

Autograaf



Sporen in de polder

Uitbreiding Autrichehaven Terneuzen

Bulklogistiek bij Amercentrale

Grote ambities in Moerdijk

INHOUD

- 3 Grondwerk Hanzelijn

- 6 Uitbreiding Autrichehaven Terneuzen

- 10 Logistieke pijler onmisbaar

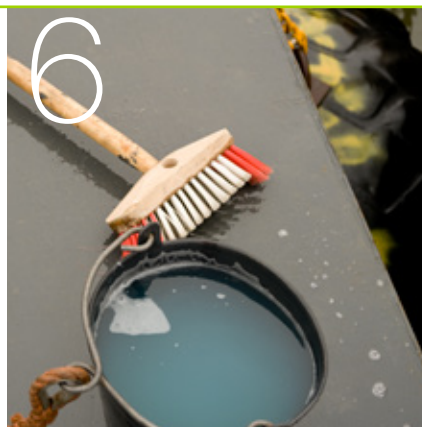
- 14 Voorbelasting Bronkhorst Andel

- 16 Bulklogistiek bij Amercentrale

- 22 De Maas van Morgen

- 24 Grote ambities in Moerdijk

- 29 Nieuw spoor in het hart van Den Haag



Martens en Van Oord, opgericht in 1986, heeft zich in de afgelopen 23 jaar ontwikkeld tot een gespecialiseerde aannemer in grond-, weg en waterbouw. Behalve de aanleg van infrastructuur behoren ook logistieke oplossingen en het leveren van bouwgrondstoffen tot de kernactiviteiten. Hierdoor kan Martens en Van Oord een totaaloplossing bieden voor diverse infrastructurele werken.



“Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst”

Bovenstaande tekst prijkt op een monument dat op 28 mei 1932 is onthuld ter gelegenheid van de dichting van de Afsluitdijk en wat daar tot op heden nog steeds staat. Deze afsluiting betekende het grootste wapenfeit ooit in de strijd tegen het water, die ons Nederlanders al eeuwenlang bezighoudt.

De tekst op het monument heeft mij altijd bijzonder aangesproken en voelt als een soort lijfspreuk van mijzelf en van Martens en Van Oord. Het herinnert mij eraan dat een persoon, natie of bedrijf die in de toekomst wil uitblinken dat alleen maar kan door in het heden te investeren en doelgericht te bouwen aan de toekomst. Om deze reden gaat Martens en Van Oord ook in deze roerige economische tijden verder met het bouwen aan haar toekomst. Wij doen dit niet alleen door de realisatie van concrete bouwprojecten, zoals de verlenging van de Autrichehaven in Zeeland en grondwerkzaamheden ten behoeve van de Hanzelijn in Flevoland, maar ook door de uitbreiding van onze bedrijfsactiviteiten. U kunt in deze Autograaf dan ook lezen over de plannen die Martens en Van Oord heeft om, samen met 50% dochteronderneming Overslag Bedrijf Moerdijk (OBM), een ultramoderne bouwstoffenterminal te realiseren op het Industrieterrein Moerdijk.

Op deze locatie zal onder andere een klasseerinstallatie voor zand en grind verrijzen. Deze zal worden ingezet om zand en grind, wat door Martens en Van Oord gebaggerd zal worden uit de Maas, te bewerken tot hoogwaardige grondstoffen voor de asfalt- en betonindustrie. Door deze investeringen én de doorgaande investeringen in ons moderne en toonaangevende materieelpark, zijn wij uitstekend gesteld voor de toekomst.

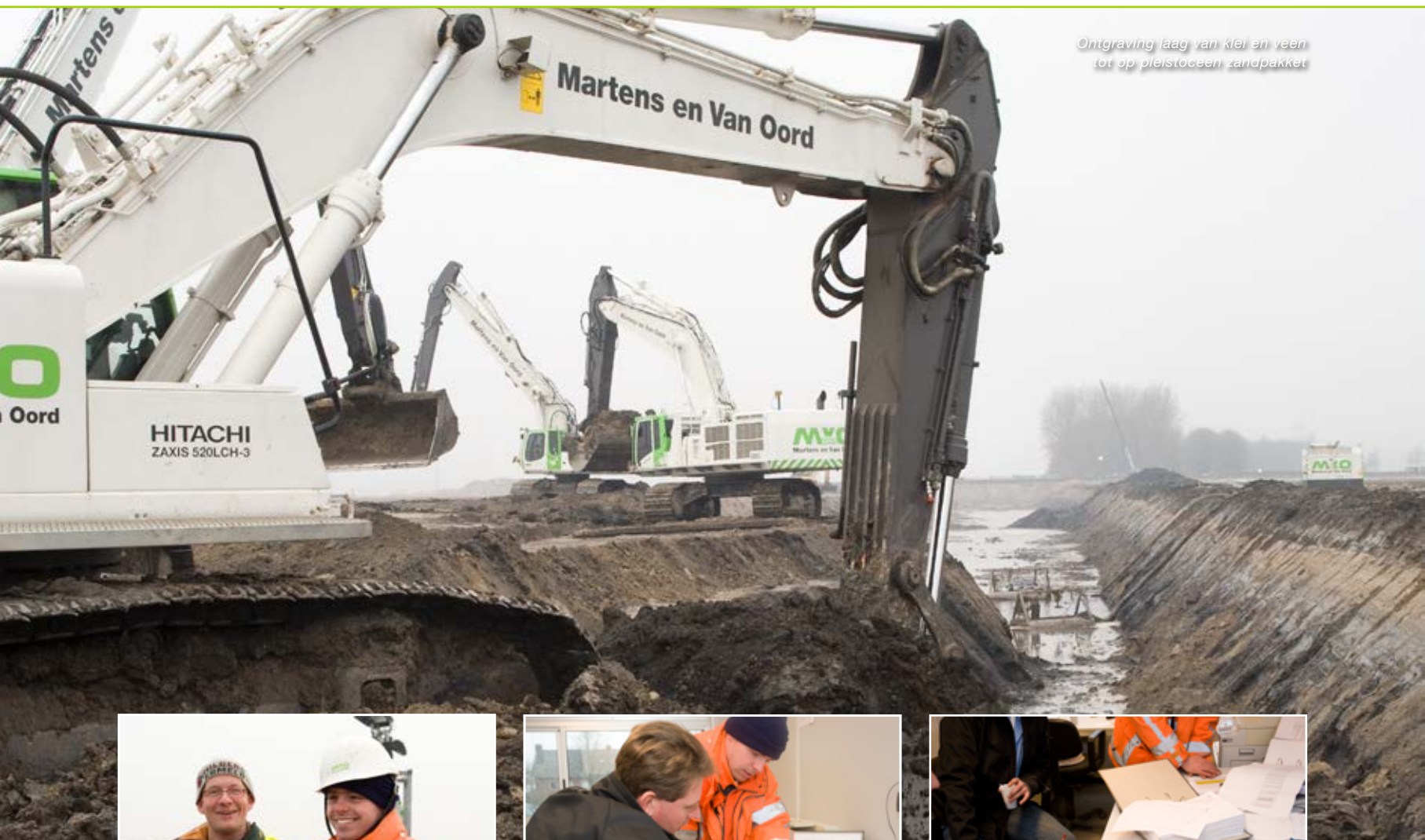
Maar .. bouwen aan de toekomst doe je niet alleen! Voor Martens en Van Oord betekent dit dat wij alleen maar in staat zijn om op een duurzame manier te bouwen aan onze toekomst door de betrokkenheid, leergierigheid en onvoorwaardelijke inzet van onze medewerkers en de harmonieuze samenwerking met opdrachtgevers en andere partijen. Samenwerkend met al deze mensen kunnen wij nu het fundament voor onze toekomst leggen!

