPLAATST IN HET PROJECT
Soort Klei

10 Zomerbedverdieping stuwpand Sambeek blz. 42

UITGAAND
Soort Zand en grind
Naar Zandfabriek van Martens en Van Oord te Moerdijk

Soort Klei
Naar Hoogwatergeul Lomm

11 A4 Dinteloord-Steenbergen blz. 43

INKOMEND
Soort AVI-bodemas
Vanuit Moerdijk

Soort Zand
Vanuit Dassenplas te Bergen op Zoom

Soort Thermisch gereinigd zand
Vanuit Moerdijk

Soort Extractief gereinigd zand
Vanuit Moerdijk

Soort Extractief gereinigd zand
Vanuit Steenberg

12 Ruimte voor de Lek (Nieuwegein) blz. 44

INKOMEND
Soort Zand en klei
Vanuit Dijkverbetering Molenwaard te Kinderdijk-Schoonhovenseveer

Soort Klei
Vanuit Dijkverbetering Hagestein-Opheusden

13 Ontpoldering Noordwaard (Biesbosch) blz. 45

INKOMEND
Soort Thermisch gereinigd zand
Vanuit Moerdijk

VERPLAATST IN HET PROJECT
Soort Zand en klei

14 Groot Onderhoud Vaarwegen (Steyl) blz. 50

INKOMEND
Soort Stortsteen
Vanuit Kaderrichtlijn Water 3 Maas

UITGAAND
Soort Zand en grind
Naar Zandfabriek van Martens en Van Oord te Moerdijk

Soort Klei
Naar Hoogwatergeul Lomm



IN HET KORT

Sinds het begin van 2014 is Martens en Van Oord samen met Baars Confloot betrokken bij een uniek project in Azerbeidzjan. In de hoofdstad Baku moet het Boyukshor Lake worden schoongemaakt. Dit met het oog op de Europese Spelen die in de zomer van 2015 worden gehouden.

GRENSVERLEGGEND

Martens en Van Oord verlegt zijn grenzen wel heel letterlijk met het uitdagende project in Azerbeidzjan. Niet alleen dat, maar ook de unieke methode om het meer van slib te ontdoen, maakt dat Martens en Van Oord vernieuwend bezig is. De combinatie van een bulldozerblad van 15 meter breed en een grote baggerpomp garandeert de hoge producties die nodig zijn om op tijd klaar te zijn.

MARTENS EN VAN OORD EN BAARS CONFLOAT MAKEN BOYUKSHOR LAKE SCHOON

Het grote avontuur tegemoet in Azerbeidzjan

IN DE ZOMER VAN 2015 WORDEN VOOR HET EERST IN DE GESCHIEDENIS DE EUROPESE SPELEN GEHOUDEN IN DE AZERBEIDZJAANSE HOOFDSTAD BAKU. AAN HET BOYUKSHOR LAKE WORDT EEN NIEUW OLYMPISCH STADION GEBOUWD. HET MEER IS IN SLECHTE ECOLOGISCHE STAAT. VOORDAT DE SPELEN STARTEN, MOET DE WATERKWALITEIT OP ACCEPTABEL NIVEAU ZIJN. DAAROM HEEFT MARTENS EN VAN OORD SAMEN MET BAARS CONFLOAT EEN SPECIALE WERKMETHODE ONTWIKKELD EN HET BENODIGDE MATERIEEL ONTWORPEN, GEBOUWD EN VERKOCHT AAN DE OPDRACHTGEVER. OOK WORDT DE UITVOERING IN BAKU BEGELEID.

De Europese Spelen en het Boyukshor Lake

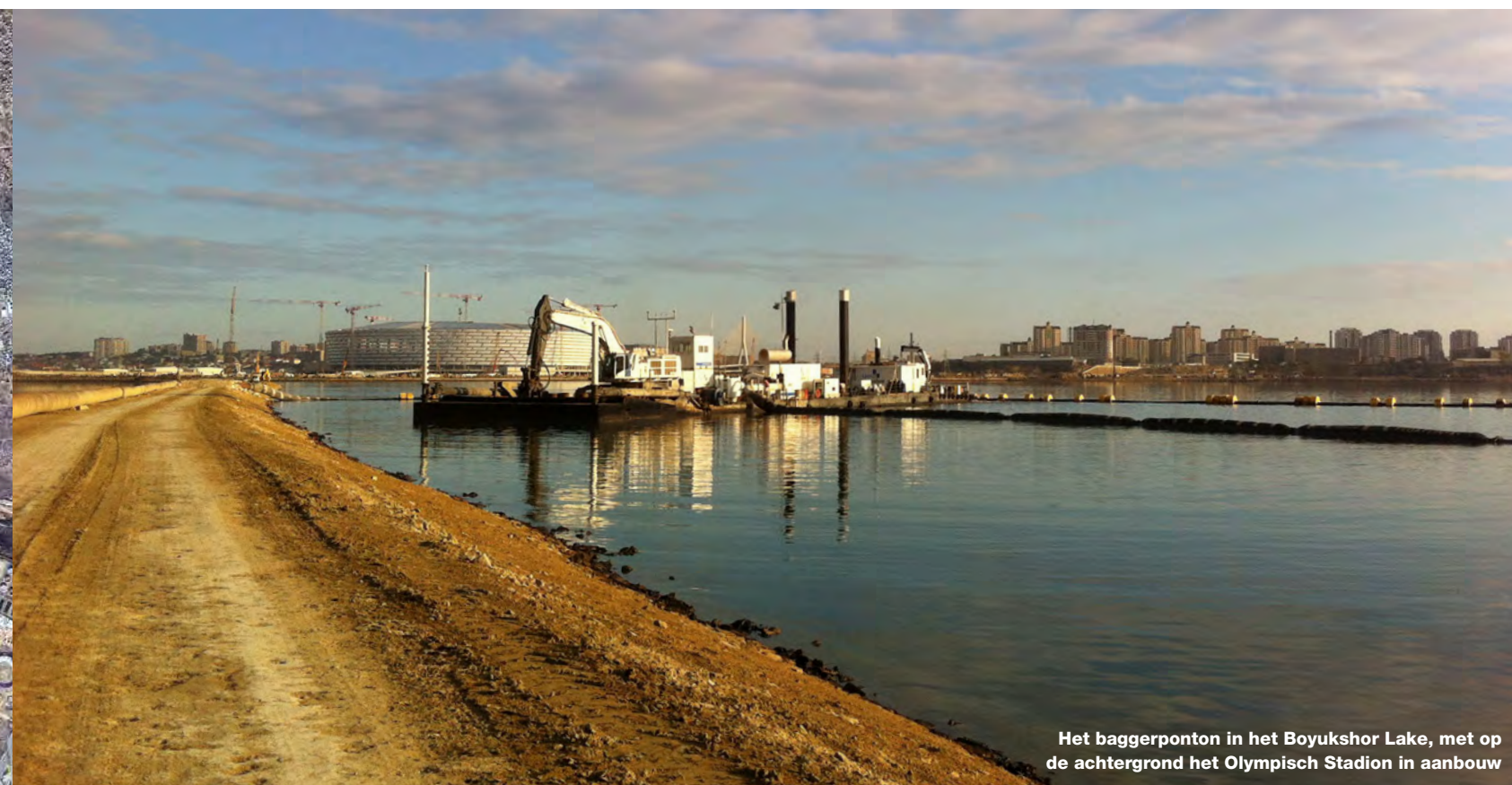
In de zomer van 2015 is de Azerbeidzjaanse hoofdstad Baku gastheer van de eerste Europese Spelen. Aan de rand van het grote Boyukshor Lake is een nieuw Olympisch Stadion in aanbouw. Maar Boyukshor Lake, in grootte het tweede meer van Azerbeidzjan, verkeert in de winter van 2013 op 2014 in een slechte ecologische staat. Het meer bevat veel oliehoudend slib, heeft een vieze kleur en bovendien ligt er veel afval in. Voor de Spelen starten, moet de waterkwaliteit op een acceptabel niveau zijn, besluit de Azerbeidzjaanse overheid. Tamiz Shahrar, de overheidsinstelling van de republiek die zich richt op afvalverwerking, wordt belast met het project. Er is haast bij, want het is zo 2015 en het meer is honderden hectares groot.

Baars Confloat

Dan komt Bert Advocaat, directeur van Baars Confloat, in beeld. Baars Confloat verkoopt en verhuurt onder andere modulaire pontons, beun- en splijtbakken en werkschepen. "Ik heb in de regio gewerkt en heb met een aantal mensen altijd contact gehouden", zegt Bert. "Op een gegeven moment werpt dat zijn vruchten af en word je gebeld om mee te denken over een werkwijze waarin alleen met modulair materieel kan worden gewerkt, omdat het Boyukshor Lake niet in verbinding staat met open water. In Azerbeidzjan mocht ik onze werkwijze met modulair equipment komen presenteren. Omdat ons bedrijf weliswaar koppelbare pontons, bakken en werkschepen op voorraad heeft, maar niet direct beschikt over baggerpompen, boosters en drijvende leidingen, heb ik een andere leverancier uit deze branche voor deelname benaderd. Eind 2013 deden we een aanbieding met aanvullend materieel van onze compagnon, een aanbieding die de klant als winnaar selecteerde."

Martens en Van Oord komt in beeld

Het is begin 2014, de samenwerking tussen Baars Confloat en zijn compagnon verloopt stroef. De compagnon besluit een eigen plan te maken en zelf een aanbieding te doen voor het werk. "Dat was een beetje vervelend", blikt Bert terug. Hij besluit Martens en Van Oord te vragen om te participeren in dit avontuur. Het contact tussen Baars Confloat en Martens en Van Oord is in de maanden daarvoor al intensiever geworden. Bert: "Ik was in maart 2013



Het baggerpontoon in het Boyukshor Lake, met op de achtergrond het Olympisch Stadion in aanbouw

'Ik beschouw Martens en Van Oord als triple A-contractor'

op de open dag van het nieuwe ponton Scheldeoord van Martens en Van Oord. Daar is een project met de Scheldeoord op de Waddenzee uit voortgekomen en later ook de klus op de Baltische Zee bij Rostock." Niet vreemd dus dat Bert ook voor Boyukshor Lake aan Martens en Van Oord dacht. "Ik beschouw Martens en Van Oord als een triple A-contractor. Als je een ponton van ze opstapt, herken je het meteen. Altijd netjes en goed georganiseerd." Bert benadert directeur Tobias van Oord en teamleider engineering Niels Versteeg van Martens en Van Oord om eens te komen praten. "We waren er snel uit en hebben samen een plan opgesteld. En uiteindelijk hebben we de wedstrijd gewonnen, we kregen de opdracht."

Het meer

Voordat het plan definitief wordt opgesteld, nemen Niels Versteeg en zijn collega-engineer Robert de Haas een kijkje bij het meer in Azerbeidzjan. Een verhelderend bezoek. "De aanwezigheid van grof vuil was in werkelijkheid

nog meer dan verwacht", zegt Niels. Robert laat een foto zien van een vuilnisbelt, direct aan Boyukshor Lake. "De oever van het meer lag bezaaid met huisvuil. Ook in het meer dreef plastic en waren autobanden te zien." Verder valt het Niels op dat het hard waait aan het meer. Rekening houden met deze factoren vormde dus een extra uitdaging voor het definitieve ontwerp.

De joint venture

Baars Confloat en Martens en Van Oord gaan voor het project in Azerbeidzjan de joint venture Boyukshor Lake aan. Een nieuw bedrijfje in feite, waarin de twee samenwerkende partijen samen de risico's en opbrengsten delen. Voor deze bijzondere samenwerkingsvorm wordt gekozen omdat de opdrachtgever in Azerbeidzjan erop staat het materieel, dat nodig is voor de schoonmaakklus op het meer, te kopen. Bert: "Voor Martens en Van Oord is dat wat vreemd, wij hebben er een stuk meer ervaring mee. Materieel exporteren, contracten in het buitenland afsluiten, dat kunnen wij wel. Martens en Van Oord heeft dan weer alle kennis in huis om zo'n klus goed aan te pakken. In vergelijking met andere aannemers van vergelijkbare omvang is Martens en Van Oord in mijn ogen inventiever. Ze komen vaak met slimme oplossingen. Daarom hadden we elkaar snel gevonden." De joint venture ontwikkelt de te hanteren werkmethode,

ontwerpt en bouwt het benodigde materieel, verkoopt dat en stelt kennis en mensen beschikbaar om het project in Baku in goede banen te leiden. Een unieke samenwerking.

Aan de gang

Eind maart 2014 is het zover: de joint venture krijgt definitief de opdracht en kan in Azerbeidzjan aan de gang. Daarvoor moet het materieel nog wel naar Baku worden getransporteerd. Omdat het meer niet in verbinding staat met de zee, wordt gekozen voor transport over de weg. Baars Confloat neemt die taak op zich. Als alles veilig en wel bij het meer is, kan het echte werk beginnen.





Works manager Jos Boers op de treeplank van de graafmachine



Een deel van de crew op het ponton

‘Er wordt 24/7 gewerkt om de waterkwaliteit acceptabel te maken’

Engineer Robert de Haas helpt mee om alles op poten te zetten. “Ik vond de omstandigheden alles meevallen in Azerbeidzjan, het was een erg interessante en unieke ervaring. Alles is net wat anders, daar moet je je op instellen. Als ze een stalen leiding aanleggen, doen ze dat met onderdelen die we in Nederland niet direct zouden kiezen. Maar uiteindelijk komt het wel in orde.”

Het aanspreekpunt ter plaatse

Of het inmiddels allemaal draait in Baku? “Nou en of”, zegt Jos Boers. Samen met Chris Looper is Jos als works manager het aanspreekpunt ter plaatse. Beiden draaien diensten van zes weken in Baku en zijn daarna weer drie weken thuis. “Zo wisselen we elkaar af”, zegt Jos. “Anderhalve week voordat ik vertrek, komt Chris en als hij nog anderhalve week moet, kom ik weer.” Samen houden ze het project aan de gang. “Ik verzorg de rapportages, bewaak de financiën, heb contact met partners en opdrachtgever, zie toe op de contractzaken en zorg dat de mannen buiten aan het werk kunnen blijven. Eigenlijk alles wat een uitvoerder en een projectleider in Nederland doen”, vat Jos samen. Het is elke dag improviseren in Azerbeidzjan, zegt hij. “Met afspraken gaan ze hier anders om dan in Nederland. Ze houden je nog wel eens een worst voor. Maandag, zeggen ze dan. Maar welke maandag ze bedoelen, dat weet je dan niet.” Samen met een paar landgenoten geeft Jos leiding aan een groep Azerbeidzjanen. “Ze zijn wat minder mondig dan wij gewend zijn. Wat je ze opdraagt, dat voeren ze gewoon uit. Vragen stellen, dat kennen ze eigenlijk niet. Soms zeggen ze ‘ja’, terwijl ze eigenlijk niet snappen wat ze moeten doen. Daar houd ik rekening mee. Je moet het zolang uitleggen totdat ze begrijpen wat je gedaan wilt hebben.”

Continue productie

Er wordt hard doorgewerkt om de kwaliteit van het water in het meer vóór het voorjaar acceptabel te maken. Zeven dagen per week, 24 uur per dag wordt er productie

gedraaid. “Als we draaien, draaien we ook meteen goed”, zegt Jos. “Maar het werk staat nog wel eens stil. Je komt soms voor verrassingen te staan. Slechte kwaliteit van lokaal verkregen onderdelen bijvoorbeeld. Of de gasolie, die is hier duidelijk van mindere kwaliteit dan we in Nederland gewend zijn.” In een goed etmaal worden er met onze unieke nieuwe werkmethode verbluffende resultaten geboekt. “Dan kun je een grote oppervlakte per dag schoonzuigen”, weet Niels Versteeg. Ter illustratie: als dat tempo elke dag zou worden gehaald, is het enorme projectgebied in honderd dagen schoon. “Het moet wel heel gek lopen als we de deadline van de zomer in 2015 niet halen”, zegt Jos. “Dat kan ik me niet voorstellen.”

De toekomst

Azerbeidzjan is een land in ontwikkeling, waar de komende jaren nog veel werk te verrichten is. Is deze klus voor Martens en Van Oord een opstap naar meer, misschien wel weer in combinatie met Baars Confloat? Bert Advocaat sluit het niet uit. Ook Niels heeft in elk geval een goed gevoel over het eerste avontuur in het land. “Ik vind het een mooie uitdaging. Er zit veel potentie in Azerbeidzjan, er staat van alles te gebeuren. Als Martens en Van Oord zouden we daar met onze kennis en ervaring van toegevoegde waarde kunnen zijn. Het past ook echt bij ons: grensverleggend bezig zijn, unieke oplossingen bedenken.”

Operator Danny van Breugel



Op het ponton leidt een operator van Martens en Van Oord de boel in goede banen. Danny van Breugel heeft die rol al heel wat weken vervuld. “Ik heb zelf mijn vinger opgestoken toen ik hoorde dat Martens en Van Oord in Azerbeidzjan aan het werk ging. Het avontuur trok me. En ik vind het prachtig om vanuit het niets iets op te bouwen.” Danny is samen met zijn collega’s Erwin van Bussel en Mike Planken in ploegendiensten verantwoordelijk voor de besturing van het ponton en de aansturing van de aanwezige Azerbeidzjanen. Dat gaat met handen en voeten. “Gelukkig zijn er twee bij die een beetje Engels spreken, dus die kunnen tolken. Zelf heb ik ook al een paar woordjes Azeri geleerd. Links, rechts, dat soort dingen. Je moet wel, want als ze het verkeerd begrijpen dan gaat je productie achterlopen.” Danny, Erwin en Mike verblijven in een appartement op drie kwartier rijden van het meer. “Om vijf uur ’s ochtends worden we opgehaald om naar het meer te gaan. Dan rijden we door Baku heen. Er wordt daar enorm veel gebouwd. In de buurt van het meer zie je overal jaknikkers, waarmee ze olie winnen. Verder is er heel veel vervuiling zichtbaar. Ze moeten hier nog leren om zuinig met de aarde om te gaan.”

Het plan

Martens en Van Oord zou Martens en Van Oord niet zijn als ze het opgestelde plan niet flink zouden wijzigen. "Uit een rapport van Witteveen+Bos bleek dat er dun slib op de bodem lag, een soort yoghurt", zegt engineer Robert de Haas. "Dat kun je gemakkelijk opzuigen. Daardoor heb je ook minder vertroebeling van het water." Teamleider engineering Niels Versteeg vult aan: "Er moet bijna drie miljoen kuub materiaal in korte tijd verwijderd worden. Dan is het veel effectiever om dit op te zuigen, dan om met een grijper aan de gang te gaan."

Niels en Robert kiezen in hun eerste ontwerp voor een soort 'bulldozerblad' dat het slib onderwater opstuwt, waarna het wordt opgezogen en verpompt naar een zeef. Hier wordt grof vuil gescheiden voordat het opgezogen materiaal, de slurry, over grote afstand naar het depot wordt vervoerd. Teus van Oord stelt voor een XL-booster in te zetten om zonder zeef het vuil de baas te kunnen en de productie te verhogen. Verder denkt hij dat het blad dubbel zo breed kan zijn.

In het definitieve ontwerp snijdt het vijftien meter brede blad, GPS-gestuurd, het slib van de bodem. Het losgesneden materiaal wordt door de speciale vorm van het blad in het midden bijeengebracht. Vanaf hier kan het met hoge concentratie verpompt worden. Het opgezogen materiaal wordt met behulp van een booster via een flexibele leiding naar de oever getransporteerd, om vervolgens via een vaste stalen leiding in een depot terecht te komen. Daar, ver uit het zicht van het nieuwe stadion, bezinkt het materiaal. Het slibvrije water stroomt onder vrij verval via een overstort terug naar het andere gedeelte van het meer. Dit is een werkmethode die snel is én garandeert dat het meer vóór de zomer van 2015 optisch schoon is. Een unieke werkmethode ook. "Ik kende deze combinatie met het bulldozerblad en de zuiger nog niet", zegt Niels. "In elk geval niet in dit formaat."

Martens en Van Oord speelt mee in Azerbeidzjan

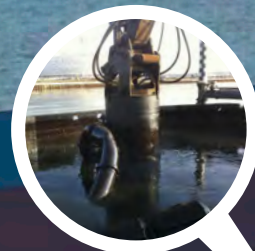
STAP 1

Het 15 meter brede bulldozerblad stuwt het slib onder water op



STAP 2

Het opgestuwde materiaal wordt opgezogen met een baggerpomp die gemonteerd is aan een hydraulische kraan



STAP 4

Een XL-booster verpompt het materiaal door een leiding over maximaal 5,5 kilometer afstand naar de afgescheiden stortlocatie aan de rand van het meer



STAP 3

Het proces moet regelmatig onderbroken worden om grof vuil te verwijderen



STAP 6

Het opgezogen materiaal wordt in het noordoosten van het meer in de afgescheiden stortlocatie gepompt



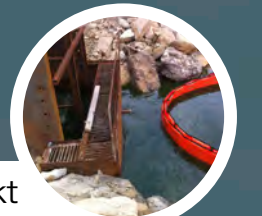
STAP 5

Het eerste gedeelte van het leidingtraject is flexibel, eenmaal aan wal zijn de leidingen van staal



STAP 7

In de stortlocatie bezinkt het slib en loopt het schonere water via een overstort terug het meer in





IN HET KORT

In de omgeving van Pannerden wordt de hoogwaterveiligheid verbeterd. Martens en Van Oord graaft hiervoor een geïsoleerde strang en verlaagt een kade. Het project Groene Rivier Pannerden heeft ook een ecologische doelstelling: door het werk moet in de uiterwaarden langs het Pannerdens Kanaal de rivierdynamiek terugkeren.

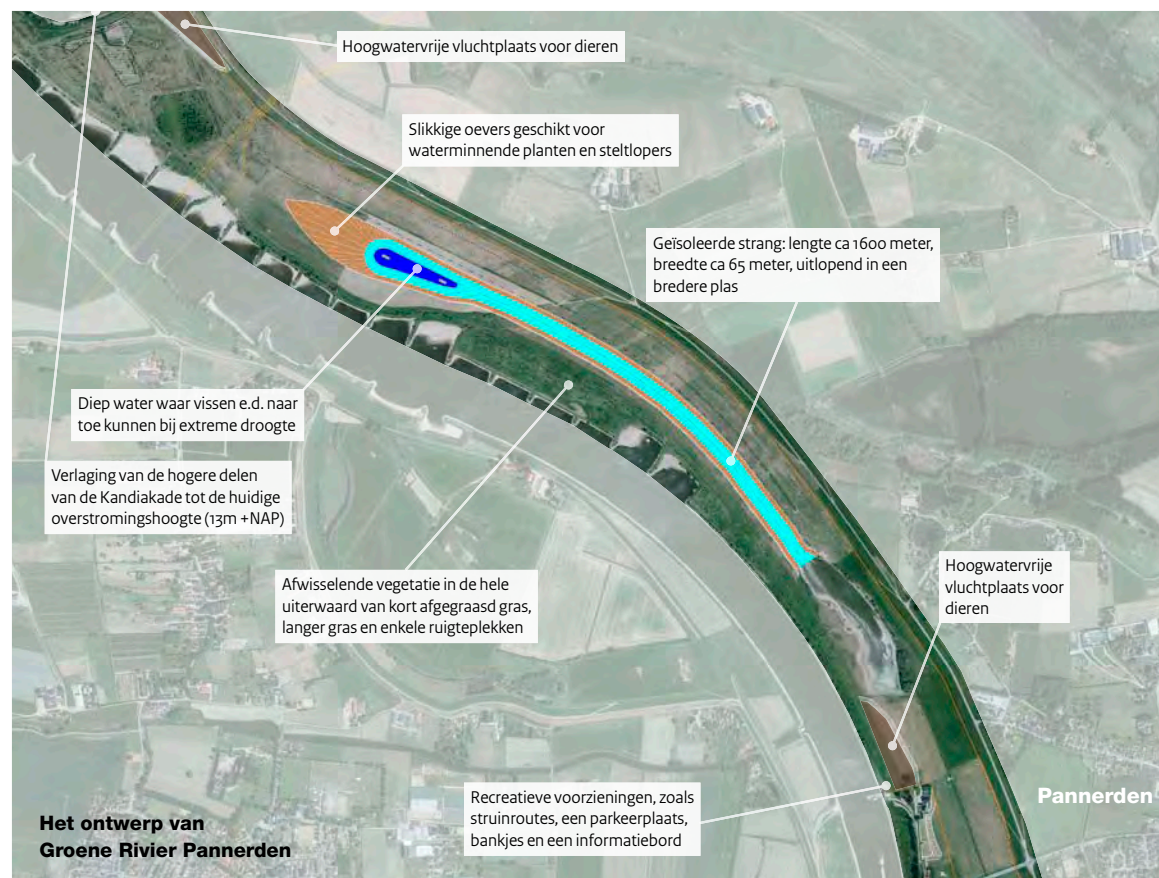
DUURZAAM

Martens en Van Oord zorgt voor de afzet van het vrijgekomen materiaal, waarbij hergebruik voorop staat. Een deel wordt in het project zelf gebruikt, een deel gaat naar andere projecten van Martens en Van Oord en een deel wordt in de markt gezet. Ook duurzaam is de speciaal gebouwde laadbrug aan het Pannerdens Kanaal. Het materiaal dat in Pannerden vrijkomt en niet in het project wordt hergebruikt, gaat via deze laadbrug meteen in het schip. Dat is beter voor het milieu dan vervoer over de weg.

PROJECT ZONDER TOETERS EN BELLEN BIJ HET PANNERDENS KANAAL

Volop aan het werk voor Groene Rivier Pannerden

ALS DE RIJN BIJ LOBITH ONS LAND BINNENKOMT, SPLITST DE RIVIER ZICH AL SNEL IN DE WAAL EN HET PANNERDENS KANAAL. BIJ DAT KANAAL REALISEERT MARTENS EN VAN OORD, IN OPDRACHT VAN DIENST LANDELIJK GEBIED (DLG), HET PROJECT GROENE RIVIER PANNERDEN.



Het is zo'n klus waar Martens en Van Oord er de laatste jaren meer van heeft gehad. Groene Rivier Pannerden maakt deel uit van het project Rijnwaardense Uiterwaarden. Het doel van dit project is het verhogen van de hoogwaterveiligheid en de toename van riviergebonden natuur. Dat gebeurt bij het kanaal in Pannerden onder meer door het uitgraven van een geïsoleerde strang, een soort meertje, in de uiterwaard. Ook wordt de Kandiakade, een dijkje aan de grens van het plangebied, verlaagd.

Hoogwatervluchtplaatsen

Bij het uitgraven van de strang komt ongeveer 405.000 kubieke meter materiaal vrij, bij het verlagen van het maaiveld en het dijkje is dat 16.500 kuub. Een deel van dit vrijgekomen materiaal, 50.000 kuub, wordt gebruikt voor het aanleggen van twee hoogwatervluchtplaatsen (HVP's) die tegen de dijk aan komen te liggen. Het is de verwachting dat de uiterwaard langs het kanaal straks gemiddeld zo eens in de twee jaar onderloopt. In dat geval kunnen de aanwezige dieren uitwijken naar de HVP's.

Geen toeters en bellen

Martens en Van Oord kreeg het project in Pannerden gegund op basis van de laagste inschrijfprijs. Het is geen werk met veel toeters en bellen: de kunst is om het

materiaal zo efficiënt mogelijk te ontgraven en het vrijkomende zand en de klei op de juiste plaatsen af te zetten. "De contouren van het werk lagen al vast toen we het werk gegund kregen", zegt projectleider Bart Hubers. "Het is vooral zaak om de afzet van het materiaal te regelen. Deels kunnen we het dus gebruiken voor de HVP's, deels zullen we het hergebruiken op andere projecten en een deel zullen we in de markt zetten."

Noaberschap

"Martens en Van Oord werkt in Pannerden in een mooi en rustig gebied met veel natuur", zegt Bart. "Je moet dus goed rekening houden met de aanwezige flora en fauna. Ook hebben we goede afspraken gemaakt met omwonenden over het beheer van het gebied. Er is echt sprake van 'noaberschap' (naberschap), samen zorgen dat alles op een goede manier gebeurt."

Martens en Van Oord zet in Pannerden de stalen snelweg in, de grote en extra brede stalen rijplaten, waardoor de vrachtwagens minder brandstof gebruiken. Om het vrijkomende materiaal in schepen te kunnen laden, bouwde Martens en Van Oord op de oever van het Pannerdens Kanaal een laadbrug. Bart: "Zo krijgen we het materiaal makkelijk van de vrachtwagens in de schepen."

Ingespeelde ploeg

Martens en Van Oord heeft een ingespeelde ploeg naar Pannerden gestuurd. Een groot deel van het team werkt al samen bij het project Ruimte voor de Lek. Ernest Niëns is bij beide projecten betrokken als technisch manager, en ook manager projectbeheersing Martijn de Graaf is er weer bij. "Ik vind het heel fijn dat we nu weer met dezelfde mensen werken", zegt Ernest. "De voorbereiding voor Pannerden hebben we voor een groot deel vanuit het projectkantoor bij de Lek kunnen doen. Ook de ervaringen van Ruimte voor de Lek neem je mee naar Pannerden. Verder ben je als team op elkaar ingespeeld. Je weet wat je aan elkaar hebt, daardoor draait het vanaf het begin al soepel."

Al met al is het project in Pannerden een kolfje naar de hand van Martens en Van Oord. Op 1 oktober 2015 dient het klaar te zijn. "We moeten flink aan de bak, maar het gaat wel lukken", zegt Bart. Het gaat erom dat we genoeg plaatsen hebben om het vrijkomende materiaal af te zetten."

'Het is vooral zaak om de afzet van het vrijkomende materiaal te regelen'



Bonussysteem en waarschijnlijkheidsplanning

Er is een aantal aardige bijzonderheden te melden over de samenwerking tussen opdrachtgever Dienst Landelijk Gebied (DLG) en Martens en Van Oord voor het project bij het Pannerdens Kanaal. Zo wordt er gewerkt met tien betaalmomenten waaraan een bonussysteem gekoppeld is. Haalt Martens en Van Oord de vastgelegde doelstelling, dan krijgt het project een bonus. De eerste vijf bonussen werden allemaal binnengehaald.

Ook is er in Pannerden, op initiatief van DLG, gewerkt met een PPI-planning. PPI staat voor Project Planning

Infrastructuur. Bij een PPI-planning worden vooraf alle risico's ingeschat. Aan de hand van al die risico's wordt de waarschijnlijke vertraging berekend waarmee het project te maken krijgt. "Dan kun je zeggen: de kans is 50 procent dat je voor die datum klaar bent, 85 procent dat je voor die datum klaar bent en 100 procent dat je voor die datum klaar bent", zegt projectleider Bart Hubers. "Namens Martens en Van Oord heeft Martijn de Graaf zich er vooral mee beziggehouden. PPI dwingt je om vooraf na te denken over de risico's waar je mee te maken kunt krijgen. Tot nu toe blijkt dat we goed op schema zitten."

'We zochten een partij die goed was in het afzetten van veel materiaal'

Frans van Os is namens Dienst Landelijk Gebied (DLG) als technisch manager en contractmanager betrokken bij het project in Pannerden. Na jaren van planvoorbereiding komt Groene Rivier Pannerden nu echt goed op gang.

"Uiteindelijk is het de bedoeling dat je vanaf de dijk kunt kijken naar de vogels in het gebied. Ook komen er struinroutes voor natuurliefhebbers. Geen paden, maar ze kunnen het gebied wel in." Het belangrijkste doel van het project is, naast het bijdragen aan de daling van de waterstand, het terugbrengen van de rivierdynamiek, zegt Frans. "Bij hoogwater stroomt de uiterwaard straks vol. Dat zal gemiddeld één keer per twee jaar gebeuren."