Sporen in de polder

Grondverbetering ten behoeve van de aanleg van de Hanzelijn

Vanaf december 2012 zullen dagelijks zo'n 32.000 reizigers gebruik maken van de Hanzelijn, een 50 kilometer lang spoortraject tussen Lelystad en Zwolle. Na opening van de lijn zal een treinreis tussen beide steden nog slechts dertig minuten duren. Maar voordat dit mogelijk is moet nog het nodige werk verzet worden.





Ontgraving laag van klei en veen tot op pleistocene zandpakket



Johan de Bruin en Alfons Vuist



Bart Hubers en Alfons Vuist



De aanleg van de Hanzelijn is een complex en uitdagend project; het 50 kilometer lange tracé snijdt dwars door vele polders en telt in totaal maar liefst 88 kunstwerken, zoals tunnels, bruggen en viaducten. In 2007 is door opdrachtgever ProRail gestart met de uitvoering van het project. Zij heeft het volledige project opgedeeld in vijf delen, die alle met behulp van design&construct-contracten op de markt zijn gebracht. Van Oord Nederland uit Gorinchem is, als onderdeel van de combinatie BAM/Van Oord, verantwoordelijk voor de uitvoering van de grondwerkzaamheden binnen één van deze vijf delen, genaamd "Nieuwe Land", tussen Lelystad en het Drontermeer.

Er is binnen het projectteam besloten de veen- en grondlaag op een deel van dit traject volledig te ontgraven tot op de diepte van het

onderliggend pleistocene zand en deze laag te vervangen door een pakket met zand. Deze beslissing zorgde ervoor dat over een lengte van ca. 7 kilometer totaal ongeveer 750.000 m³ grond in het traject in recordtempo moest worden afgegraven.

Omdat Van Oord zelf niet over voldoende capaciteit beschikte om deze werkzaamheden uit te voeren werd gezocht naar een onderaannemer. Martens en Van Oord was bij uitstek de meest geschikte partij om de grondverbetering uit te voeren omdat zij over de middelen, machines en ervaring beschikt die nodig zijn om dergelijke grote hoeveelheden grond te verzetten binnen een zeer korte tijd.

Omdat de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn strak gepland

zijn, staan de werkzaamheden onder grote tijdsdruk. In 2010 zal namelijk volgens planning al gestart worden met bovenbouwwerkzaamheden zoals de aanleg van ballast, spoorrails en bovenleidingen.

Om ervoor te zorgen dat de benodigde producties behaald worden staan 4 grote graafmachines continu een grote vloot van wel 26 vrachtwagens te beladen. Deze wagens rijden de afgegraven materialen vervolgens naar een depot in het midden van het tracé. Daarnaast worden er door Martens en Van Oord nog verschillende graafmachines ingezet voor de aanpassing van de waterhuishouding en voor het verwerken van de grond in het depot. Zodra Martens en Van Oord klaar is met het afgraven van het traject zal Van Oord het cunet volspuiten met zand, waarna de 'bovenbouw' van start kan gaan.

Een thuis ver van huis

De grote hoeveelheden die in een zeer kort tijdsbestek verwerkt moeten worden, zorgen ervoor dat er veel gevraagd wordt van de mensen die op het project actief zijn. Gilbert Nerings, kraanmachinist bij Martens en Van Oord, vertelt: "We werken hier lange dagen, van maandag tot en met donderdag soms wel twaalf uur per dag. Gelukkig stoppen we op vrijdag rond de middag zodat we wel een lang weekend vrij hebben". Hoewel het hard werken is, hoor je de mannen van Martens en Van Oord niet klagen: "We hebben veel lol onderling en dat zorgt ervoor dat de tijd vliegt".

Omdat de meeste mensen van Martens en Van Oord in het zuiden van het land wonen, overnachten zij vrijwel allemaal in Hotel Wagenmeester, wat dichtbij het project gelegen is. "We hebben hier een goed adresje", vertellen de mannen. "De vrouw des huizes kookt erg goed en ook de kamers zijn prima". Hoewel het thuisfront uiteraard af en toe wel gemist wordt, hebben de mannen het vooral ook erg gezellig onder elkaar. "Na het eten, als we met elkaar nog wat drinken, hebben we de grootste lol!"





Uitbreiding Autrichehaven Terneuzen

Bagger maakt plaats voor boot



Beladen van spijtbakken met twee baggerpontons

Terwijl in de vorige Autograaf nog te lezen was hoe Exploitatiemaatschappij Schelde-Maas (een samenwerkingsverband tussen Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Rotterdam) aan de weg timmert met de aanleg van de Scaldia-haven in Vlissingen, is inmiddels het volgende project in het Zeeuwse Havengebied alweer in volle gang. In Terneuzen wordt de Autrichehaven verlengd met totaal maar liefst 630 meter. Ook bij dit project is voor Martens en Van Oord een belangrijke rol weggelegd.



Controle van peilingen



Renaldo Troost

In de regio Terneuzen wordt door Exploitiemaatschappij Schelde-Maas sinds enige tijd hard gewerkt aan de ontwikkeling van de Axelse Vlakte. In dit gebied zal naar verwachting ondermeer een Biopark verrijzen, waar bedrijven bij elkaar worden gebracht die gebruik kunnen maken van elkaars reststoffen en daardoor duurzaam kunnen ondernemen. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling wordt de Autriehaven, gelegen tussen Westdorpe en Axel, momenteel verlengd. Deze verlenging zorgt voor een belangrijke toename van de kadefaciliteit in het Kanaal Gent-Terneuzen en geeft daardoor een grote impuls aan het volledige havengebied.

De oorspronkelijke haven met een lengte van 225 meter, die stamt uit 1998, wordt verlengd met totaal 630 meter en gaat uiteindelijk toegang bieden aan schepen met een diepgang van 12,50 meter. Nadat in september 2008 de bouw van de kademuur (een verankerde combiwand) was afgerond, zijn de werkzaamheden van Martens en Van Oord gestart. Martens en Van Oord is binnen het project ondermeer verantwoordelijk voor het uitbaggeren van het eerste deel van de nieuwe haven. In deze fase wordt een gedeelte van 450 meter lang en 70 meter breed verdiept naar een diepte van 9 meter onder N.A.P. Daarnaast worden er nog enkele kleinere

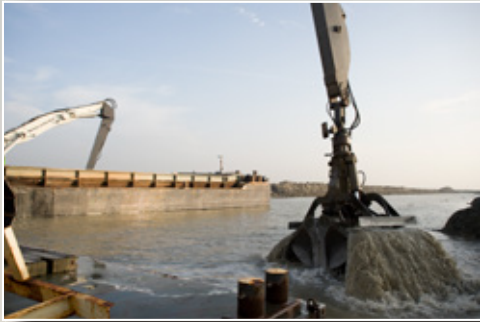
werkzaamheden uitgevoerd, zoals het verwerken van stortsteen, het verwijderen van een oude damwand en het aanbrengen van een nieuwe damwand.