Tijdwinst

DLG boekte in het voortraject belangrijke tijdswinst door het vergunningentraject gelijktijdig te laten lopen met het aanbestedingstraject. "Het ontwerp stond al vast, dus daardoor was het mogelijk om het op deze manier te doen", blikt Frans terug. "Deze manier van werken biedt

weinig vrijheid voor de aannemer, maar dat hoefde in dit geval ook niet. Wij hadden een partij nodig die goed was in het afzetten van een grote hoeveelheid materiaal tegen een goede prijs. Dat vertaalt zich natuurlijk in een gunstige inschrijfprijs."

Mission statement

Tijdens een startbijeenkomst maakten opdrachtgever DLG en Martens en Van Oord, die elkaar nog niet zo vaak hadden getroffen, nader kennis met elkaar. "We hebben het vertrouwen in elkaar uitgesproken en afspraken gemaakt over de manier waarop we met elkaar om zouden gaan", zegt Frans. "Dat heeft zich uiteindelijk vertaald in een *mission statement*."

Tot nu toe gaat het goed, constateert Frans tevreden. "Natuurlijk heb je soms meningsverschillen, maar de manier waarop we daarmee omgaan doet me deugd. Het is aan Martens en Van Oord om het materiaal dat vrijkomt af te gaan zetten. Gelukkig heb ik daarover al veel positieve geluiden gehoord."



Voor de afvoer van de vrijkomende grondstromen heeft Martens en Van Oord een laadbrug ontworpen en gebouwd



Op pad met de grondlegger

IN DEZE RUBRIEK GAAN WE OP PAD MET TEUS VAN OORD, DE GRONDLEGGER VAN MARTENS EN VAN OORD. MET HEM VERKENNEN WE DE WERELD VAN GROND-, WEG- EN WATERBOUW. EEN WERELD WAARIN TEUS AL 46 JAAR GOED ZIJN WEG WEET TE VINDEN EN WAARIN HIJ GRAAG ANDEREN WEGWIJS MAAKT. DIT KEER GAAN WE OP EN NEER NAAR HET GRONINGSE ZUIDHORN. GENOEG TIJD VOOR HET DELEN VAN ENKELE BELANGRIJKE GEDACHTEN OVER DE TOEKOMST VAN HET BEDRIJF.

Eén gek kan meer verzinnen dan tien wijzen kunnen beantwoorden, dat is het thema. Het gezegde komt in Teus opborrelen naar aanleiding van zijn bestemming van vandaag. In Zuidhorn werkt Martens en Van Oord mee aan de verdieping van het kanaal en aan de aanleg van een rondweg, een tunneltje en een brug. Er zijn wat problemen in Zuidhorn met harde grond, die zich moeilijk laat bewerken. Grond kan je verrassen, weet Teus. Je kunt de mooiste berekeningen maken, maar als je niet weet met wat voor grond je te maken hebt, loopt je hele planning in de soep. Dat was vijftig jaar geleden zo, dat is nu nog zo.

Daar kan geen whizzkid of kantoorgeleerde iets aan veranderen, vindt Teus, en dat is nou net waarom hij uitkwam bij het gezegde over de gek en de wijzen. Hij beseft dat we in een sterk veranderende wereld leven. Ook bij Martens en Van Oord zie je meer medewerkers die specialist zijn op andere gebieden dan het primaire proces. Allemaal zijn ze nodig en leveren ze belangrijk werk. Maar nog steeds geldt dat je aan die kennis weinig hebt als het echte werk, in de klei, niet goed gebeurt.

Teus pleit voor goede communicatie tussen de medewerkers op projectlocaties en het kantoor. Weet de calculator of de planner niet hoe de situatie ter plekke is, dan kunnen dingen soms goed misgaan. En daar is niemand bij gebaat. Belangrijk is dat de lijntjes kort blijven, dat iedereen bij Martens en Van Oord, wat zijn functie ook is, elkaar kent en weet te vinden. Blijven praten met elkaar, over fouten en successen. Zodat de man op kantoor weet waar de machinist op het werk tegenaan loopt.

Het hart van Martens en Van Oord ligt nog steeds buiten, in de klei, op het water, aan de oevers. Dat moet niemand vergeten, ook niet in een wereld die steeds meer gedomineerd wordt door termen als Economisch Meest

‘Blijven praten. Zodat de man op kantoor weet waar de machinist op het werk tegenaan loopt’

Voordelige Inschrijving en Best Value. Met sommige ontwikkelingen zul je mee moeten gaan, of je nu wilt of niet. De kunst is om je eigen identiteit niet te verliezen en te blijven doen waar je goed in bent.

De projecten op de Baltische Zee bij Rostock en op Boyukshor Lake in Azerbeidzjan, dat zijn werken naar zijn hart. Martens en Van Oord toonde lef met het ontwikkelen van het reusachtige ponton Scheldeoord en binnen *no time* leverde dat een paar prachtige projecten op. Niks moeilijke contracten of lange trajecten, het was zo geregeld. Omdat Martens en Van Oord een goed verhaal had. Het bedrijf toonde zich in de gedaante die het altijd moet hebben, die van de dynamische pionier. Zo zou het in de toekomst moeten blijven, vindt Teus. Kiezen voor de projecten waar je hart ligt, soms ook gewoon een keer nee durven zeggen.

In Zuidhorn blijken de problemen met de taaie grond niet onoverkomelijk, ziet Teus met eigen ogen. Een rondleiding door projectleider Wijbrand Attema stelt gerust. Een kop koffie op het baggerpontoon Krammeroord en een gesprekje met de bemanning maakt een mooie dag compleet. Dit zou Teus het liefst de hele dag doen. Met de voeten in de klei, praten met de mannen en vrouwen ter plaatse. Daar ligt zijn hart, én dat van Martens en Van Oord.



IN HET KORT

Rondom Slot Loevestein in Gelderland wordt gewerkt aan een uniek landschap van natuur en water, met de eerste multifunctionele dijk van Nederland. Voor deze Wakkere Dijk is een gigantische hoeveelheid grondstof nodig. Martens en Van Oord legt deze dijk aan met maar liefst 1,5 miljoen kubieke meter materiaal dat in de twee geulen langs de Waal wordt ontgraven. Het uiteindelijke doel is een verlaging van de waterstand bij hoogwater met 11 centimeter.

DUURZAAM

Martens en Van Oord gebruikt in het Munnikenland een stalen snelweg van zo'n tien kilometer lengte. Het gepatenteerde systeem met de extra grote stalen rijplaten (12 x 3,5 meter) is nog altijd uniek. Het zorgt voor een grote werksnelheid en, net zo belangrijk, een forse brandstofbesparing én een forse vermindering van de CO₂-uitstoot.

MARTENS EN VAN OORD BEDRIJFT TOPSPORT OP STALEN SNELWEG

Munnikenland nooit meer hetzelfde door Wakkere Dijk

BIJNA IEDEREEN HEEFT WEL EENS EEN BEZOEKJE AAN DEZE LOCATIE GEBRACHT: SLOT LOEVESTEIN. BEKEND VAN HET VERHAAL VAN GEVANGENE HUGO DE GROOT, DIE IN 1621 ONTSNAPTE DOOR IN EEN BOEKENKIST TE KRUIPEN. WIE OVER EEN PAAR JAAR NOG EENS BIJ HET KASTEEL ANNEX FORT GAAT KIJKEN, ZAL OP SLOT LOEVESTEIN NOG STEEDS NAAR HET VERHAAL VAN HUGO DE GROOT KUNNEN LUISTEREN. MAAR HET LANDSCHAP ROND HET SLOT ZAL BIJNA ONHERKENBAAR VERANDERD ZIJN.

De stalen snelweg van Martens en Van Oord in het Munnikenland



Het inrichtingsplan van het Munnikenland
(bron: Waterschap Rivierenland)



De Wakkere Dijk in aanleg



De geulen in de uiterwaarden worden zichtbaar in het landschap



De reden voor de verandering van het landschap: het project Ruimte voor de Rivier. Het gebied Munnikenland bij Poederloijen, waar Loevestein staat, is door de overheid aangewezen als gebied voor Ruimte voor de Rivier-maatregelen. Door het graven van geulen in de uiterwaarden van de Waal en het verplaatsen van de dijk, wordt de waterstand bij hoogwater met zo'n 11 centimeter verlaagd. Als onderaannemer van de aannemerscombinatie Van Oord-GMB Civiel v.o.f., met Waterschap Rivierenland als opdrachtgever, heeft Martens en Van Oord het grondwerk voor de aanleg van een reusachtige nieuwe dijk aangenomen. Het benodigde materiaal wordt ontgraven uit twee geulen in de uiterwaarden.

Multifunctionele rivierdijk

De dijk zal vanaf de Waal gezien achter Slot Loevestein komen te liggen. Dat betekent dat Loevestein bij hoogwater nog steeds omringd zal zijn door water. De toegangsweg naar het slot wordt verhoogd, zodat het slot alleen bij extreem hoogwater niet bereikbaar is. De 120 hectare landbouwgrond tussen de nieuwe dijk en de rivier wordt omgevormd tot natuur. Het moet een prachtig gezicht zijn en daarom is er ook voor gekozen om van de nieuwe dijk iets heel speciaals te maken. De Wakkere Dijk, zoals hij gaat heten, is de eerste multifunctionele rivierdijk van Nederland. Op de dijk, ruim twee kilometer lang, acht meter hoog



Slot Loevestein

en 120 tot 340 meter breed, komt bijvoorbeeld een tribune waarop recreanten tot rust kunnen komen en kunnen genieten van het uitzicht op de natuur, het water en Slot Loevestein. Daarbij is de dijk natuurlijk waterkerend en is het een hoogwatervluchtplaats voor grote grazers. Die grazers zorgen er ook voor dat de begroeiing op de dijk kort blijft; zo is er weinig onderhoud nodig.

In juli 2014 was er een voorlopig hoogtepunt te vieren, letterlijk en figuurlijk. Het hoogste punt van de Wakkere Dijk werd namelijk bereikt. Over dit punt ligt de tijdelijke omleiding van bezoekers naar Slot Loevestein.

ENORME HOEVEELHEID MATERIAAL VAN A NAAR B

Absolute topsport op de stalen snelweg

HET LIJKT ZO EENVOUDIG, DE KLUS DIE MARTENS EN VAN OORD UITVOERT IN HET MUNNIKENLAND. SIMPEL GESTELD MOET ER EEN ENORME HOEVEELHEID ZAND EN KLEI VAN PUNT A NAAR PUNT B WORDEN GEBRACHT. MAAR ZO SIMPEL ALS HET LIJKT, IS HET NIET, WETEN MANAGER PROJECTBUREAU BART VAN DRUENEN EN UITVOERDER RALF MEIJS, BEIDEN NAUW BETROKKEN BIJ DE MEGAKLUS IN HET MUNNIKENLAND.

“De bodemdiversiteit daar in de uiterwaarden is zó groot”, zegt Bart. “Dat maakt de uitvoering erg complex. De dijk moet op een bepaalde manier worden samengesteld, met aan de buitenkant een waterkerende kleilaag, in de kern een basis van zand en aan de binnenkant restmateriaal. Je moet ontzettend goed nadenken om op

het juiste moment op de juiste plek het juiste materiaal aan te voeren. Als je ziet hoe verrassend de bodemsamenstelling in de uiterwaarden kan uitpakken, is dat soms echt een uitdagend karwei.” Ralf kan er als uitvoerder over meepraten. “Soms zeg ik tegen de machinsten op het werk: houden jullie je maar bezig met de dag van



Door de getrapte ontgraving ontstaat er een goede aansluiting tussen de bestaande en de nieuwe dijk



Uitvoerders Henry Timmerhuis van aannemerscombinatie Van Oord-GMB Civiel v.o.f. (links) en Ralf Meijs van Martens en Van Oord (rechts)

vandaag, dan richt ik me op de dag van morgen, en die daarna. Je moet continu vooruitdenken.”

Het vrijkomende materiaal in de uiterwaarden heeft bepaalde fysische en milieutechnische eigenschappen. Op basis hiervan worden de diverse grondsoorten in de Wakkere Dijk toegepast. “Volledig hergebruik is natuurlijk wat je altijd wilt bereiken”, zegt Bart. “Simpelweg omdat dat het meest effectief en duurzaam is. Martens en Van Oord heeft al vaak aangetoond hier een specialist in te zijn en dat laten we bij dit project ook weer zien.”

Absolute topsport

Het project is misschien wat ingewikkeld, maar dat betekent niet dat het niet voorspoedig loopt. Sterker: Martens en Van Oord draait in de uiterwaarden bij Slot Loevestein absolute megaproducties. Sinds eind maart 2014 is er bijna 800.000 kubieke meter zand, klei en restmateriaal gewonnen uit twee geulen die nabij de Waal worden uitgegraven. Het is een duizelingwekkend cijfer. Bart spreekt van ‘absolute topsport’. “Als je ziet hoe ons personeel daar iedere dag met volle inzet aan het werk is, dat is echt indrukwekkend. Ik ben nu een jaar bij Martens en Van Oord in dienst, maar ik ben echt verrast door de kwaliteit, de beleving en betrokkenheid van de jongens die de productie leveren. Zij hebben geen makkelijke rol. Enerzijds moeten ze volle bak productie leveren, anderzijds moeten ze met ons mee blijven denken en snel kunnen schakelen als we opeens weer een andere grondstof tegenkomen.” Ralf: “Iedere schakel is daarin belangrijk. Als het ergens misgaat, valt de hele trein stil. Maar we zijn als team al geruime tijd samen, dat betaalt zich nu echt uit. Het functioneren van zo’n ploeg mensen maakt of breekt je werk. Ook de samenwerking met de opdrachtgever, aannemerscombinatie Van Oord-GMB Civiel v.o.f., verloopt soepel. Eens per twee weken hebben we uitvoeringsoverleg, namens de combinatie zijn uitvoerder Henry Timmerhuis en projectmanager Hans Peppelman hierbij aanwezig. Samen bespreken we de complexiteit en de voortgang van het project.”

Stalen snelweg

Martens en Van Oord legde in het Munnikenland een rijbaan van zo’n tien kilometer aan met de grote stalen rijplaten van 12 bij 3,5 meter. Een nog altijd uniek gepatenteerd systeem, dat zorgt voor een grote werksnelheid – over staal is het transport nu eenmaal een stuk makkelijker dan over moeilijk te berijden grond – en net zo belangrijk:

een forse brandstofbesparing en reductie van CO₂-uitstoot. “We hebben de stalen snelweg in het Munnikenland bijna overal dubbel liggen, zodat er geen problemen zijn met vrachtwagens die elkaar passeren”, zegt Ralf. “Het zorgt ervoor dat je altijd goed door kunt rijden. Het is heel mooi om te zien hoe vaardig onze machinisten met die stalen rijplaten zijn en hoe snel ze de platen op hun plek leggen.”

Op het moment van publicatie van deze Autograaf is het grondwerk dat Martens en Van Oord bij Slot Loevestein te doen staat voor zo’n driekwart gedeelte afgerond.

1,2 miljoen kubieke meter materiaal is van de twee uitgegraven geulen naar de Wakkere Dijk gebracht. Uiteindelijk is voor de dijk 1,5 miljoen kubieke meter materiaal nodig. Een gigantische hoeveelheid. “Daarom is het ook een echt Martens en Van Oord-werk”, zegt Ralf. “Grote hoeveelheden, grote rijplaten, grote vrachtauto’s en grote kranen.” Bart vult aan: “Niet alleen groot, maar ook specialistisch. Je moet weten wat er in de grond zit om deze klus tot een goed einde te kunnen brengen, ook logistiek. Als je geen gevoel met de grond hebt, lukt dat echt niet.”

Chauffeur Erik van Domburgh

Hard werken en blijven nadenken

Het zijn lange dagen die hij maakt op het project Munnikenland, maar dat heeft vrachtwagenchauffeur Erik van Domburgh er graag voor over. Om vier uur, voor dag en dauw, gaat het wekkertje voor Erik, die in Kruisland woont, om bij Slot Loevestein aan het werk te gaan. “Ik ben er blij mee hoor.”

Het is sowieso een mooi werk, in de uiterwaarden bij Poederrijen en Brakel. “Je werkt vlak aan het water, als je je vrachtwagen gaat laden, zie je overal grote schepen. Je zit in een natuurgebied, er lopen ook koeien. Ik vind het mooi.” Maar tijd om weg te dromen heeft Erik niet, er moet hard gewerkt worden in het Munnikenland. “Soms rijden we op een dag 8.000 kuub weg, dat is echt veel.”

Het is hard doorwerken, maar ook wordt er goed meegedacht in de uitvoering. Door het zeer diverse aanbod aan grondstoffen die vrijkomen moet er nogal eens geschakeld worden. Dan moet Erik met zijn wagen hiernaartoe, dan weer daarnaartoe. “Vooral voor de uitvoerders is het lastig”, merkt hij op. “Zij weten soms echt niet wat ze in de bodem aantreffen. Maar ook voor ons is het opletten. De routes die je rijdt, kunnen heel verschillend zijn. De ene keer maak je een ronde van zes kilometer, dan moet je weer veel dichterbij zijn en is het slechts twee kilometer. Dat betekent dat je je snelheid aan moet passen om het proces gestroomlijnd te laten verlopen.”

En dat allemaal over de stalen snelweg, de lange rij van grote stalen rijplaten die ervoor zorgt dat de vrachtwagens harder kunnen rijden en minder brandstof verbruiken. “Het valt niet altijd mee”, zegt Erik. “Als er veel hobbels en kuilen zijn is het niet altijd even fijn rijden. Gelukkig hebben we twee goede shovelmachinisten die de boel goed bijhouden. Zij zorgen ervoor dat je een beetje lekker kunt blijven rijden.”



Duurzame stalen snelweg

MARTENS EN VAN OORD HEEFT ER BIJNA DERTIG KILOMETER VAN LIGGEN OP PROJECTEN IN HEEL NEDERLAND: DE STALEN SNELWEG. HET UNIEKE CONCEPT VAN EXTRA GROTE STALEN RIJPLATEN, WAARVAN MARTENS EN VAN OORD ER MAAR LIEFST BIJNA 2.500 HEEFT. DE STALEN SNELWEG LEVERT OP ONVERHARD TERREIN EEN BELANGRIJKE BRANDSTOFBESPARING OP EN REDUCEERT DAARMEE DE CO₂-UITSTOOT. TEGELIJK KUNNEN VRACHTWAGENS EN DUMPERS OP DE EXTRA BREDE STALEN RIJPLATEN ENORME TIJDWINST BOEKEN. TE MOOI OM WAAR TE ZIJN? NEE DUS!

Oersterk

Martens en Van Oord gebruikt de stalen snelweg voor het aan- en afvoeren van materiaal. Het heet niet voor niets een snelweg: over de platen kan flink worden doorgereden! De stalen platen zijn 12 meter lang en 3,5 meter breed en wegen bijna 5.000 kilo. Ze zijn sterk genoeg om ook op moeilijk begaanbaar terrein hun functie te vervullen. Desondanks zijn ze razendsnel te leggen en te verleggen.

Duurzaamheidsambities

Het milieu is de tweede grote winnaar. De stalen snelweg levert een forse brandstofbesparing op en reduceert daarmee de CO₂-uitstoot. Dit helpt Martens en Van Oord om zijn grote ambities op het gebied van duurzaamheid waar te maken. Het bedrijf was de eerste in Nederland die het concept met de grote stalen rijplaten invoerde. Een investering die zich in de jaren nadien dubbel en dwars heeft terugverdiend.

Meer weten over de stalen snelweg?

Meer informatie vindt u op www.mvogroep.nl



Korte klap!

“EVEN EEN KORTE KLAP GEVEN”: DIT IS EEN TYPERENDE UITSPRAAK DIE ONZE GRONDLEGGER TEUS VAN OORD REGELMATIG DOET. INMIDDELS IS DEZE UITSPRAAK BINNEN MARTENS EN VAN OORD EEN BEGRIP GEWORDEN DAT STAAT VOOR HET EFFICIËNT COMBINEREN VAN MENSEN, MATERIAAL, KENNIS EN MATERIEEL. HET DOEL? WERKEN AAN PROJECTEN DIE QUA OMVANG WAT KLEINER ZIJN EN DIE BINNEN KORTE TIJD WORDEN UITGEVOERD. IN DEZE RUBRIEK STELLEN WE DEZE WERKEN IN VOGELVLUCHT AAN U VOOR. LAAT U MEEVOEREN EN ZIE WAAR MARTENS EN VAN OORD MEE BEZIG IS.



Hotspots Limburg

RUIMTE VOOR SCHEEPVAART IN LIMBURG

GRONDSTOFFENMONITOR
UITGAAND: ZAND, GRIND EN KLEI



Werkzaamheden bij Maasbracht

Er wordt de laatste jaren veel gedaan om de Maas in Nederland in te richten voor de toekomst. Bij veel van deze vaak grote projecten is Martens en Van Oord betrokken. Soms zijn het ook gewoon relatief kleine klusjes die opgeknapt moeten worden. Hotspots Limburg is er daar één van.

Swalmen en Maasbracht

Eigenlijk is het simpel: op twee plekken in de Maas bij Limburg moet er materiaal gebaggerd worden. In de bocht bij Swalmen gaat het om 15.000 kubieke meter, een eindje zuidelijker in de haven van Maasbracht om 1.500 kubieke meter. “We doen dat om het nautisch profiel van de Maas te garanderen”, zegt Ranny Ernst, namens Martens en Van Oord uitvoerder van de klus. “Door aanzanding is het daar wat ondieper geworden. Dat herstellen we weer, zodat de schepen zonder problemen hun route kunnen vervolgen. Het vrijkomende materiaal bij Swalmen wordt afgevoerd naar de Zandfabriek van Martens en Van Oord in Moerdijk om tot hoogwaardige grondstoffen verwerkt te worden.”

Laagste prijs

Martens en Van Oord kreeg het werk door opdrachtgever Rijkswaterstaat gegund op basis van de laagste prijs. Ranny: “Rijkswaterstaat had aannemers geselecteerd die in de buurt meewerkten aan het Groot Onderhoud Vaarwegen-project (zie bladzijde 50). Wij waren er daar één van. Voor ons een voordeel, omdat we sowieso al in de omgeving aan het werk zijn. Begin oktober zijn we begonnen in Swalmen, een maand later verhuisden we naar Maasbracht.”

Twitter mee: #AG48

Korte klap!



Stadsbrug Nijmegen

AANVULLENDE WERKZAAMHEDEN ONDER NIEUWE NIJMEEGSE BRUG

GRONDSTOFFENMONITOR
INKOMEND: BESTORTINGSMATERIAAL
UITGAAND: BAGGERSPECIE



De Oversteek heet hij, de nieuwe brug over de Waal bij Nijmegen. De brug is al een tijdje in gebruik, maar er waren nog wat aanvullende werkzaamheden te doen. Zo is Martens en Van Oord door Combinatie Stadsbrug Nijmegen (Max Bögl en BAM Civiel) gevraagd voor het bestortingswerk rondom de drie pijlers in de nevengeul van de brug. Begin oktober 2014 is de uitvoering gestart.

Nevengeul

Martens en Van Oord moest wachten met het uitvoeren van het werk tot Combinatie i-Lent (Dura Vermeer en Ploegam) ter plaatse klaar was met baggeren rondom de pijlers. Oorspronkelijk moest het werk voor de bouwvakantie al gereed zijn, maar bij de eerste controlepeiling door Martens en Van Oord bleek de bodem nog niet op de vereiste hoogte. Daardoor duurde het wat langer voordat met de werkzaamheden kon worden begonnen. Het werk is volgens uitvoerder Berry van Oostrom van Martens en Van Oord in principe eenvoudig. “Zo’n 1.200 kuub baggeren als inkassing (verdieping) rondom de pijlers en vervolgens 2.400 ton bestortingsmateriaal plaatsen.”

Markering op de giek

Martens en Van Oord voert het werk op de Waal uit met een ‘kraanscheepje’, zoals Berry het noemt. “Onder de brug kun je niet met GPS werken, dat maakt het nog wel wat anders. Dat is simpel op te lossen door continu de waterhoogte te monitoren, zodat je met een markering op de giek van de kraan de diepte kan corrigeren.” Het bestortingsmateriaal, grove steensortering, is afkomstig van de Zandfabriek van Martens en Van Oord in Moerdijk.

Drie partijen

Geen al te ingewikkelde klus dus. “Het feit dat je met drie partijen te maken hebt, maakt het wat complexer”, zegt Berry. “De gemeente Nijmegen, Combinatie i-Lent en Combinatie Stadsbrug Nijmegen, die de brug hebben gebouwd en ons de opdracht voor de aanvullende werkzaamheden hebben gegeven. Het streven was om het werk in ieder geval voor aanvang van het hoogwaterseizoen, medio oktober, gereed te hebben en dat is ons gelukt!”

In de uiterwaarden van de Waal bij Beuningen werkte Martens en Van Oord, in opdracht van stichting ARK Natuurontwikkeling, aan twee projecten: Klimaatbuffer Beuningen en Stroomlijn Sluiswaard. Doelstelling van beide projecten is het vergroten van de hoogwaterretentie, een gebied voor tijdelijke opvang van water en het realiseren van extra natuur.



Waalweelde Beuningen

HERGEBRUIK VAN ZAND EN KLEI TOT DE LAATSTE KORREL

GRONDSTOFFENMONITOR
UITGAAND: ZAND EN KLEI



Maaiveldverlaging

In het kader van de Klimaatbuffer, een natuurgebied waar de natuurlijke processen de ruimte krijgen, zorgt Martens en Van Oord in Beuningen voor een maaiveldverlaging in een gebied van circa drie hectare in de Bunswaard. “Het werk voor de Klimaatbuffer heeft een tijdje stilgelegen toen onverwacht kamsalamanders in de uiterwaard werden aangetroffen”, zegt projectleider Bart Hubers. De migratie van de kamsalamander stond de aanstaande werkzaamheden op dat moment niet toe. “Voor het project Stroomlijn, een maatregel van Rijkswaterstaat die ervoor zorgt dat water goed kan doorstromen bij hoogwater, hebben we in de naburige Sluiswaard stroombelemmerende terpjes en dwarsruggen afgegraven in de uiterwaard”, zegt Bart.

Planten en dieren

Bij Beuningen gaat het niet alleen om waterstandverlaging. De nevengeul draagt bij aan het herstel van natuurlijke rivierprocessen. De uiterwaarden krijgen door de geul straks een betere verbinding met de rivier en andere uiterwaarden. Het werk zorgt ervoor dat er meer leefruimte ontstaat voor karakteristieke planten en dieren van het rivierenmilieu en dat er een betere uitwisseling mogelijk wordt met de rivier en andere uiterwaarden. Daarnaast draagt het project bij aan de verbetering van de recreatieve belevingswaarde. Voor de groene recreant valt er straks veel meer te genieten. Nu al is merkbaar dat steeds meer mensen de Beuningse Uiterwaarden weten te vinden.

Nieuwigheidje

Voor Martens en Van Oord was Klimaatbuffer Beuningen geen groot werk. Zo hoefde er ‘slechts’ 30.000 kuub grond te worden gegraven. Toch was er wel een nieuwigheidje. Bart: “Ik had nog nooit met een particuliere stichting als ARK Natuurontwikkeling gewerkt. Deze stichting maakt zich hard voor natuurontwikkeling. Zij willen met hun bijdrage het Waalweelde-project, dat een beetje vastzat, weer op gang trekken.”

Meer informatie? Raadpleeg www.ark.eu



Martens en Van Oord

DEELPROJECTEN ZANDPLAAT EN DOORNWAARD

Flexibiliteit en keihard werken voor Kaderrichtlijn Water 1

IN HET KORT

In opdracht van Rijkswaterstaat voert Martens en Van Oord negen projecten uit die samen Kaderrichtlijn Water 1 vormen. Het doel is het verbeteren van de waterkwaliteit. Dat gebeurt onder meer door het creëren van flauwe oevers en het graven van nevengeulen, krekken en strangen. In maart 2015 moeten alle projecten afgerond zijn.

BETROKKEN

Ook Rijkswaterstaat merkt tijdens het project Kaderrichtlijn Water 1 dat Martens en Van Oord over medewerkers beschikt die hun taken met bezieling, passie en grote betrokkenheid uitvoeren. Bij de projecten Zandplaat en Doornwaard, langs de Afdamde Maas, komt dat tot uiting in de communicatie met omwonenden, die wordt door Martens en Van Oord zeer serieus genomen.

De nieuw gegraven geul met flauwe oevers bij locatie Doornwaard (Nederhemert-Zuid)

LANGS DE AFGEDAMDE MAAS IN GELDERLAND IS MARTENS EN VAN OORD, IN OPDRACHT VAN RIJKSWATERSTAAT, BEZIG MET TWEE VAN DE NEGEN DEELPROJECTEN VAN KADERRICHTLIJN WATER 1 (KRW 1). BIJ DE VOORBEREIDINGEN BLEEK DAT DE OMGEVING ZÉÉR BETROKKEN IS. JUIST DAAROM IS COMMUNICATIE MET OMWONENDEN ONTZETTEND BELANGRIJK.

Negen projecten KRW 1

Martens en Van Oord is tot en met het voorjaar van 2015 aan het werk in het beheersgebied van Rijkswaterstaat Zuid-Holland. Op negen locaties (zie hieronder) wordt door allerlei maatregelen de waterkwaliteit verbeterd.

- /// Klein Profijt
- /// Beninger Slikken
- /// Blanken Slikken
- /// Willemstad-Tonnekreek
- /// Vijfsluizerhaven
- /// Zandplaat
- /// Doornwaard
- /// Geertruida-Agathapolder
- /// Dordtsche Avelingen

Een goede waterkwaliteit vinden we belangrijk in Nederland. Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Helaas is de waterkwaliteit op veel plekken nog onvoldoende. Rijkswaterstaat neemt hiervoor maatregelen. Bij het verbeteren van de waterkwaliteit gaat het niet alleen om schoon en helder water. Ook de kwaliteit van het leefgebied van planten en dieren in en om het water valt onder de verbetermaatregelen.

Meer informatie? Raadpleeg www.rijkswaterstaat.nl



Als Rijkswaterstaat weinig tot geen telefoontjes krijgt van bezorgde of zelfs boze bewoners in een projectgebied, dan is dat vaak een belangrijk signaal. Het betekent dat de aannemer die voor Rijkswaterstaat aan het werk is, goed bezig is. Hoeveel belletjes Rijkswaterstaat krijgt uit het Gelderse Aalst en Nederhemert? “Weinig tot geen”, constateert Bernadette Zoete, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid tevreden. “Daar zijn we erg blij mee.”

Martens en Van Oord is langs de Afgedamde Maas bezig met twee projecten: het project Zandplaat bij Aalst en het project Doornwaard bij Nederhemert-Zuid. De twee klussen maken deel uit van een KRW-project (Kaderrichtlijn Water), dat uit maar liefst negen deelprojecten bestaat en door de Combinatie GMB / MvO KRW werd aangenomen.

Puur ecologisch

De doelstellingen van de KRW-projecten zijn in feite puur ecologisch en ingegeven door Europese wetgeving. De waterkwaliteit moet verbeteren door het maken van flauwe oevers, die onder invloed van het riviergetijde dan weer

nat zijn, dan weer droog vallen. Bij Aalst komt er een doodlopende kreek, in Nederhemert-Zuid een volwaardige nevengeul. “Aan omwonenden is het soms moeilijk uit te leggen”, weet Camiel van der Heiden, namens Martens en Van Oord projectmanager. “Een boer moet land afstaan, er komt een kreek waar je niet mag vissen of varen, en dat puur vanwege verbetering van de waterkwaliteit. Daarom moet je veel energie stoppen in de communicatie.”