In totaal wordt door Martens en Van Oord ca. 560.000m³ grond weggebaggerd en afgevoerd. Bij aanvang van het project werd er 'in den droge' een geul gegraven om toegang te bieden aan de schepen die worden ingezet tijdens de baggerwerkzaamheden. Dit gebeurde achter een dijk die het kanaal Gent-Terneuzen afscheidde van de nieuwe haven. Vervolgens is de toekomstige haven onder water gezet en is de dijk doorgegraven. De rest van het weg

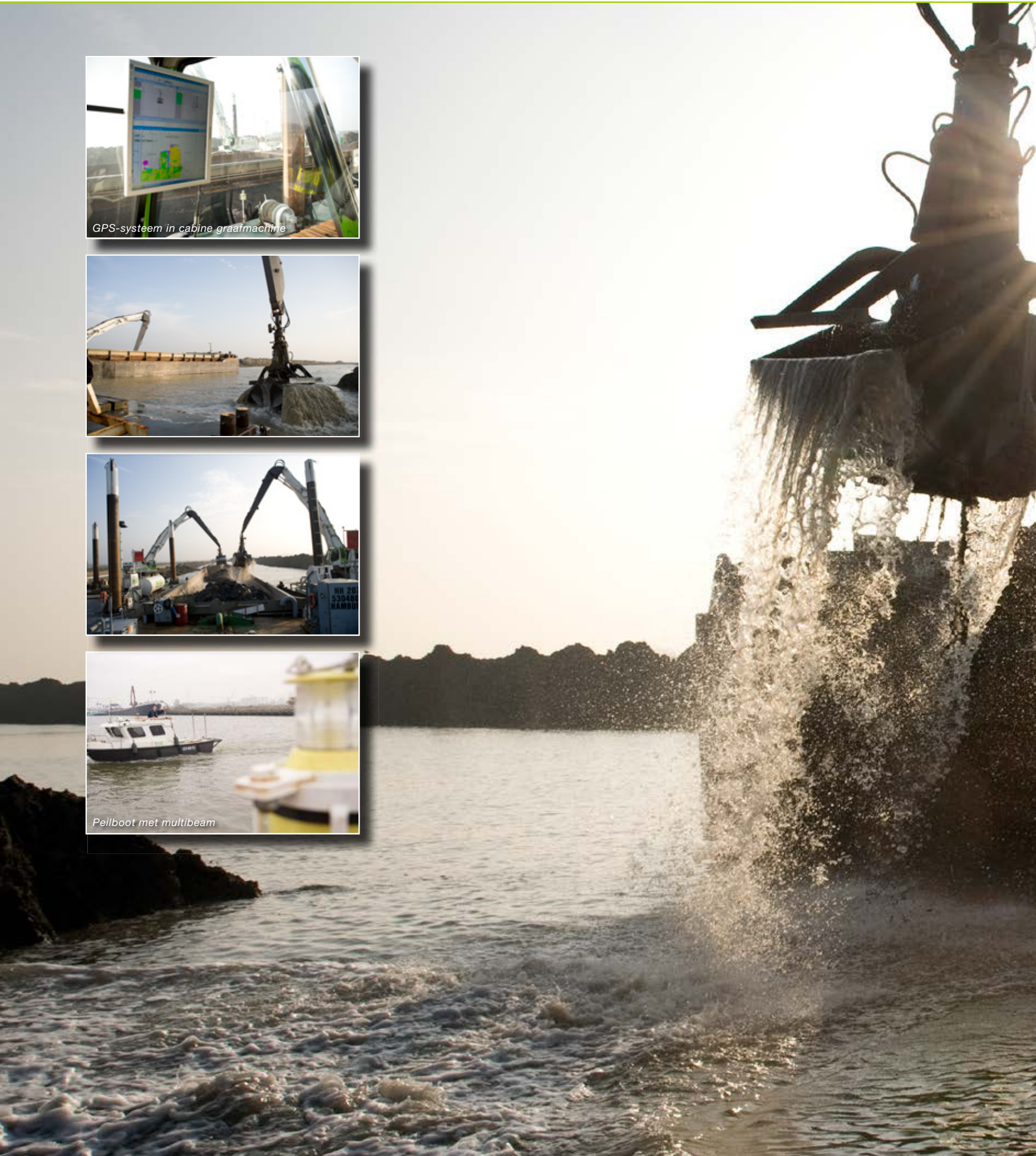
Autograaf



GPS-systeem in cabine graafmachine



Peilboot met multibeam





Bas van de Lagemaat



Lossen vrijkomend zand



Dick Engelhardt, Zeeland Seaports

te baggeren materiaal wordt ontgraven met behulp van hydraulische graafmachines die op twee baggerpontons geplaatst zijn. Deze machines laden het gebaggerde materiaal meteen in zogenoemde splijtbakken die tussen de beide pontons gevaren worden. Het materiaal wordt vervolgens door de splijtbakken afgevoerd naar de Westerschelde, waar het op een vooraf bepaalde locatie gestort wordt.

Hoewel in eerste instantie alle weg te baggeren materialen afgevoerd zouden worden naar de Westerschelde, hebben Zeeland Seaports en Martens en Van Oord in nauwe samenwerking een meer duurzame oplossing gevonden voor een deel van het materiaal. Na onderzoek bleek dat een deel van de weg te baggeren materialen

(ca. 40.000m³) bestond uit zand. Dit zand is niet afgevoerd naar de Westerschelde, maar wordt na winning met behulp van een zandzuiger toegepast voor de ophoging van terreinen die achter de kademuur gelegen zijn. Deze oplossing heeft als voordeel dat materialen duurzaam worden hergebruikt en dat er op deze manier door Zeeland Seaports minder zand hoeft te worden aangekocht voor de ophoging van de haventerreinen.

De projectleiding en -uitvoering van het project is in handen van een jong team. Bas van de Lagemaat (27) is binnen het project verantwoordelijk voor het contact met de opdrachtgever en Ranny Ernst (25) is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van de werkzaamheden. De

werkzaamheden bij de Autrichehaven zijn niet de enige die Bas bezighouden; hij is daarnaast ook betrokken bij de uitbreiding van de jachthaven in Bruinisse én bij de aanleg van de Scaldiahaven in Vlissingen. "Dat is behoorlijk druk, maar wel erg leuk en afwisselend", aldus Bas. "De grote verantwoordelijkheden die je als relatief jonge medewerker krijgt, zijn naar mijn idee wel kenmerkend voor Martens en Van Oord". Bas is een rasechte Zeeuw en het is voor hem dan ook erg leuk om in zijn thuisprovincie Zeeland te werken, nadat hij in zijn eerste jaren bij Martens en Van Oord veelal in Brabant of andere provincies werkte. "Het is prettig om dicht bij huis te werken en erg leuk om samen met collega's onze provincie nog een stukje mooier te maken".

Logistieke pijler onmisbaar voor
Martens en Van Oord



Zonder transport staat alles stil



Martens en Van Oord is bij velen bekend vanwege haar activiteiten op het gebied van grond- weg en waterbouw. Echter, een veel minder bekende maar minstens even belangrijke activiteit van Martens en Van Oord is de logistiek van bouwstoffen en andere bulkmaterialen. Hoofdactiviteiten van de 'logistieke dienst' van Martens en Van Oord zijn het transport van bulkmaterialen over de weg, het water of het spoor; het leveren van integrale logistieke diensten en de overslag van bulkmaterialen.

Kees Mulders, eindverantwoordelijke voor de logistiek binnen Martens en Van Oord, benadrukt het belang van de logistieke activiteiten voor het bedrijf. “Je zou ‘logistiek’ binnen Martens en Van Oord kunnen zien als de schakel die alles aan elkaar knoopt. Binnen veel van onze projecten speelt de logistiek van bouwstoffen een cruciale rol. Het is dan ideaal als je deze logistiek geheel autonoom, binnen het eigen bedrijf, kunt verzorgen”.

Het wegtransport wordt binnen Martens en Van Oord verzorgd door de 30 eigen vrachtwagens. Met 21 trekker – kiptrailer combinaties, vier 10x8-kippers en drie 10x4-kippers is de transportafdeling binnen Martens en Van Oord perfect toegerust om verschillende typen werk uit te voeren. Naast de ‘standaard’ kippers beschikt Martens en Van Oord tevens over een aantal bijzonder uitgeruste wagens. Zo beschikt het bedrijf onder andere over een horizontaal losbare 10x4 die bij uitstek geschikt is om te lossen in lage ruimten waar geen hoogte is voor het kippen van een bak op traditionele wijze; een waterwagen die wordt ingezet voor het verdichten van zand en het schoonhouden van bouwlocaties; een tankwagen die machines op locatie kan aftanken en over een service-truck die door de technische dienst wordt gebruikt voor onderhoud en reparaties op locatie. Hoewel het volgens Kees erg belangrijk is dat Martens en Van Oord beschikt over goed materieel, zijn de



chauffeurs die deze wagens bemannen zeker zo belangrijk. “Met hen staat of valt alles. Onze chauffeurs moeten soms lange dagen maken, maar ze houden bijna altijd goede zin. En dat is cruciaal voor het bedrijf”.

De logistieke diensten van Martens en Van Oord houden echter niet op bij wegtransport met vrachtwagens. “Doordat wij beschikken over een aantal strategisch gelegen overslaglocaties kunnen wij tevens de schakel verzorgen tussen water- en wegtransport”, zegt Kees (zie kader pag. 12-13). “Ook hebben wij een eigen overslagpunt waarmee bulkmaterialen op overige locaties met een

overslagkraan en transportband op de wal of in trechters gelost kunnen worden”.

“Daarnaast kunnen wij totale logistieke bulkprocessen voor bedrijven in een industriële omgeving verzorgen. Onze toegevoegde waarde is gebaseerd op de grote flexibiliteit die wij bieden en de hoge mate van kennis van processen met betrekking tot bulkhandling, waarover wij beschikken”. De belangrijkste locatie waar Martens en Van Oord dergelijke bulkprocessen verzorgt is de Amercentrale van Essent. Op pagina 16 leest u meer over de activiteiten die Martens en Van Oord hier verzorgt.



Kees Mulders

» transport »



René Zevenbergen



Hans Schoenmakers



Jeroen Blom

Heen en weer rijden is niet saai

Als je de een ziet gaan, komt de ander er meestal snel achteraan. En dan heten ze ook nog eens allebei Jeroen. Jeroen Blom (40) en Jeroen Martens (29) zijn bijna onafscheidelijk en werken allebei voor Martens en Van Oord.

En dat doen ze met trots en veel plezier. De 2J's, zoals ze met een knipoog naar een Volendamse popformatie wel eens genoemd worden, rijden meestal met hun vrachtwagens in het zand. Zand wegbrengen van de ene naar de andere plek. Op en neer. Heen en weer. En nog maar weer een keer.

Dat lijkt misschien saai, maar dat is het volgens Jeroen Blom helemaal niet. "Je moet er altijd je kop bijhouden, iedere situatie is weer anders." Blom geeft een voorbeeld. "Als je binnen in een loods moet lossen, dan zullen mensen denken: die gaat lekker een bakkie koffie drinken. Maar zo werkt het niet. Je moet constant in de gaten houden of je kieper niet te hoog komt en het dak raakt, of dat het allemaal niet te snel gaat. Je moet scherp blijven."

Martens kan zich vinden in de woorden van zijn collega. "Als ik in het zand rijd, leer ik nog steeds iedere dag bij. Iedere vracht is ook

Overslaglocaties

De kosten van ophoogmaterialen worden voornamelijk gevormd door de som van de kosten van de verschillende logistieke schakels die nodig zijn om de producten op de locatie te krijgen. Wegtransport is hierbij vaak de duurste vorm van transport. Het beschikken over efficiënte overslaglocaties om het vervoer over de weg zoveel mogelijk te beperken is daarom erg belangrijk. Martens en Van Oord heeft een aantal overslaglocaties in Noord-Brabant en Zuid-Holland die dit mogelijk maken.

Oosterhout (Weststad)

Het hoofdkantoor van Martens en Van Oord is gevestigd in Oosterhout. Dit terrein is gelegen aan het water. Op- en overslag van verschillende soorten materialen vindt hier plaats. Door het eigen transportbedrijf worden de materialen op elke gewenste locatie afgeleverd.

Breda (Schapenweide)

Centraal gelegen tussen de stad Breda en de A16 heeft Martens en Van Oord een loswal aan de rivier de Mark, van waaruit op- en overslag kan plaatsvinden.





weer anders. De ene keer is de grond natter dan anders, dan moet je weer op een andere plek lossen.”

Martens en Blom hebben een paar vaste plekken waar ze hun werk doen. Vaak bij de Afvalstoffen Terminal Moerdijk, soms bij Essent en als ze tijd over hebben gaan ze aan het werk bij de A2 in Culemborg. 's Middags is er overleg met de planner, waarbij wordt besproken wat er de volgende dag moet gebeuren. Daarna zijn de chauffeurs in principe vrij om te bepalen hoe ze dat werk gaan doen. Blom: “Al rij je zes keer achteruit heen en weer, als jij denkt dat je het

werk op die manier het beste kunt doen, dan mag dat. Ik overdrijf natuurlijk, maar je krijgt hier wel het vertrouwen om zelf te bepalen hoe je je werk indeelt.” Martens vult aan: “Je weet wat je moet doen, hoe je het doet is aan jou.”

Wat ook belangrijk is, volgens de heren: bij Martens en Van Oord rijden ze met goed materieel rond. “Ze durven te investeren in goed spul”, zegt Jeroen Martens. “En één keer in de week komt de wasploeg om het helemaal schoon te maken. Je rijdt er daardoor altijd netjes bij.”

Jeroen Martens

>> overslag

Moerdijk (Industrieterrein Moerdijk)

Martens en Van Oord is voor 50% aandeelhouder van Overslagbedrijf Moerdijk (OBM). OBM heeft twee overslagterminals in de zeehaven Moerdijk. Naast de afhandeling van een grote diversiteit aan droge bulkkladingen en stukgoed is OBM gespecialiseerd in de afhandeling en opslag van alle soorten verontreinigde materialen. OBM heeft alle noodzakelijke vergunningen voor het lossen, laden en opslaan van verontreinigde grond, slib, hout, glas, etc.



Rotterdam (Botlek)

Voor diverse overslagactiviteiten heeft Martens en Van Oord de beschikking over een loswal ten westen van Rotterdam. Door de strategische ligging (in het Rotterdamse havengebied) kunnen materialen via deze locatie gemakkelijk naar het hart van de Randstad getransporteerd worden.



Voorbelasting Bronkhorst Andel

Grond ophogen met GPS-systeem op een oud schuurtje



Ad van Meel

Voor Martens en Van Oord is het een relatief klein project, maar voor de gemeente Woudrichem is het dat zeker niet: het woningbouwplan Bronkhorst in Andel. Daar worden in de komende tien jaar zo'n 200 huizen gebouwd. Martens en Van Oord zorgde daar eind 2008 voor de voorbelasting van de grond. Een kleine terugblik met projectleider Johan van den Hout van Martens en Van Oord en Anton de Witt, assistent projectleider van de gemeente Woudrichem.