En dat laatste doet Camiel dan ook. Hij is zo'n beetje continu aanspreekbaar: voor de bewoners van de camping die grenst aan het projectgebied van de Zandplaat, voor de boer die ziet dat er kranen en vrachtwagens op zijn land verschijnen en voor de eigenaar van het jachthaventje een paar kilometer verderop bij de Doornwaard. De omgeving managen, noemt Camiel het. “Ik ga er vaak 's ochtends vroeg al naartoe. Dan komt er een campingbewoner naar je toe: “Hé, kun je bij mij niet een vrachtkje zand leveren?” Waar we kunnen helpen, zullen we het doen. Maar als het niet kan, leg ik dat ook duidelijk uit. Het gaat erom dat je aanspreekbaar bent en eerlijk.”



Werkzaamheden bij locatie Vijfsluizerhaven, boven de Beneluxtunnel (gemeente Schiedam)



Een excursie met Rijkswaterstaat bij locatie Klein Profijt nabij Rhoon



Aan het werk bij het hoofdkantoor van Mammoet nabij Vijfsluizerhaven

Ontwerp aangepast

Bernadette Zoete probeert zich altijd voor te stellen dat ze zelf in het gebied zou wonen. “Dan snap je wel dat mensen vragen hebben. Bij de Zandplaat uitten de bewoners bijvoorbeeld hun zorgen over kwelstroom, een ondergrondse waterstroom, die zou ontstaan door het graven van een nevengeul. Onderzoek toonde aan dat er geen verandering in kwel optrad. Een ander voorbeeld is dat de omwonenden de wens hadden om het uitzicht te behouden. Het ontwerp is daarop aangepast, zo lieten we zien mee te willen denken.”

Bij de aanbesteding van het project was Publieksgericht Netwerk Management (PNM) voor Rijkswaterstaat al één van de belangrijkste criteria bij het gunnen van het project. Martens en Van Oord schreef een overtuigend plan en kreeg het project gegund op basis van Economisch Meest Voordeelige Inschrijving (EMVI), onder meer door de voorgestelde aanpak van het eerdergenoemde netwerkmanagement. “Maar dan moet je nog geluk hebben”, zegt Bernadette. “Je kunt het als aannemer ook puur houden bij wat je hebt aangeboden, en klaar. Maar omgevingsmanagement als

onderdeel van het PNM is meer dan alleen de producten die zijn aangeboden. Ook de menselijke kant en het contact is heel belangrijk. En dat doet Martens en Van Oord heel goed! Met zo’n aannemer hebben we geluk gehad.”

Duurzame relatie

Ook tussen opdrachtgever en opdrachtnemer verloopt de communicatie veelal vlotjes. “Natuurlijk zijn er discussies, maar we komen er altijd uit”, zegt Bernadette.

Waarom KRW 1 een project is dat Martens en Van Oord als een prachtig maatkostuum past? Camiel begint een korte opsomming: “Omdat we goed zijn in het onderhouden van contacten, omdat we snel kunnen werken zonder overlast, omdat we thuis zijn in heel veel disciplines en omdat we projecten met veel beleving en bezieling uitvoeren. De betrokkenheid vanuit het bedrijf en de medewerkers is groot.”

Merkt Rijkswaterstaat dat ook? “Ja, je merkt verschillen met andere aannemers”, zegt Bernadette, zonder in details te willen treden. “Mijn ervaringen rond KRW 1 zijn in elk geval erg positief.”

DE UITVOERING VAN KADERRICHTLIJN WATER 1

Flexibiliteit en keihard werken op negen locaties

KADERRICHTLIJN WATER 1 IS EEN KLUS VAN JEWELSTE: NEGEN PROJECTEN DIE IN MAART 2015 AFGEROND MOETEN ZIJN. HET IS EEN KWESTIE VAN GOED PLANNEN, DE AANDACHT VERDELEN EN VOORAL HEEL HARD DOORWERKEN. MET DE JUISTE MENSEN ACHTER DE KNOPPEN KAN ZO’N VEELEISENDE KLUS GOED AANGEPAKT WORDEN.

Gelukkig heeft Martens en Van Oord de zaken goed onder controle, mede dankzij de projectleiding van Patrick de Laat en Corné van Drunen. Zij troffen dit voorjaar een project aan dat al een heel eind in de steigers stond, maar waar wel serieus vaart achter gezet moest worden. “Ik snap de filosofie van Rijkswaterstaat wel”, zegt Patrick. “Als je negen soortgelijke projecten bundelt, kun je in één keer de zaken regelen voor negen projecten. Zij zagen synergie, en terecht. Maar het betekende wel dat er heel

wat voorbereidingstijd in is gaan zitten. Wij hebben dit voorjaar tegen elkaar gezegd: we moeten aan de slag, knopen doorhakken en keihard aan het werk gaan.”

Als een tierelier

Een aantal maanden later kunnen Patrick en Corné tevreden constateren dat ze in hun doelstelling geslaagd zijn. “Het project loopt als een trein”, zegt Corné, die erom bekendstaat dat hij goed om kan gaan met projecten waarbij

stevig doorgewerkt wordt. “Dat moet ook, want er dient in korte tijd veel te gebeuren en gepland te worden. Want hoe zorg je ervoor dat op alle verschillende werklocaties het juiste materieel en de goede mensen aanwezig zijn? “Nu de trein eenmaal rijdt, moet je zorgen dat die niet meer stopt”, weet Patrick. “Want een tegenslag bij het ene project kan invloed hebben op alle andere werken. Het maakt het een heel complex project, maar ik denk dat wij in de uitvoering laten zien hoe flexibel we als bedrijf zijn.”

‘Grondstoffen die bij de ene locatie vrijkomen, worden ter plaatse of op één van de andere locaties hergebruikt’

Nu het goed loopt, is KRW 1 eigenlijk een heel mooi project. Een voorbeeldproject, noemt Patrick het. Grondstoffen die bij de ene locatie vrijkomen, worden ter plaatse of op één van de andere locaties hergebruikt. Zo kan de bovengrond van het project Zandplaat in Aalst worden gebruikt voor het verontdiepen van een oude zandwinput bij het project Doornwaard in Nederhemert, een paar kilometer verderop. Het zand van de Zandplaat gaat dan weer naar de Blanken Slikken bij Tiengemetten, waar natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. “Martens en Van Oord heeft de kennis en contacten om grondstoffen zo goed en efficiënt mogelijk te hergebruiken of in de markt te zetten”, stelt Patrick.

Ecologie en duurzaamheid

Ook ecologie is bij de uitvoering van de negen projecten een belangrijk aandachtspunt. Zo werd in de Dordtsche Avelingen een grote populatie van de Noordse woelmuis aangetroffen. In overleg met Rijkswaterstaat wordt het plan voor de Dordtsche Avelingen daardoor deels aangepast. Uitgangspunt is dat de KRW-doelstellingen ondanks de aanpassingen gehaald worden.

Bij de uitvoering staat duurzaamheid als vanouds hoog in het vaandel. Corné: “De vrachtwagens rijden overal over onze stalen snelweg van grote, extra brede rijplaten. Verder vervoeren we grondstoffen zoveel mogelijk over water.”

Wat Martens en Van Oord bewijst met het project KRW 1? Corné: “Dat we ontzettend snel zijn in de uitvoering.” Patrick vult aan: “En dat we in staat zijn een complex proces heel goed onder controle te houden.”



De bulldozer verwerkt grond in de Diepe Plas





De Mensen die het Maken

Wie ben je en wat doe je?

“Ik ben Fabian van der Salm, ben 28 jaar en woon in Bergschenhoek, samen met mijn vriendin Frederique. Ik ben bij Martens en Van Oord planner van het droge grondverzet. Ik doe de korte- en langetermijnplanning van het personeel, de shovels en de kranen. Ik wilde altijd machinist worden, maar dit werk vind ik ook serieus leuk.”

Je zit in een rolstoel. Hoe komt dat?

“Toen ik zestien was, heb ik bij mijn toenmalige werkgever een ongeluk op het werk gehad. Ik ben omgevallen met een heftruck bij het nemen van een bocht. Ik kwam onder de heftruck terecht, waardoor mijn bekken is verbrijzeld. Ik heb er nooit echt een probleem van gemaakt. Niet zeuren, het leven gaat door, zo zit ik in elkaar.”

Hoe ‘groen’ ben je?

“Als je thuis een Toyota Supra 6 cilinder Twin Turbo hebt staan, ben je denk ik niet echt groen. Ontwikkelingen in schoner materieel vind ik best belangrijk, maar dan eerder om economische redenen. Ik houd van grote machines met grote motoren.”

Deskundig, grensverleggend of betrokken?

“Betrokken. Als ik beslissingen neem, doe ik dat altijd zo veel mogelijk in het belang van Martens en Van Oord. We hebben hier 70 machinisten in dienst, die kunnen allemaal iets speciaals goed. Dan moet je ze op de juiste plek neerzetten.”

Wie is je grote voorbeeld?

“M’n vader René. Ik ben een papa’s kindje. Hij is hetzelfde als ik: niet zeiken, gewoon doen. Hij is altijd machinist geweest en later uitvoerder geworden. We hebben het vaak over het vak met elkaar. Als ik kan, ga ik wel eens kijken als hij aan het werk is. Ik kan nog steeds van hem leren.”

Binnen- of buitenmens?

“Eigenlijk een buitenmens, maar mijn grootste hobby speelt zich binnen af. Na een tijdje gestopt te zijn geweest, begin ik dit seizoen weer met rolstoelbasketbal. In Antwerpen, op een vrij hoog niveau. De beleving van een wedstrijd, dat vind ik schitterend. Mij moet je niet op een laag niveau laten spelen, dan ga ik me ergeren.”



MvO PASPOORT

Voornaam	FABIAN
Achternaam	VAN DER SALM
Leeftijd	28
Burgelijke staat	SAMENWONEND
Kinderen	GEEN
Bij MvO sinds	29-08-2011
Functie	PLANNER DROOG GRONDVERZET

MVO De Mensen die het Maken
Martens en Van Oord

Denker of doener?

“Doener. Dat zit in mijn bloed. Mijn vader is uitvoerder, hij was 25 jaar machinist. Hij heeft tien broers en vijf daarvan zijn machinist, de andere vijf zijn ook echte doeners.”

Waar krijg jij energie van?

“Op 3 februari 2014 hebben we de sleutel van ons nieuwe huis gekregen. Daaraan klussen vind ik heerlijk. Van mijn handicap heb ik dan nauwelijks last. Er komen natuurlijk wel mensen helpen, maar ik zorg dat ik zelf ook veel voor elkaar krijg.”

Wat zijn je dromen voor de toekomst?

“Ik woon samen, heb een auto, een baan, ik sport leuk. Eigenlijk heb ik alles wat ik wil. Ik hoef echt geen directeur te worden. Misschien ben ik wel zo tevreden door het ongeluk dat ik heb gehad. Je leert relativeren. Al kan ik ook goed zeiken hoor. Dat is de aard van het beestje.”

Wat wil je meegeven aan de volgende generatie?

“Ik erger me aan mensen die hun handen niet meer vuil willen maken. Die zeggen: het komt allemaal wel, morgen weer een dag. Daar kan ik niet tegen. Ik mocht vroeger thuis heel veel, als ik maar wilde werken. Zo zou ik mijn kinderen ook opvoeden.”

‘Ik wil betrokken zijn. Als ik beslissingen neem, doe ik dat altijd zo veel mogelijk in het belang van Martens en Van Oord.’

Ondertussen op de projecten

Dijkversterking Merwedelijk Werkendam

Het project in het kort

In opdracht van Waterschap Rivierenland werkt aannemerscombinatie Martens en Van Oord – De Klerk Merwedelijk v.o.f. aan de verbetering van de Merwedelijk in Werkendam. Om aan de verhoogde veiligheidsnormen te voldoen, wordt 500 meter van die dijk verbeterd. Het dijkgedeelte nabij het centrum van Werkendam voldoet qua sterkte zelfs helemaal niet meer aan de gewenste normen. De dijk lekte en was op een aantal plaatsen instabiel. De dijk verzwaren en verbreden was geen optie vanwege de aanwezige bebouwing. Daarom bouwt de combinatie daar een nieuwe dijk, naast de huidige. Ook wordt in de bestaande dijk een damwand aangebracht en wordt de oude dijk opnieuw ingericht.

Hoe staat het er nu voor?

Alle grond is aangevoerd en verwerkt in het nieuwe dijklichaam. Ook is er al een voorbelasting aangebracht. De zettingstijd daarvan is ingegaan, dat heeft ongeveer nog tot mei 2015 nodig. Tot die tijd liggen de werkzaamheden in Werkendam even stil.



Zomerbedverdieping stuwpand Sambeek

Het project in het kort

Eind maart 2013 is Martens en Van Oord gestart met de verdieping van de Maas in stuwpand Sambeek, tussen Venlo en Arcen. De rivierbodem wordt twee tot drie meter afgegraven om het water in de Maas meer ruimte te geven. Door de rivierbodem dieper te maken, krijgt de Maas meer ruimte en daalt het waterpeil bij hoogwater in de Maas, waardoor de kans op overstromingen wordt verkleind.

Hoe staat het er nu voor?

Het extra beveiligde zandwielenpontoon Roeroord is tijdelijk ingezet bij de bochtverruiming van de Maas bij Steyl. De planning is dat de Roeroord, waarmee gebaggerd kan worden in gebied waar mogelijk explosieven aanwezig zouden kunnen zijn, vanaf medio november 2014 weer op Sambeek aan de slag is. Ook de Dongeoord is aangepast om in 'explosievenverdacht gebied' te kunnen baggeren. Samen met een ander ponton, de Ameroord, zal de Dongeoord tot eind 2014 een aantal maanden niet-vermarktbaar specie gaan baggeren bij Sambeek. Deze specie zal met de splitsbakken Donau en Elbe naar de hoogwatergeul in Lomm worden gebracht.

HELAAS IS ONZE AUTOGRAAF NIET VAN ELASTIEK; DE RUIMTE IS TE BEPERKT OM ALLE PROJECTEN VAN MARTENS EN VAN OORD UITGEBREID AAN BOD TE LATEN KOMEN. OP DEZE PAGINA'S DAAROM EEN KORTE UPDATE VAN ACHT PROJECTEN DIE IN VORIGE EDITIES EN OP DE WEBSITE AL EENS DE REVUE PASSEERDEN. HOE STAAT HET ER INMIDDELS VOOR?

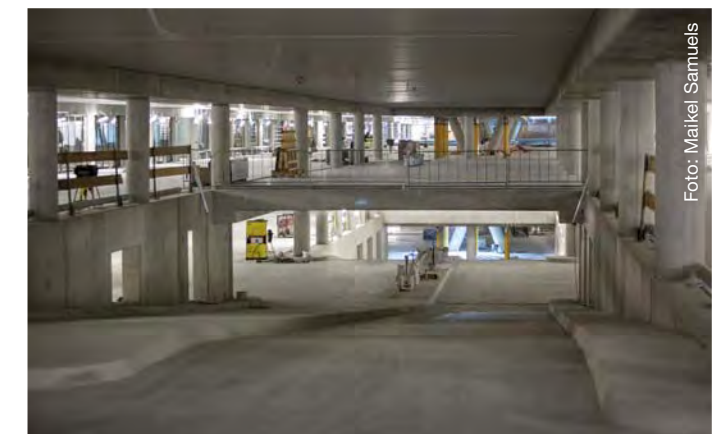
A4 Dinteloord-Steenbergen

Het project in het kort

Rijkswaterstaat legde ten westen van Steenbergen een nieuw stuk A4 aan. Martens en Van Oord schreef zelf ook in voor de aanleg van het traject Steenbergen-Dinteloord, maar uiteindelijk werd het project gegund aan aannemerscombinatie A4 Steenbergen. Martens en Van Oord leverde wel de bouwstoffen voor het nieuwe traject en legde een tweetal AVI-terpen aan. Doordat Martens en Van Oord over een grote hoeveelheid secundaire bouwstoffen kan beschikken, kon het werk nagenoeg duurzaam worden uitgevoerd.

Hoe staat het er nu voor?