“Grappig”, vond De Witt het, om uitgerekend in Andel samen te werken met Martens en Van Oord. “Teus van Oord woont zelf in Andel, dus dat maakte het leuk.” De Witt is assistent-projectleider Openbare Werken bij Woudrichem. In die hoedanigheid is hij betrokken bij het project Bronkhorst. In vier fasen worden daar 200 huizen gebouwd, wat voor het dorp Andel een flinke uitbreiding betekent. “Verder was het voor Martens en Van Oord natuurlijk geen bijzonder project”, vervolgt De Witt. “Zelf heb ik er wel veel van geleerd.”

Bij voorbelasting wordt een bouwperceel met zand en grond opgehoogd, zodat het daarna kan zetten of inklinken. Op die manier wordt voorkomen dat het perceel na de bouw enkele tientallen centimeters lager komt te liggen door verzakking. De Witt zag in Andel hoe anno 2008 een voorbelasting wordt uitgevoerd. Niet meer met houten paaltjes, draden en meetlinten, maar met de computer. “Boven op een schuurtje werd via de satelliet een vast GPS-punt ingesteld. Onze tekeningen worden ingelezen, alle taluds en dwarsprofielen stonden erin. De machinist weet precies hoe hoog hij zit en hoeveel zand en grond hij ergens nodig heeft.

Op een aantal kleine afwijkingen na was het meteen in orde.”

Johan van den Hout geeft toe dat Bronkhorst voor Martens en Van Oord geen enorme klus was. “Maar wel een project dat goed bij ons past”, vindt de projectleider. “En een ander voordeel: we konden hier een paar projecten aan elkaar knopen.” Van den Hout heeft het over het werk van Martens en Van Oord in de Noordwaard-polder in de Biesbosch bij Werkendam. Het zand dat daar werd gewonnen, ging in het schip naar een loswal in Andel, vanwaar het in het werk ‘Bronkhorst’ werd gereden, waar ze wel wat extra konden gebruiken.

Veel winnaars door werkzaamheden Andel

De locatie 'Bronkhorst' in Andel is midden in het centrum van het Brabantse dorpje gelegen. Omdat één van de twee basisscholen in het dorp, basisschool De Zaaier, zich in de directe nabijheid van de werklocatie bevindt, was het voor Martens en Van Oord erg belangrijk om de schoolkinderen, hun ouders en de leerkrachten te wijzen op de mogelijke gevaren van het spelen en rondhangen in de buurt van bouwmachines en vrachtwagens. Om deze reden hebben medewerkers van Martens en Van Oord in november 2008 (in nauw overleg met de schoolleiding) de leerlingen en hun ouders door middel van brieven en posters voorgelicht over de mogelijke gevaren van de werkzaamheden. Daarbij kregen de leerlingen tevens een Martens en Van Oord-kleurplaat uitgedeeld, waarmee zij konden meedoen aan de kleurwedstrijd die speciaal voor de leerlingen werd georganiseerd.

Nadat in december alle kleurplaten waren ingeleverd, vond in januari de prijsuitreiking van de kleurwedstrijd plaats. En daarbij vielen niet alleen de makers van de winnende kleurplaten in de prijzen! Alle kinderen werden verrast met een tas vol met Martens en Van Oord-goodies. De tassen zaten vol met pennen, potloden, schrijfblokken, stickers, balletjes, memoblokjes en Martens en Van Oord-groene appels!



Tirza van Oord en Minette Straver met de prijswinnaars



Kees Ossenblok



Anton van Loon



Van half november tot eind december werd er ca. twintigduizend kuub grond en twintigduizend kuub zand verdeeld over het bouwperceel waar de eerste 48 woningen van het plan Bronkhorst moeten verrijzen. Martens en Van Oord was in die tijd met gemiddeld acht tot tien mensen in Andel aan het werk. De samenwerking met het bedrijf is de gemeente Woudrichem goed bevallen. "Ze zijn praktisch ingericht, dat is erg prettig", zegt Anton de Witt. "Veel grote aannemers willen eerst alles juridisch helemaal dichttimmeren voor er eindelijk met iets begonnen wordt. Martens en Van Oord gaat snel aan de slag."

Bronkhorst Andel

Met het plan Bronkhorst krijgt Andel er in de komende tien jaar zo'n 200 nieuwe woningen bij. In Andel wonen nu nog ongeveer 2500 mensen. Martens en Van Oord heeft op de Bronkhorst de voorbelasting van de grond voor de eerste fase van het project voor zijn rekening genomen; het bedrijf werd tijdens een openbare aanbesteding gekozen uit zestien inschrijvers. In september 2009 wordt gestart met het bouwrijp maken van de eerste fase. De gemeente Woudrichem heeft de intentie om daarna meteen met de bouw te beginnen. Woudrichem onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van duurzaam bouwen op de Bronkhorst. Zo is het volgens assistent-projectleider Openbare Werken Anton de Witt goed mogelijk dat de woningen niet meer worden aangesloten op het openbare gasnet. De verwarming van de huizen zou dan moeten gebeuren met behulp van ondergrondse warmtepompen, een primeur voor de gemeente Woudrichem.

Brandstoffen erin, bouwgrondstoffen eruit

Martens en Van Oord verzorgt logistiek van bulkmaterialen bij Amercentrale

Het is het paradepaardje van energiebedrijf Essent: de Amercentrale in Geertruidenberg. Een groot gedeelte van het zuiden van ons land wordt door de grootste centrale van ons land van elektriciteit voorzien. Martens en Van Oord verzorgt de logistiek van bulkmaterialen bij de centrale. Een verantwoordelijke taak, die met veel zorg wordt uitgevoerd.

Het opwekken van die elektriciteit is tegenwoordig geen kwestie meer van alleen kolen erin en enkel stroom eruit. Naast kolen draait de centrale in Geertruidenberg voor een aanzienlijk gedeelte op biomassa, zoals houtpellets. De Amercentrale is op het gebied van 'bijstook' van biomassa zelfs de grootste van heel Europa. Etienne Vollebregt (53), locatiemanager van de Amercentrale, is er trots op. "Iedereen is nieuwsgierig hoe wij dat doen. Pas was er

bezoek uit China om te kijken hoe wij het voor elkaar krijgen om bijna dertig procent op biomassa te stoken. Maar wij vertellen natuurlijk niet alles."

Niet alleen bij wat de centrale binnenkomt wordt gezocht naar duurzame oplossingen, ook de producten die overblijven na het opwekproces krijgen bijna allemaal een nieuw leven. "Het is daarom ook niet meer juist om over reststoffen te praten", zegt

Vollebregt. "Want dat zijn het niet meer. 99 procent krijgt een nieuwe bestemming. Wij noemen het daarom bouwgrondstoffen."

De drie hoofdproducten die na het stookproces in de centrale overblijven zijn vliegias, bodemas en gips. Vliegias leidt, wanneer het vrij zou komen, tot luchtvervuiling. Daarom wordt het 'gevangen' met een vliegiasvanger. De vliegias wordt verkocht aan de Vliegiasunie, die de vliegias vervolgens



Hans van Dongen



Wiek van Rijthoven



Afvoer bodemas



Lossen van schepen met biomassa



Cor van Bragt

doorverkoopt. Vliegias is een nuttige grondstof voor beton, cement en straatklinkers. Bodemas (ook bekend als Granulight) wordt gebruikt voor bijvoorbeeld wegebouw. Ook het gips krijgt een nieuwe bestemming in de bouw.

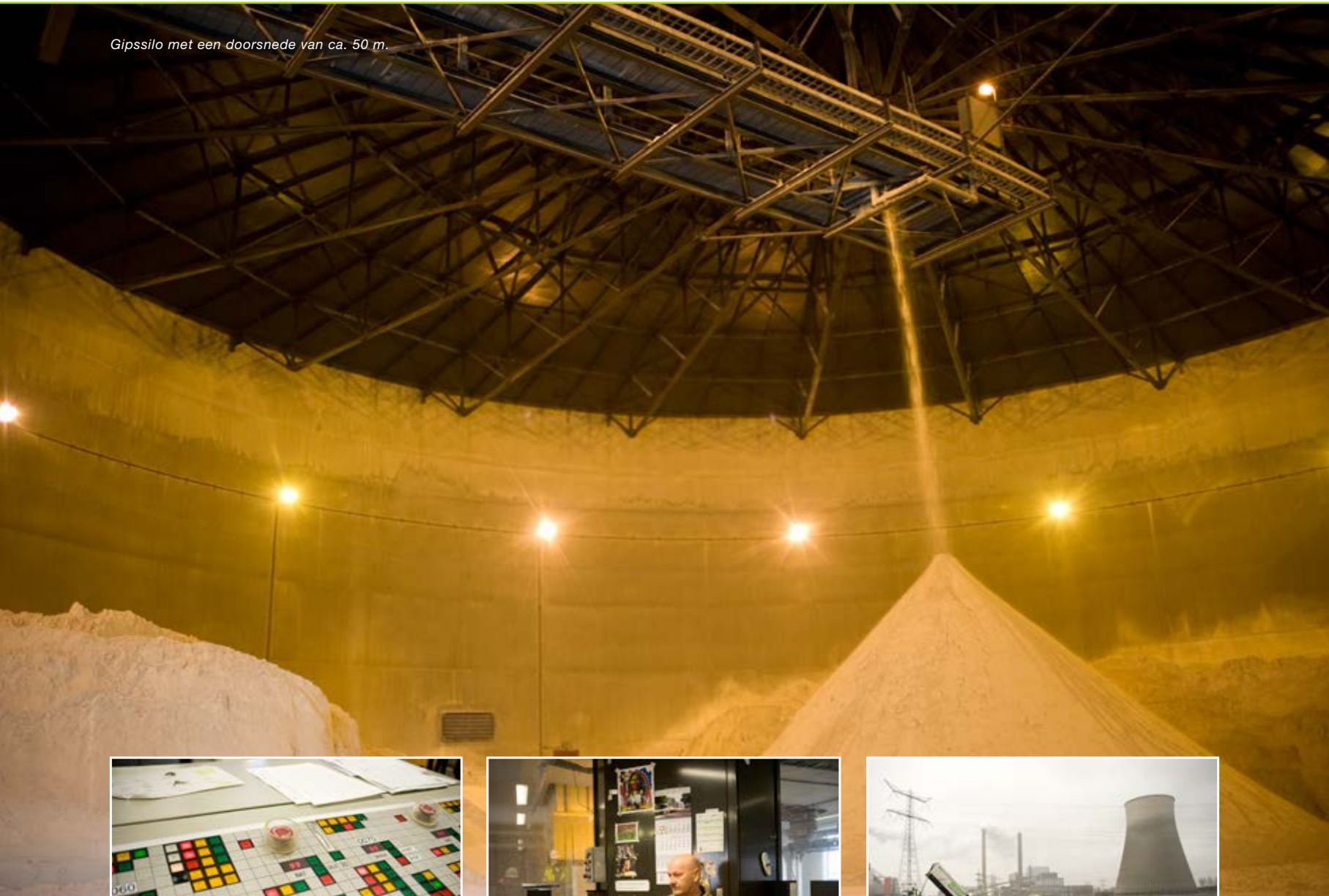
Twee jaar geleden, toen het contract van Essent met Martens en Van Oord afliep, deed het energiebedrijf een (verplichte) Europese aanbesteding voor het werk.

Martens en Van Oord kwam als beste uit de bus en kon de werkzaamheden op de Amercentrale dus gewoon voortzetten.

Cor van Bragt is namens Martens en Van Oord projectleider op de Amercentrale. Hij zorgt er samen met zo'n vijftien collega's van Martens en Van Oord voor dat de logistiek van de inkomende en uitgaande materialen in goede banen geleid wordt. "We verzorgen echt het hele logistieke

gebeuren rond de bulkmaterialen", zegt Van Bragt. "We lossen en laden schepen, vervoeren het in onze wagens, bedienen de brandstoffen aan de centrale en voeren de vliegias, bodemas en gips af. Als projectleider ben ik verantwoordelijk voor de organisatie van al die logistiek en bijbehorende administratie, bijvoorbeeld de vastlegging ervan in het systeem."

Gipssilo met een doorsnede van ca. 50 m.



Bedieningspaneel vliegasbeladingsinstallatie



Ad Avontuur



Vliegasdepot

Van Bragt is al 27 jaar betrokken bij de brand- en bouwgrondstoffenhandeling op de Amercentrale. Eerst deed hij het voor Essent, nu in dienst van Martens en Van Oord. Etienne Vollebregt legt uit waarom Essent de logistiek op een gegeven moment uitbesteedde aan Martens en Van Oord. “Die logistiek is voor Essent geen kerntaak, maar wel belangrijk. Wij willen alleen dat doen waar we echt goed in zijn. Wij zijn goed in het onderhoud en bedienen van de centrale om elektriciteit op te wekken; zij zijn goed in logistiek.”

Die indruk heeft ook Michel de Baar (38). Hij is bij Essent dagdienstcoördinator en in die hoedanigheid het directe aanspreekpunt voor de mensen van Martens en Van Oord. “Ze doen het goed. Vooral als er snel dingen geregeld moeten worden, zijn ze heel flexibel. Gelukkig, want als er hier in de planning iets misgaat, staat bij wijze van spreken de centrale stil.”

“Er zijn op de Amercentrale ‘heel wat veiligheidsregels’ waar rekening mee gehouden moet worden”, geeft De Baar toe.

“Dat betekent dat je hier extra nauwkeurig te werk moet gaan. Tijdens het overleg dat ik met de mensen van Martens en Van Oord heb, komt het onderwerp veiligheid dan ook altijd ter sprake. Met de Contractor Safety Award (zie kader) stimuleren wij die veiligheidsgedachte.”

Veiligheid hoogste prioriteit bij Essent

Martens en Van Oord genomineerd voor Contractor Safety Award

Veiligheid staat erg hoog in het vaandel bij Essent. Dit blijkt wel uit haar missie, die luidt: "Essent streeft een top-5 positie na onder de West-Europese energie bedrijven, niet alleen in financiële resultaten en klanttevredenheid, maar ook op veiligheidsprestaties". Zowel eigen medewerkers als leveranciers van producten en diensten worden dan ook aan de hoogst mogelijke veiligheidscriteria onderworpen.

Om het veilig werken van leveranciers te stimuleren heeft Essent in 2004 de 'Contractor Safety Award' in het leven geroepen. Deze Award wordt jaarlijks in twee categorieën ('<10.000 gewerkte uren' en '>10.000 gewerkte uren') uitgereikt aan de partij die het beste voldoet aan een aantal vooropgestelde criteria. Deze criteria zijn onder andere het voeren van een proactief veiligheidsbeleid, het volledig voorkomen van ongevallen, het actief voeren van arbo-rondgangen en het houden van veiligheidsobservatieronden en toolboxmeetings.