Op 24 november 2014 om zes uur 's ochtends is de A4 ten westen van Steenbergen officieel geopend. In totaal is Martens en Van Oord bijna drie jaar met de klus bezig geweest. In die tijd is er meer dan twee miljoen ton (!) materiaal naar het westen van Brabant afgevoerd. Tachtig procent daarvan bestond uit secundair materiaal. Door de aanleg van dit traject wordt één van de twee ontbrekende schakels in de verbinding tussen Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam gerealiseerd. De aanleg van de snelweg zorgt ook voor een ontlasting van het lokale wegennet.



Parkeergarage Vonk en Vlam

Het project in het kort

Vlakbij het centrum van 's-Hertogenbosch is Martens en Van Oord bezig geweest met het uitgraven van de bouwkuip voor de nieuwe parkeergarage Sint Jan op het Vonk en Vlam-terrein, die plaats gaat bieden aan ruim duizend auto's. De bouwkuip is meer dan 200 meter lang, 34 meter breed en 14 meter diep. Heijmans bouwt de garage, in opdracht van de gemeente 's-Hertogenbosch. Martens en Van Oord heeft het grondwerk van de bouwkuip voor Heijmans verzorgd.

Hoe staat het er nu voor?

In een hoog tempo hebben de medewerkers van Martens en Van Oord in het voorjaar van 2014 het laatste slib uit de bouwkuip verwijderd en is er een grindlaag aangebracht. Deze werkzaamheden werden in mei 2014 afgerond. Op dat moment lag het ontgravingsprofiel gereed voor Heijmans Civiel om het onderwaterbeton te storten. De oplevering van het project wordt begin 2015 verwacht en de definitieve inrichting van het omliggende terrein medio 2015.

Meer informatie? Raadpleeg www.vonkenvlam.nl

Ruimte voor de Lek

Het project in het kort

Martens en Van Oord werkt samen met Heijmans aan het project Ruimte voor de Lek. Om de inwoners van Utrecht, Houten, Vianen, IJsselstein en Nieuwegein in de toekomst droge voeten te kunnen garanderen, krijgt de Lek door het graven van nevengeulen meer bergingsruimte. Ook worden de rivier en omgeving mooier en geschikter gemaakt voor kleinschalige recreatie. De klus wordt uitgevoerd onder toezicht van autorijdschap Nederland: vanaf zowel de Lekbrug op de A2 bij Vianen als die op de A27 bij Hagestein is alles goed te zien.

Hoe staat het er nu voor?

Martens en Van Oord is verantwoordelijk voor het maken van de nevengeulen in de uiterwaarden en het verlagen van de toegangsdam naar het stuweiland Hagestein, zodat het water in de Lek meer bergingsruimte krijgt. Er is al behoorlijk wat werk verzet. Op een aantal deellocaties is het geulenpatroon klaar of in elk geval al goed zichtbaar. Het projectteam van Martens en Van Oord is trots op de bereikte resultaten op technisch gebied en is blij met de tevreden opdrachtgever en omgeving.

Meer informatie?

Raadpleeg www.combinatie-ruimtevoordelek.nl



Markthal Rotterdam

Het project in het kort

Rotterdam, de stad van de moderne architectuur, heeft er weer een parel bij: de Markthal. Deze eyecatcher is een nieuwe trekpleister in het centrum van de Maasstad. Naast een overdekte versmarkt, biedt de Markthal onderdak aan horeca, winkels, ruim 200 woningen en een grote parkeergarage voor 1.200 auto's. Dat alles in een flitsend gebouw dat wel wat weg heeft van een gigantische vliegtuighangar. Een nieuwe icoon in deze wereldhavenstad. De realisatie van de ondergrondse, vier etages tellende parkeergarage was voor een groot deel in handen van Martens en Van Oord. Een project van grote cijfers (150.000 kubieke meter grondwerk, 2.500 druk- en trekpalen, 16.000 kubieke meter onderwaterbeton), maar ook een klus waarbij grote nauwkeurigheid en een uitgekende werkmethode vereist waren. Al met al een écht huzarenstukje onder het maaiveld uitgevoerd door Martens en Van Oord.

Hoe staat het er nu voor?

De Markthal is open! Koningin Maxima verrichtte op 1 oktober 2014 de openingshandeling. Verwacht wordt dat de Markthal, gelegen in de Rotterdamse binnenstad, jaarlijks 4,5 tot 7 miljoen bezoekers gaat trekken. De bouw van de Markthal, een ontwerp van architectenbureau MVRDV, heeft in totaal 5 jaar geduurd. Om de bouw van het begin tot het einde te bekijken, kunt u de film 'The making of the Markthal' bekijken via YouTube.

Meer informatie? Raadpleeg www.markthalrotterdam.nl

Ontpoldering Noordwaard

Het project in het kort

Het landelijke programma Ruimte voor de Rivier, dat het rivierengebied beschermt tegen hoogwater, heeft de Noordwaard bij Werkendam uitgekozen als doorstroomgebied. Een gebied van 10 bij 4,5 kilometer wordt ontpolderd. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat inwoners in de omgeving droge voeten houden. De waterstand van de nabijgelegen Merwede daalt door de ontpoldering bij hoogwater met maar liefst dertig centimeter, waardoor het risico op overstromingen kleiner wordt. Daarnaast wordt het rivierengebied mooier en aantrekkelijker gemaakt.

Hoe staat het er nu voor?

Martens en Van Oord is in de Noordwaard, in de Biesbosch, verantwoordelijk voor het grondwerk, het slopen van de gebouwen en het rooien en planten van ongeveer 75 hectare bos. Een enorme klus, maar er zijn grote stappen gemaakt. De derde mijlpaal in de planning is bereikt: na de oplevering van de Hilpolders en de nieuwbouwterpen, waren op 1 oktober 2014 de hoge kaden gereed. Ook in 2015 gaat het nat en droog grondverzet in de Noordwaard gewoon door, om aan het einde van 2015 afgerond te worden.

Meer informatie?

Raadpleeg www.combinatie-noordwaard.nl



Scheldeoord nabij Rostock

Het project in het kort

De zwerfkeien op de bodem van de Baltische Zee nabij Rostock liggen normaal gesproken niemand in de weg. Tot er op die zee het windmolenpark Baltic 2 verrees. Om de windmolens via een ingegraven elektriciteitskabel op het Duitse hoogspanningsnet aan te sluiten, moest de zeebodem worden 'schoongemaakt'. Martens en Van Oord stuurde daarvoor het multifunctionele ponton Scheldeoord naar de Baltische Zee. Het bedrijf maakte daarmee zijn debuut op open zee.

Hoe staat het er nu voor?

De Scheldeoord is klaar met zijn werk, het project bij Rostock is succesvol afgerond. Over een lengte van maar liefst 45 kilometer is het projectgebied opgeschoond, zijn duizenden gigantische stenen van de zeebodem verwijderd, is er gebaggerd waar nodig en zijn de gebaggerde sleuven weer aangevuld. De in 2013 in gebruik genomen Scheldeoord, 60 meter lang en 15 meter breed, heeft zijn waarde meer dan bewezen. Opdrachtgever Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH is tevreden. De elektriciteitskabel die het windmolenpark met het vasteland gaat verbinden, is grotendeels al ingegraven. De opdrachtgever verwacht begin 2015 het werk af te ronden.

Een veilige werkomgeving voor iedereen

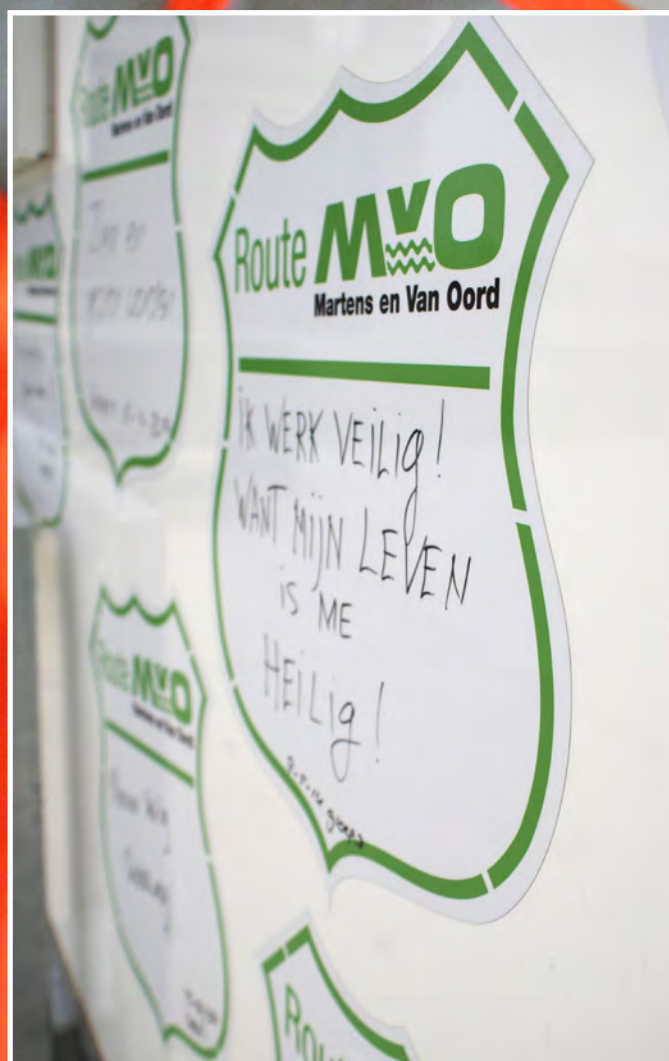
MARTENS EN VAN OORD MAAKT ZICH HARD VOOR EEN VEILIGE WERKOMGEVING VOOR IEDEREEN. DAAROM IS ROUTE MvO ONTWIKKELD. ROUTE MvO STAAT SYMBOOL VOOR DE WEG DIE MARTENS EN VAN OORD VAN 2014 TOT EN MET 2016 WIL VOLGEN OM DE AMBITIES ROND VEILIG WERKEN EN VEILIGHEIDSBEWUSTZIJN WAAR TE MAKEN.

Is het dan zo slecht gesteld met die veiligheid op het werk? Nee. Kan het beter? Ja! In 2013 werd een nulmeting gehouden om te inspecteren hoe het ervoor staat met de veiligheid bij Martens en Van Oord. Ook werden in het afgelopen jaar de 'Mijn veilige Omgeving Roadshows' gehouden, waarbij de directie en onze veiligheidsadviseurs projectlocaties bezochten om over veiligheid in gesprek te gaan met de Mensen die het Maken.

De belangrijkste conclusie is dat veiligheid bij Martens en Van Oord prima tussen de oren zit. Er gaat al heel veel goed. Wel gaven sommige medewerkers aan het moeilijk te vinden elkaar aan te spreken op onveilig gedrag. Niemand wil overkomen als een zeurpiet, of als een klik-span. Toch is onderling communiceren over veiligheid hartstikke belangrijk. Een ongeluk zit in een klein hoekje.

De resultaten van de Roadshows worden omgezet in verbeteringsmaatregelen. Heeft u een opmerking of tip op het gebied van veiligheid? Voelt u zich dan vrij om contact op te nemen met onze veiligheidsadviseur. Want, hoe zeggen ze dat ook alweer: veiligheid gaat boven alles!

In de volgende Autograaf, editie 49, leest u meer over Mijn veilige Omgeving.



Duurzaamheid als manier van denken

OM HET THEMA DUURZAAMHEID KAN NIEMAND HEEN. OOK MARTENS EN VAN OORD NIET, EN DAT WIL HET BEDRIJF OOK HELEMAAL NIET. ZORG VOOR HET MILIEU EN DE OMGEVING ZIT IN HET BEDRIJFS-DNA. DAT IS ALTIJD ZO GEWEEST EN MET HET BEHALEN VAN DE HOOGSTE TREDE OP DE CO₂-PRESTATIELADDER KAN MARTENS EN VAN OORD DAT ALLEEN NOG MAAR MEER BENADRIJKEN. MET HET BEREIKEN VAN HET HOOGSTE NIVEAU, TREDE 5, ZIJN GUNNINGSVOORDELEN TE VERDIENEN DIE HET VERSCHIL MAKEN TUSSEN EEN PROJECT MOGEN UITVOEREN EN DE BOOT MISSEN, DAT IS MOOI MEEGENOMEN EN EEN BELONING VOOR DE FILOSOFIE VAN MARTENS EN VAN OORD.

Doelstellingen

De hoofddoelstelling is om in 2020 een absolute CO₂-reductie van 1.717 ton CO₂-uitstoot te realiseren. Deze reductie komt overeen met 10% van de totale CO₂-uitstoot in het referentiejaar 2009. De doelstelling per jaar is het realiseren van 156 ton CO₂-reductie, waarvan 140 ton door het verminderen van het brandstofverbruik van materieel (directe CO₂-uitstoot, ook wel scope 1 genoemd) en 16 ton minder elektraverbruik (indirecte CO₂-uitstoot, ook wel scope 2 genoemd). Voor niveau 5 wordt ook gekeken naar de CO₂-uitstoot in de keten (scope 3). In dit geval de uitstoot die hoort bij het transport van het opgebaggerde zand en grind van het rivierverdiepingsproject nabij Sambeek (doel: 8% CO₂-reductie per tonkilometer) en het transport over water van Granulight® (doel: 100% informeren van de schippers over het belang van CO₂-reductie).

'Zorg voor het milieu en de omgeving zit in het bedrijfs-DNA. Dat is altijd zo geweest'

De maatregelen van 2014

- Het organiseren van de cursussen 'Het Nieuwe Rijden' en 'Het Nieuwe Draaien' voor de medewerkers.
- De aanschaf van nieuw, schoon en zuinig materieel: auto's, vier graafmachines (drie Liebherr R956 en een Caterpillar 374F) en twee wielladers (Volvo L120H).
- Het draaien van een pilot met brandstofmanagement-systeem Shell FuelSave Partner.
- De aanschaf van zeshonderd nieuwe grote rijplaten voor de milieuvriendelijke stalen snelweg.
- Het toepassen van de eBooster bij project Vonk en Vlam. De eBooster is een door Martens en Van Oord ontwikkeld boosterstation dat in het kader van duurzaamheid voorzien is van een elektrische aandrijving. Het unieke aan deze eBooster ten opzichte van de traditionele diesel-aangedreven pompsets is dat met één elektrische aandrijving meerdere typen pompen, variërend in persdruk en opbrengst, kunnen worden ingezet.
- De inzet van de eCrusher bij de Zandfabriek van Martens en Van Oord in Moerdijk. De eCrusher is speciaal gebouwd voor het breken van een grote range (harde) natuursteen (invoer van 10-150 mm), met als eindresultaat een uitstekende korrelvorm die verder verwerkt kan worden in onder andere beton. Duurzaam aspect is dat de gehele breker elektrisch is uitgevoerd, met de mogelijkheid tot het aansluiten op netstroom.



Shell FuelSave Partner-systeem

Martens en Van Oord heeft sinds deze zomer zeven trucks uitgerust met het Shell FuelSave Partner-systeem. In deze vrachtwagens is een kastje ingebouwd dat de rijprestaties registreert en analyseert. Te hoge toeren of te lang stationair draaien? Het systeem legt het genadeloos vast. Iedere maand krijgen de chauffeurs een overzicht van hun rijprestaties van die maand. Door de cijfers met elkaar te bespreken, krijgen de chauffeurs inzicht in hun rijgedrag: wat gaat er goed, wat kan er nog beter?

Het doel van Shell FuelSave Partner is helder: het bewustzijn verhogen en daarmee het brandstofgebruik verlagen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Het programma creëert bij iedere chauffeur bewustzijn: duurzaam werken, dat heb ik zelf in de hand! Omdat een beter milieu nog altijd bij jezelf begint.

Het project met de zeven trucks is een pilot. Als het bevalt, worden meer vrachtwagens uitgerust met het systeem. De mogelijkheden zijn bijna eindeloos. De planner kan op zijn computerscherm zien waar de vrachtwagens op dat moment aan het werk zijn en welke route ze die dag hebben afgelegd. Ook in andere opzichten zou het systeem daarmee een nuttige aanvulling kunnen zijn.