In 2008 werd de Contractor Safety Award voor de vijfde maal uitgereikt. Martens en Van Oord was in de categorie van leveranciers die meer dan 10.000 uur per jaar voor Essent werken één van de drie genomineerden; een hele eer! Hoewel de prijs uiteindelijk werd uitgereikt aan één van de twee andere genomineerden, Stork Industry, is de nominatie voor deze prijs voor Martens en Van Oord een sterke stimulans om de scherpe focus op veiligheid op de Amercentrale te behouden en te vergroten. Door het nog verder verbeteren van haar veiligheidsbeleid streeft Martens en Van Oord ernaar om de prijs in 2009 in de wacht te slepen. Onlangs werd met de aanschaf van ultrabeschermende werkkleding een nieuwe stap gezet naar een nog veiligere werkplek voor de mensen van Martens en Van Oord en hun omgeving.

Monsters van biomassa



Baggerspeciedepot Hollandsch Diep

Beheer over bagger

Martens en Van Oord depotbeheerder voor stortlocaties in Hollandsch Diep

Rijkswaterstaat streeft er in toenemende mate naar om zoveel mogelijk uitvoerende taken door marktpartijen te laten uitvoeren. Hierdoor kan Rijkswaterstaat zich nog beter focussen op haar kerntaak: het bekleden van een regiefunctie in de aanleg en het onderhoud van infrastructuur.

Een goed voorbeeld hiervan is te vinden bij het beheer van de diverse baggerspeciedepots die eigendom zijn van Rijkswaterstaat. Terwijl dit beheer traditioneel gezien altijd een taak was van Rijkswaterstaat, wordt dit momenteel in toenemende mate overgedragen aan marktpartijen. Martens en Van Oord is de eerste partij die in opdracht van Rijkswaterstaat twee baggerspeciedepots gaat beheren: de Put van Cromstrijen en het Baggerspeciedepot Hollandsch Diep.

Ontstaan baggerspeciedepots

Voor Nederland, een waterland bij uitstek, is scheepvaart erg belangrijk. Om er voor te zorgen dat onze vaarwegen goed begaanbaar en op diepte blijven voor de scheepvaart, worden in opdracht van Rijkswaterstaat dagelijks rivieren uitgebaggerd. De baggerspecie die daarbij naar boven wordt gehaald is vaak vervuild en moet worden afgevoerd. Dit vervuilde slib is ontstaan in de jaren zeventig, toen nog veel bedrijven en huishoudens hun afvalstoffen in de rivier loosden. Die afvalstoffen kwamen vooral terecht in de riviermonding en op de bodem.

Met de huidige kennis is het niet altijd mogelijk om dit soort vervuilde baggerspecie af te breken of te verwerken. Daarom wordt het slib opgeslagen in zogenaamde

baggerspeciedepots. Hoewel deze locaties tot voor kort allemaal werden beheerd door Rijkswaterstaat, is enkele jaren geleden besloten om het beheer van twee locaties in het Hollandsch Diep uit te besteden. Deze beslissing past in het streven van Rijkswaterstaat om optimaal gebruik te maken van de kennis en expertise van marktpartijen, door steeds meer taken te 'outsourcen'.

Na de aanbestedingsprocedure van het project bleek dat Martens en Van Oord volgens de criteria van Rijkswaterstaat de meest geschikte marktpartij was om het beheer over te nemen. Hierdoor is het bedrijf vanaf januari 2009, voor een periode van ten minste 3 jaar, verantwoordelijk voor de inname van vervuild slib en alle hieraan



gerelateerde procedures op beide locaties. De depots zullen met name slib herbergen wat afkomstig is uit het Benedenrivierengebied, uit wateren zoals de Amer, Nieuwe Merwede, Hollandsch Diep en Haringvliet. De komende jaren wordt hier naar verwachting veel gebaggerd om de vaarwegen diep genoeg te houden voor de scheepvaart.

Put van Cromstrijen

De eerste van bovengenoemde locaties, genaamd de 'Put van Cromstrijen', is onder de waterspiegel gelegen en wordt gebruikt om licht verontreinigd slib met een laag zandpercentage te storten. Deze oude zandwinlocatie heeft een capaciteit van totaal maar liefst ca. 12 miljoen m³ en is reeds sinds het jaar 2000 door Rijkswaterstaat in gebruik als baggerspeciedepot.

Baggerspeciedepot Hollandsch Diep

De drie kilometer verderop gelegen tweede stortlocatie, bekend onder de naam 'Baggerspeciedepot Hollandsch Diep', is onlangs aangelegd en in het najaar van 2008 opgeleverd aan Rijkswaterstaat. Het depot bestaat uit een kunstmatig eiland en een daaraan verbonden zeer diepe stortput, die 10 miljoen kuub vervuild slib kan bergen. Het geheel is gelegen naast natuurgebied Sassenplaat ter hoogte van Industrierrein Moerdijk. Op het eiland zijn zandsedimentatiebekkens aangelegd waar zand en vervuild slib van elkaar gescheiden wordt door een natuurlijk proces. Hierbij blijft het schone, zwaardere zand achter in de bekkens en spoelt het vervuilde slib in de stortput. Vanwege deze eigenschap is het depot ondermeer geschikt voor het verwerken van zandrijke

baggerspecie. Martens en Van Oord geeft het vrijkomende zand een nuttige toepassing in infrastructurele projecten.

Extra service

Naast de normale procedures die horen bij het innemen van baggerspecie op de depots, zal Martens en Van Oord ook extra services gaan aanbieden op beide locaties. Zo zal zij bijvoorbeeld mogelijkheden bieden om schepen te lossen met behulp van een overslagkraan met grondpers. Deze activiteiten vallen buiten het contract met Rijkswaterstaat.



Op weg naar de Maas van Morgen

Verdieping van de Maas tussen Grave en Gennep creëert grote kansen voor Martens en Van Oord

De Maas heeft vele gezichten. Hoewel zij karakter en sfeer geeft aan haar omgeving, is zij de afgelopen jaren ook al vaak een serieuze bedreiging gebleken voor haar omgeving in tijden van hoog water. Om de dreiging die uitgaat van de rivier te verminderen en om transport over de rivier en natuurontwikkeling in de omgeving te stimuleren, heeft Rijkswaterstaat het zeer grootschalige initiatief 'Maaswerken' in het leven geroepen.

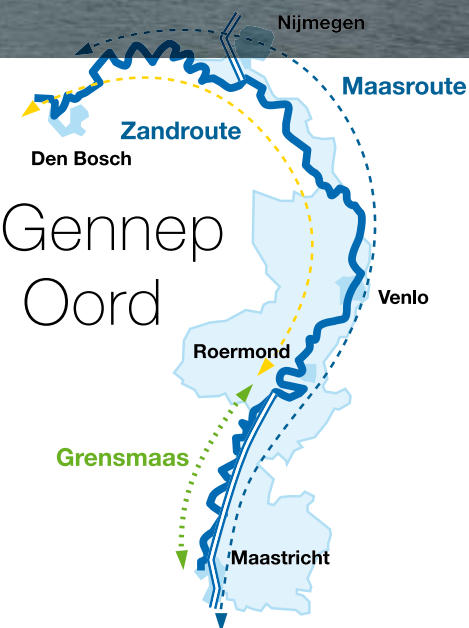
Na jaren van onderzoek, planvorming en voorbereiding is de uitvoering van het Maaswerken-project gestart in 2005. Het totale project bestaat uit in totaal 52 riviermaatregelen, waarbij meer dan 80 miljoen kubieke meter zand en grond wordt verplaatst. Tot 2018 wordt door Rijkswaterstaat hard gewerkt aan de Maas van Morgen, die veiliger is, meer natuur biedt en die beter bevaarbaar is voor de beroepsscheepvaart. Alle werkzaamheden in het kader van het initiatief 'Maaswerken' zijn opgedeeld in drie deelprojecten, genaamd Grensmaas, Maasroute en Zandmaas. Binnen het laatstgenoemde project, Zandmaas, vervult Martens en Van Oord een belangrijke rol.