Wat Martens en Van Oord altijd al doet

- Het aan elkaar knopen van grondstromen tussen projecten.
- Het vervoer van bouwgrondstoffen over water (indien mogelijk).
- Het toepassen van secundaire bouwgrondstoffen als Granulight® en thermisch gereinigde grond.
- Het gebruik van de grote stalen rijplaten (stalen snelweg) voor vermindering van het brandstofverbruik.

Deelname aan initiatieven in de sector en keten

- Het organiseren van de demonstratiedag 'Schoon en hybride materieel' met Pon en Bouwend Nederland Regio Zuid.
- Martens en Van Oord is lid van de KOMAT (Contactgroep Matrieel) van Bouwend Nederland.
- Martens en Van Oord is lid van de klankbordgroep Centraal college van deskundigen CO₂-prestatieladder (Bouwend Nederland).
- Martens en Van Oord is één van de zeven Koplopers Duurzame Verbindingen Moerdijk.
- Martens en Van Oord werkt mee aan de ontwikkeling van telematics-rapporten voor het vergroten van inzicht in materieelprestaties.

Projecten met CO₂-gunningvoordeel

- Kaderrichtlijn Water Oevers en Uiterwaarden Zuid-Holland (KRW 1).
- Kaderrichtlijn Water Herinrichting Maasoeveren en -uiterwaarden (KRW 3) & Well-Aijen Zuid.
- Groot Onderhoud Vaarwegen (GOVa) fase 4c perceel 2.

Uw bijdrage wordt gewaardeerd

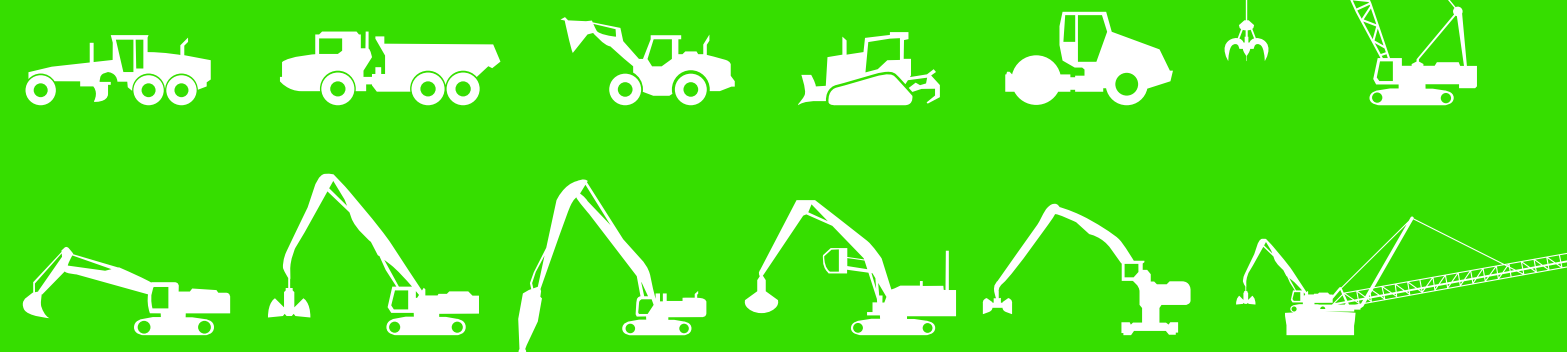
Nieuwe ideeën voor duurzame werkwijzen en mogelijke energiebesparingen zijn van harte welkom. Iedereen wordt van harte uitgenodigd om hieraan mee te werken. Ideeën, voorstellen en suggesties kunnen verstuurd worden naar Jörgen de Wijs, coördinator Duurzaamheid, via info@mvgroep.nl.



Terugblik eerste helft 2014

VANAF 2010 TOT EN MET HET EERSTE HALFJAAR VAN 2014 IS ER 915 TON DIRECTE EN INDIRECTE CO₂-UITSTOOT (SCOPE 1 EN 2) GEREDUCEERD. DIT IS EEN POSITIEF RESULTAAT, OMDAT ER AL 135 TON (17%) MEER CO₂-UITSTOOT IS GEREDUCEERD DAN DE DOELSTELLING VOOR GEHEEL 2014. VOOR DE CO₂-UITSTOOT IN DE KETEN (SCOPE 3) BIJ HET PROJECT ZOMERBEDVERDIEPING STUWPAND SAMBEEK IS DE CO₂-UITSTOOT PER TONKILOMETER MET 15% GEDAALD.

Droog materieel
5.445 ton CO₂-uitstoot



Nat materieel
2.260 ton CO₂-uitstoot



Vrachtwagens
1.186 ton CO₂-uitstoot



Elektra
954 ton CO₂-uitstoot



Bedrijfsauto's geel kenteken
343 ton CO₂-uitstoot



Bedrijfsauto's grijs kenteken
267 ton CO₂-uitstoot



Zakelijk gedeclareerde kilometers
6 ton CO₂-uitstoot

Zakelijke vliegvluchten
13 ton CO₂-uitstoot

Aardgas
1 ton CO₂-uitstoot

Propaan/acetyleen
2 ton CO₂-uitstoot



IN HET KORT

Bij het Limburgse dorp Steyl verruimt Martens en Van Oord in opdracht van Rijkswaterstaat de laatste echt smalle bocht in de Maas. Zo komt er genoeg ruimte voor groot scheepvaartverkeer. Dat moet snel gebeuren, want er staat subsidiegeld op het spel. Daarnaast baggert Martens en Van Oord verderop bij Nederweert een kanalenversprong uit.

DESKUNDIG

Martens en Van Oord maakt voor het project Groot Onderhoud Vaarwegen gebruik van de door het bedrijf zelf ontwikkelde methode voor het veilig en snel baggeren in 'verdachte' gebieden waar zich explosieven (kunnen) bevinden. Hiervoor is het zandwielenponton Roeroord omgebouwd en beveiligd. Een unieke nieuwe werkmethode.

MARTENS EN VAN OORD VERRUIMT LAATSTE KRAPPE BOCHT IN DE MAAS

Veilig baggeren in verdacht gebied in Limburg

IN DE BUURT VAN HET LIMBURGSE DORP STEYL BEVINDT ZICH DE LAATSTE KRAPPE BOCHT IN DE MAAS, WAAR GROTE BINNENVAARTSCHEPEN HINDER ONDERVINDEN BIJ HET PASSEREN. DAAR MOEST IETS AAN GEBEUREN, VONDEN ZE BIJ RIJKSWATERSTAAT.

De bocht bij Steyl wordt verruimd door het ontgraven van 110.000 kubieke meter materiaal. Samen met een kleiner project in Nederweert werd het werk in de markt gezet als Groot Onderhoud Vaarwegen (GOVa) fase 4c perceel 2. Martens en Van Oord was één van de vier inschrijvers en kreeg de klus in april 2014 gegund, omdat het veruit de scherpste inschrijfprijs én het beste plan had.

Slim plan

Volgens projectmanager Marc van Veggel was die lage inschrijfprijs vooral het gevolg van het slimme plan dat Martens en Van Oord bedacht had voor de twee projecten. Dat plan laat zich samenvatten als een combinatie van het efficiënt hergebruiken van de vrijkomende grondstoffen en het snel en vakkundig opruimen van de aanwezige explosieven in het CE-verdachte gebied (gebied met Conventionele Explosieven).

Dat de klus in Limburg snel uitgevoerd moest worden, was glashelder. Voor 31 december 2014 moet de verruiming van de vaarweg klaar zijn, in verband met de Europese subsidie TEN-T. "Die is ingesteld om de havens van Rotterdam en Antwerpen beter te verbinden met het Europese achterland", zegt Marc. "Wij hebben ons in het contract verplicht om deze mijlpaal te halen, anders betalen we zelfs een boete."

Omgebouwde Roeroord

Waarom Martens en Van Oord dat risico durft te lopen? Volgens Marc vooral vanwege het vertrouwen dat het bedrijf heeft in de methode die bij de zomerbedverdieping van het stuwpand Sambeek werd ontwikkeld voor het opruimen van explosieven. Martens en Van Oord bouwde voor die klus op de Maas het zandwielenponton Roeroord om en zorgde voor extra beveiliging op, rond en onder het ponton. Er ontstond een unieke nieuwe werkmethode, waarbij het materiaal dat van de bodem wordt gezogen, beveiligd wordt gezeefd en met een magneet ontdaan wordt van mogelijke explosieven, waardoor het zonder risico naar de Zandfabriek in Moerdijk kan worden afgevoerd voor verdere verwerking tot grondstof voor de betonindustrie. Martens en Van Oord is voor deze nieuwe werkwijze gecertificeerd en mag voortaan overal baggeren



Het zandwielenponton Roeroord wordt gebruikt om zand en grind explosie veilig te baggeren

Foto: J.P. van Weert

in 'verdachte' gebieden. "In feite hebben we het plan van aanpak voor SambEEK grotendeels kunnen kopiëren voor deze klus", zegt Marc. "De manier waarop de Roeroord is omgebouwd, dat is echt een grensverleggende oplossing. Je kunt hoge producties draaien in een gebied dat verdacht is op de aanwezigheid van explosieven, zonder concessies te doen aan veiligheid, dat is uniek."

Hoogwaardig hergebruik

Het 'explosievengebeuren', zoals Marc het noemt, is inmiddels achter de rug. Zowel op het droge, als langs de oever, als op de waterbodem zijn mogelijke explosieven gedetecteerd en opgeruimd, met behulp van het gespecialiseerde bureau REASeuro. Van de 110.000 kuub materiaal die in Steyl vrijkomt, gaat 40.000 kubieke meter bovengrond naar de hoogwatergeul bij

Lomm, achttien kilometer verderop. De overige 70.000 kubieke meter, die bestaat uit zand en grind, gaat naar de Zandfabriek van Martens en Van Oord in Moerdijk, waar het materiaal wordt schoongemaakt, geklasseerd en vervolgens in de markt gezet. "Het is heel bijzonder dat je grondstoffen uit verdacht gebied zo hoogwaardig kunt maken. Bij Martens en Van Oord kunnen we dat, dát is het mooie van deze werkmethode."

In december 2014 zit de klus bij Steyl erop, daarna gaat Martens en Van Oord verder in Nederweert, waar een kanalenversprong wordt uitgebaggerd. Naar verwachting komt daar 16.000 kuub baggerspecie vrij. Ook de werkzaamheden in Nederweert vinden plaats in CE-verdacht gebied. Maar daar weten ze bij Martens en Van Oord tegenwoordig wel raad mee.

ALFONS VUIST LEIDT COLLEGA HANS SCHOENMAKERS IN LIMBURG OP TOT UITVOERDER

Van chauffeur tot uitvoerder in opleiding

VAN VRACHTWAGENCHAUFFEUR TOT UITVOERDER IN OPLEIDING, HET IS WAT JE NOEMT CARRIÈRE MAKEN. HET IS HET VERHAAL VAN HANS SCHOENMAKERS. IN 2001 BEGON HIJ BIJ MARTENS EN VAN OORD ALS CHAUFFEUR. BIJ HET PROJECT GOVa IN LIMBURG MAAKT HIJ ONDER DE HOEDE VAN ALFONS VUIST ZIJN EERSTE STAPPEN ALS UITVOERDER. "HET IS BUITENGEWOON DAT ZOIETS BIJ MARTENS EN VAN OORD MOGELIJK IS."

De laatste jaren werkte Hans al als uitzetter bij Martens en Van Oord. "Op de vrachtwagen zat ik nooit echt op mijn plek, voelde ik. Maar bij Martens en Van Oord als bedrijf juist weer wel. Daarom was ik blij dat ik uitzetter kon worden. Over de stap naar uitvoerder had ik zelf eigenlijk nooit nagedacht. Ik had het naar mijn zin als uitzetter, werkte met een fijne ploeg mensen, dus ik zag de noodzaak niet om wat anders te gaan doen."

Collega's positief

Hans werd gevraagd om er toch eens over na te denken. Dat deed hij. Ook ging hij bij verschillende collega's op projecten te rade: wat zouden zij ervan vinden als hij de stap zou zetten? "Iedereen was hartstikke positief. Dat

vond ik heel belangrijk. Als uitvoerder gaat het er toch om dat je het verhaal van de tekentafel naar de collega's buiten kunt vertalen, dus ik vond hun mening heel waardevol."

Het eerste project waar Hans aan het werk ging werd dus GOVa, straks gevolgd door het veel grotere project Kaderrichtlijn Water 3 (KRW 3), een project dat nu in voorbereiding is. Beide keren is Alfons Vuist zijn leermeester. "Hans ontzorgt mij", zegt Alfons, die alleen daarom al heel blij is dat Hans en hij de komende tijd een duo vormen. "Hans kan buiten ervaring opdoen bij het project GOVa, en ondertussen kan ik me dan weer bezighouden met de voorbereidingen voor KRW 3."



Veeleisende functie

Volgens Alfons hebben Hans en hij dezelfde insteek. Die kan worden samengevat als 'geen woorden, maar daden'. "Daarom denk ik dat het niet voor niets is dat we bij elkaar zijn gezet." Hans is op zijn beurt ook prima te spreken over de samenwerking. "Alfons is heel direct, hij zegt meteen waar het op staat. Maar dat is helemaal niet erg. Het is gewoon duidelijk."

De functie van uitvoerder is veeleisend, daar was Alfons al een paar jaar achter. Voor Hans is het een eyeopener. "Het verbaast me echt hoe veel erbij komt kijken. Daar had ik om eerlijk te zijn geen benul van. Alleen al vragen als: welke kranen hebben we op een project en wat kunnen ze? Daar ben je als uitzetter niet mee bezig. En net zo belangrijk: wat is de kostprijs van een beslissing die je maakt? Wat dat betreft heb je als uitzetter toch minder zorgen. Maar dat betekent niet dat ik het niet leuk vind, hoor. Het is juist heel uitdagend."

Altijd zorgen voor plan B

Als uitvoerder moet je continu vooruitdenken, weet Alfons, die het werken op en langs een rivier als voorbeeld neemt. "De waterstand kan heel bepalend zijn voor je werkzaamheden. Je krijgt wel lijstjes met waterstanden, maar die worden nooit ver vooruit voorspeld, terwijl je die informatie als uitvoerder eigenlijk wel nodig hebt. Dus wat ga je doen? Kijken wat het weer in België wordt. Als het daar een week lang droog blijft, weet je dat de waterstand niet gaat stijgen. Simpel, maar je moet het wel in de gaten houden."

Alfons vindt het belangrijk dat Hans juist dat leert. Breed denken, vooruitdenken, zorgen dat je altijd een plan B in je hoofd hebt. "Als er iets misgaat en een machinist vraagt je: 'Wat nu?', dan is het handig dat je niet met je mond vol tanden staat. In je achterhoofd moet je er al rekening mee hebben gehouden."

Hans neemt de lessen van zijn leermeester gretig in ontvangst. Hij is blij met de kansen die hij krijgt. "Al had ik het aanbod om als uitvoerder aan de slag te gaan afgeslagen, dan nog had het me een positief gevoel gegeven. Dat je bij een bedrijf werkt waar je überhaupt de kans krijgt om je te ontwikkelen, dat is voor mij een heel fijne wetenschap. Toen ik in 2001 als chauffeur begon, had ik nooit kunnen denken dat ik nu als uitvoerder aan het werk zou zijn."



IN HET KORT

In Antwerpen voerde Martens en Van Oord de eerste Belgische baggerklus sinds zijn bestaan uit. Daar moest het havendok, dat toegang geeft tot de LPG-terminal, worden uitgediept. Het project is onderdeel van een meerjarig plan om de complete Antwerpse haven op diepte te brengen, zodat grote zeeschepen er aan kunnen leggen.

DESKUNDIG

Speciaal voor dit project ontwikkelde Martens en Van Oord een milieuvriendelijke vlakgrijper. De vorm van deze grijper is anders, zodat de baggerspecie van het zand afgehaald kan worden. Door deze manier van werken is het mogelijk om de twee grondstoffen nauwkeurig van elkaar te scheiden.

De speciaal voor deze werkzaamheden ontwikkelde grijper die vlak grijpt en toch een hoge sluitkracht heeft

BAGGERWERK IN VIERDE HAVENDOK ANTWERPEN

Martens en Van Oord brengt Antwerps havendok op diepte

HET KOMT NIET VAAK VOOR: EEN NEDERLANDS BEDRIJF DAT EEN BAGGERWERK IN BELGIË UITVOERT. MARTENS EN VAN OORD DEED HET IN ANTWERPEN VOOR HET EERST IN HET BESTAAN VAN HET BEDRIJF. DAAR MOEST EEN HAVENDOK WORDEN UITGEDIPT OM GROTERE SCHEPEN TE KUNNEN HERBERGEN.

HET PROJECT IS EEN ONDERDEEL VAN HET MEERJARENPLAN OM DE COMPLETE ANTWERPSE HAVEN OP DIEPTE TE BRENGEN.

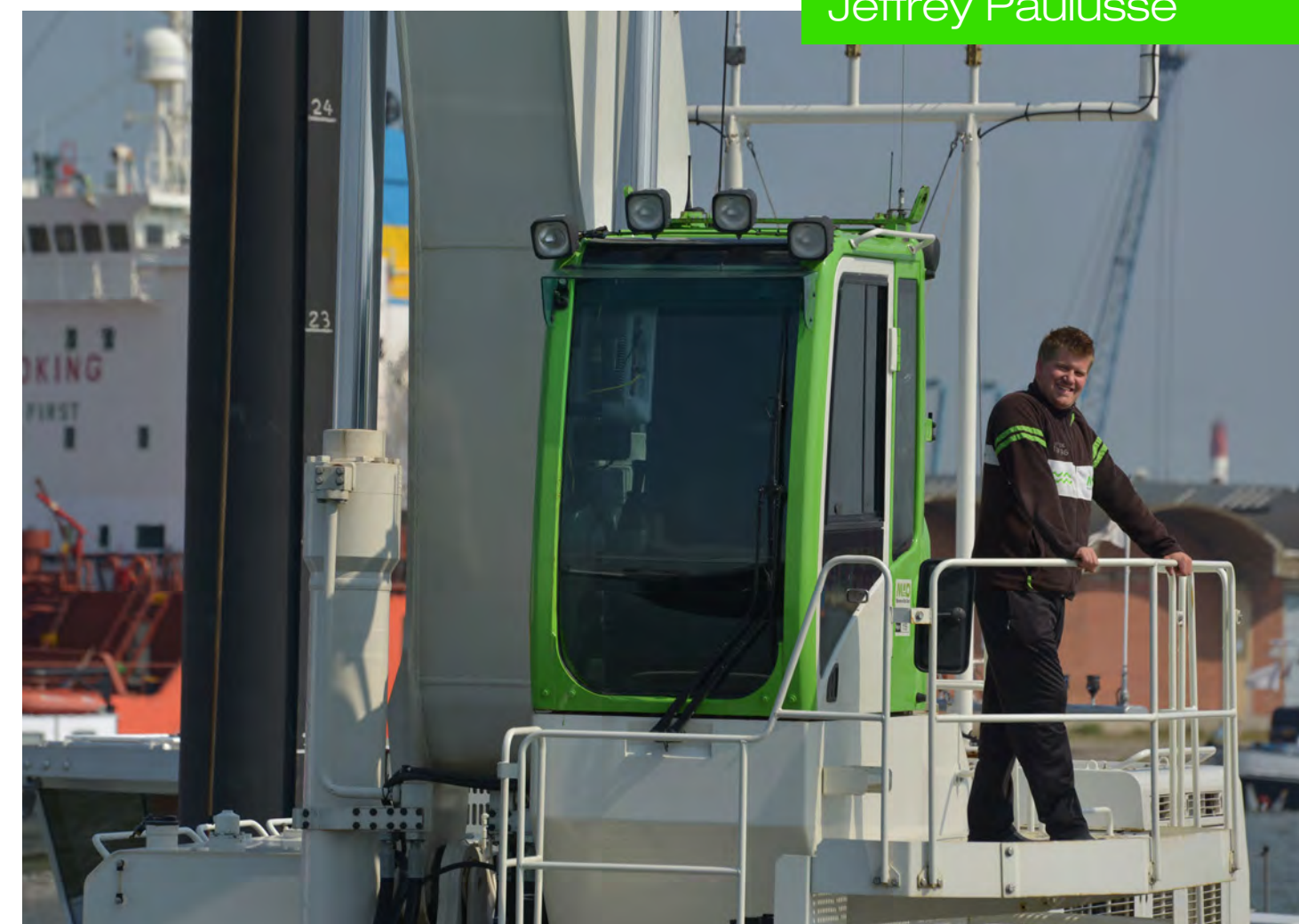


Rob Janssen is projectleider in Antwerpen. Hij merkte dat de verschillen tussen werken in België en Nederland niet in de uitvoering zitten. “Baggeren is overal hetzelfde. Het zit hem veel meer in de omgang met elkaar en in de administratieve afwikkeling. Zo zijn de mensen in België enerzijds amicaler dan in Nederland, anderzijds moet de baggerdienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen uitgebreide rapportages schrijven om zich te verantwoorden aan het directiebestuur. Voor ons is het een prettige samenwerking in België.”

De opdracht die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in de markt werd gezet, was in wezen vrij eenvoudig. Het havendok, dat toegang geeft tot de LPG-terminal, moest verder op diepte gebracht worden, gelijk met een verbreding van de vaargeul om te kunnen garanderen dat grote zeeschepen er veilig aan kunnen leggen. Daarvoor moest 85.000 kubieke meter materiaal worden uitgebaggerd. Martens en Van Oord kreeg het project gegund omdat het veruit de laagste inschrijvingsprijs had.

Martens en Van Oord maakte bij het baggeren in Antwerpen gebruik van een speciaal ontwikkelde milieuvriendelijke vlakgrijper. “De vorm van de vlakgrijper is anders, zodat je de specie ook echt van het zand af kunt halen”, zegt Rob. Dat maakte het voor ons mogelijk om de twee grondstoffen nauwkeurig van elkaar te scheiden.” Het materiaal dat vrijkwam, bestond uit verontreinigde baggerspecie en zand. De baggerspecie is naar de slufteer op de Maasvlakte bij Rotterdam gebracht, het zand wordt verwerkt in andere projecten.

De beslissing om de klus aan een Nederlands bedrijf te gunnen, ligt in België gevoelig. Belgische baggeraars hebben rechtszaken aangespannen tegen de overheden die een exportvergunning hebben afgegeven en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Zij zijn van mening dat het materiaal dat vrijkwam bij het baggeren volgens Belgische (Vlaamse) wetgeving in dat land had moeten blijven, om daar op een duurzamere manier verwerkt te worden, maar wel tegen een hogere kostprijs. Sommige rechtszaken lopen nog steeds. Vervelend, vindt Rob. “De werkmethode die wij toepassen is in Nederland heel gebruikelijk.”



‘Een baggerklus met genoeg uitdagingen’

Als je aan het baggeren bent op een flink ponton, dan is dat voor een machinist een geweldig gevoel. Jeffrey Paulusse heeft die ervaring natuurlijk ook regelmatig gehad. Maar toen hij aan het baggeren was in de haven van Antwerpen, had hij daar minder reden toe. “Dan kijk je om je heen en zie je een schip van 300 meter lang en 30 meter hoog aan komen varen. Daarmee vergeleken stelt zo’n ponton natuurlijk weinig voor.”

Het maakte het werken in de haven wel leuk voor Jeffrey, er was genoeg te zien. En dat bij een baggerklus die toch al uitdagend genoeg was. “We moesten vijftien meter diep baggeren. Normaal gesproken baggeren we op maximaal vijf meter diepte, dus dat was in het begin wel wennen. Ik had een verlengpijp van 5,5 meter, daar

redde ik het mee. Als de grijper het water in ging, moest je langer wachten tot hij helemaal beneden was, naar boven hetzelfde verhaal. Leuk om een keer mee te maken.”

Jeffrey komt van het Zeeuwse Tholen, Antwerpen ligt dus op rijafstand. Maar goed ook, want hij maakte in de haven lange dagen. “Vrijdags probeerden we wel eerder te stoppen, maar dat lukte vaker niet dan wel. Dus ik was blij als het weekend was ja, haha. Verder was het mooi hoor.”

Ook het werken met de Belgen beviel prima. “Als je gewoon aan het baggeren was, had je verder weinig met anderen te maken. De mannen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen waren overigens erg vriendelijk.”

MARTENS EN VAN OORD IS NIET ALLEEN ACTIEF IN GROND, MET ZAND OF OP HET WATER, MAAR OOK OP HET WERELDWIJDE WEB EN OP SOCIALE MEDIA ALS TWITTER, FACEBOOK EN LINKEDIN. IN DE RUBRIEK MvONLINE VERDIEPEN WE ONS IN DE WERELD VAN TWEETS, POSTS EN HASHTAGS. MET DEZE KEER EEN INTERVIEW MET FRIES HEINIS, ALGEMEEN DIRECTEUR VAN BOUWEND NEDERLAND.



#durftevragen aan
@friesheinis

Wie is @friesheinis en wat doet hij in het dagelijkse leven?

Ik ben Fries Heinis, bouwjaar 1968 en daarmee 46 jaar oud. Sinds 1 oktober 2014 algemeen directeur van Bouwend Nederland. Woonzaam in Leiden met mijn vrouw en twee kinderen. In mijn vrije tijd mag ik graag hardlopen, voetballen en skiën. Ik heb eerder gewerkt in de Tweede Kamer, bij de KNVB, bij VNO-NCW en was de laatste acht jaar directeur van de Vereniging van Waterbouwers.

U volgt Martens en Van Oord op Twitter. Waarom?

Ik volgde MvO al toen ik directeur was van de Vereniging van Waterbouwers. Hoe kan het ook anders. MvO is een koploper op het gebied van de nieuwe media en voor mij een prima en snelle manier op de hoogte blijven van de activiteiten van de bedrijven.

Uw recente retweet van @MvOgroep gaat over de Bouworiëntatiedagen voor 1^e jaars HBO studenten. Wat vindt u van dit initiatief?

Het is enorm belangrijk om ook in de toekomst goed opgeleide en gemotiveerde medewerkers te hebben. Ons land staat nog voor enorme opgaven, zowel in nieuwbouw, aanleg als in onderhoud. Je ziet dat veel HBO studenten Bouw & Civiele Techniek vooral door willen stromen naar de architectuur, veelal uit onwetendheid van hun carrièrekansen in de bouw- en infrasector. Dat is zonde! De Bouworiëntatiedagen laten zien wat onze sectoren doen en wat voor werk er in is. Dat is enorm belangrijk.

Ook bij Martens en Van Oord stimuleren we de ontwikkeling van jong talent. Hoe binden en boeien we de jeugd?

Ik denk dat we de jeugd vooral moeten laten zien hoe mooi het werk in onze sector is. Dat is wat anders dan het ze te vertellen. Laat zien wat we doen. Laat zien wat we bereiken. En laat vooral zien dat het werk is om trots op te zijn.

Wat wilt u nog weten van Martens en Van Oord?
#durftevragen @MvOgroep.

Er is zoveel dat ik nog wil weten. Op welk project zijn jullie het meest trots? Welk project hopen jullie nog te mogen doen? Doet MvO zaterdag 13 juni 2015 weer mee aan de Dag van de Bouw en met hoeveel projecten?



#opmerkelijke
Tweets

BouwmaterieelBenelux
@VakbladBMB

DIESEL-ELEKTRISCHE TERRA-SELECT
TROMMELZEEF VOOR MARTENS EN
VAN OORD. [HTTP://BIT.LY/1TLHE8G](http://bit.ly/1TLHE8G)
@MVOGROEP @RECYCLINGNL



Patrick de Laat
@pjdelaat

HIER GAAT HET VANAF JANUARI
GEBEUREN! @ZWAKKESCHAKELS
#CADZAND-BAD! @LINKEDIN
@MVOGROEP @BAMWEGEN
@COMBICADZANDBAD

De Ponthoeve
@Ponthoevetweets

PONTHOEVE EILAND KOMT SNEL
DICHTERBIJ. DE @MVOGROEP IS
HARD BEZIG OM DE PONTWAARD
AF TE GRAVEN. #RUIMTEVDRIEVER



Tobias van Oord
@tobiasvanoord

VANDAAG WEER MET EEN
GROEPJE MEDEWERKERS OVER
VEILIGHEID GESPROKEN.
ALTIJD LEUKE BIJEENKOMSTEN!

Martin Koppelaar
@martinkoppelaar

DE #KRAMMEROORD VAN
@MVOGROEP OP HET IJSSELMEER
ONDERWEG NAAR HET VOLGENDE
PROJECT DE #NOORDWAARD
WERKENDAM



Uiteraard zijn wij benieuwd
naar uw mening
over deze Autograaf!

Reacties zijn welkom op communicatie@mvogroep.nl.

Twitter mee: #AG48



#opmerkelijke
berichten

Martens en Van Oord

VANDAAG EEN INTERESSANTE EN
LEERZAME BOUWORIENTATIEDAG
(BOUWEND NEDERLAND) GEHAD IN
NIEUWEGEIN OP PROJECT RUIMTE
VOOR DE LEK MET STUDENTEN
CIVIELE TECHNIEK VAN AVANS HOGE-
SCHOOL DEN BOSCH EN TILBURG.



Martens en Van Oord

MOOI EN ZEER INTERESSANTE FILM OVER HET INSCHUIVEN VAN
SPOORONDERDOORGANG FEÂN WALDEN (VEENWOUDEN) OKTOBER 2014.
[WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=IQCGHWH4II4](http://www.youtube.com/watch?v=IQCGHWH4II4)

Martens en Van Oord

ZONDAG 26-10 IS MARTENS EN VAN
OORD TE ZIEN OM 23.30 UUR OP RTL4!
MARTIJN KRABBÉ KOMT SPECIAAL
VOOR HET PROGRAMMA 'KANJERS
VAN GOUD' (GOEDEDOELENPROJECT
POSTCODE LOTERIJ) EEN BEZOEK
BRENGEN OP ONS PROJECT
WAALWEELDE BEUNINGEN
T.B.V. ARK NATUURONTWIKKELING.



Martens en Van Oord

...OMDAT WE ER MAAR GEEN
GENOEG VAN KUNNEN KRIJGEN:
EEN MOOI PLAATJE VAN
MARKTHAL ROTTERDAM!

Colofon

(eind)redactie Dineke van Tilborg-Bouman

Agnes Honings-Timmermans

tekst Chris van Mersbergen

fotografie Huub Hendriks

grafische verzorging NO TOMATO

drukwerk OCC De Hoog

Abonnement...

...aanvragen, wijzigen of opzeggen?

Autograaf is het bedrijfsmagazine van Martens en Van Oord. Als u geïnteresseerd bent, kunt u een gratis abonnement aanvragen via onze website. Kies in het menu voor Martens en Van Oord / Autograaf / Autograaf abonnement. Ook kunt u hier uw abonnementsgegevens wijzigen of uw abonnement opzeggen. U kunt ook gebruik maken van de QR-code.



Wilt u Autograaf voortaan (ook) digitaal ontvangen?

Dat kan! Laat uw e-mailadres achter op onze website en u ontvangt de volgende edities per e-mail.

MVO
Martens en Van Oord

Damweg 50

NL-4905 BS Oosterhout

Postbus 326

NL-4900 AH Oosterhout

T +31 (0)162 47 47 47

F +31 (0)162 47 47 48

E info@mvogroep.nl

I www.mvogroep.nl

U vindt Martens en Van Oord natuurlijk ook online. Wij nodigen u van harte uit om ons te volgen op:

Website www.mvogroep.nl **Twitter** www.twitter.com/mvogroep

LinkedIn www.linkedin.com/company/martens-en-van-oord **Facebook** www.facebook.com/MvOgroep