Zandmaas

De Zandmaas is het deel van de Maas tussen Maasbracht en Den Bosch. Binnen dit project wordt de Maas op drie trajecten verdiept, namelijk tussen Grave en Ravenstein (reeds afgerond in 2008), tussen Gennep en Grave (start 2009) en tussen Venlo en Arcen (start 2011). Martens en Van Oord is door Rijkswaterstaat aangewezen als hoofdaannemer voor het verdiepen van de Maas op het tweede traject, tussen Gennep en Grave. Binnen dit traject zal in drie vakken van totaal 12,5 kilometer lengte anderhalf tot drie meter van de rivierbodem worden afgegraven om de rivier meer ruimte te geven. Het gaat hierbij om een verdieping van het 'zomerbed' van de rivier, waarbij

de bestaande oevers en taluds in stand blijven. Het baggeren vindt plaats op grote diepte; op de meeste plaatsen zo'n negen meter diep.

Martens en Van Oord start naar verwachting in augustus 2009 met de werkzaamheden op de Maas. "Momenteel zijn we nog druk bezig met de werkvoorbereiding", vertelt Dolf van Atteveld, die verantwoordelijk is voor dit project. "Omdat Rijkswaterstaat het project in een UAV-GC contract heeft opgedragen is Martens en Van Oord zelf verantwoordelijk voor het maken van het uitvoeringsontwerp. Belangrijk onderdeel hierbij is het ontwerp en de realisatie van maatregelen die de gevolgen van voortgaande erosie bij een



spoorbrug binnen het traject beperken. Binnen een UAV-GC contract is de aannemer ook zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van vergunningen. Omdat we te maken hebben met veranderende regelgeving en een groot aantal betrokken partijen (waaronder Rijkswaterstaat, drie provincies, zes gemeentes en drie waterschappen) vergt dit de nodige afstemming en energie”, aldus Dolf. Gelukkig zijn we hiermee bijna klaar en zetten we op dit moment nog de laatste ‘puntjes op de i.’”

Even slikken

“Het begin van het project was niet alledaags”, zo vertelt Dolf. “Toen de aanbestedingsuitslag bekend werd bleek de inschrijfprijs van Martens en Van Oord slechts eenderde van de prijs van de tweede inschrijver te bedragen. Dat is toch even slikken, hoor ... Aan mij werd gevraagd om de boeken in te duiken en om te kijken of we ergens een fout hadden gemaakt: Waren we misschien iets vergeten? Gelukkig konden we niets raars vinden. Waarschijnlijk hebben wij grotere kansen gezien in het vrijkomende materiaal en durfden wij een groter ondernemersrisico te nemen.”

Delfstoffenwinning

De kansen waar Dolf over spreekt hebben betrekking op de mogelijkheid tot delfstoffenwinning die in het project ingesloten zit. Alle ‘vermarktbaar’ materialen die worden ontgraven van de bodem van de Maas vervallen namelijk aan de aannemer. Het niet-vermarktbaar materiaal blijft van de opdrachtgever en zal worden toegepast bij de aanleg van een hoogwatergeul bij Lomm. Aangezien het grootste deel van de 2,5 miljoen m³ te ontgraven materialen volgens uitgebreid bodemonderzoek bestaat uit vermarktbaar zand en grind, zag Martens en Van Oord hierin grote kansen. Zand en grind zijn immers belangrijke bouwstoffen voor onder andere de betonindustrie.

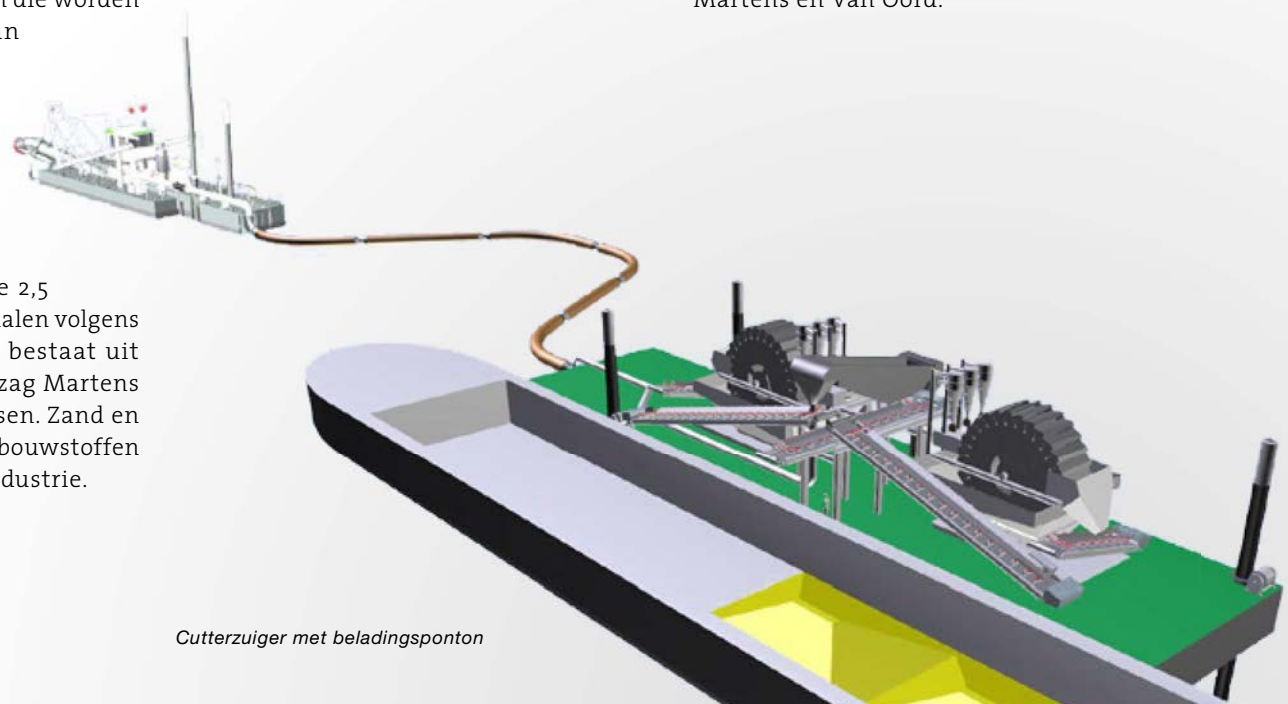
Grote investeringen voor project met bijzondere kansen

Dolf heeft vanaf het moment van aanbesteding nauw samengewerkt met Niels Versteeg om de kansen die het project biedt optimaal te benutten. Niels is als ‘Projectleider Nieuwbouw’ binnen Martens en Van Oord verantwoordelijk voor de nieuwbouw van materieel en de bedrijfsspecifieke aanpassing van bestaande materieelstukken. “Omdat het materiaal dat uit de Maas gehaald wordt pas waardevol is wanneer het is gescheiden in verschillende gradaties, ging binnen Martens en Van Oord al snel het idee spelen om een klasseerinstallatie te bouwen. Met een dergelijke installatie zijn we in staat zand en grind te klasseren en te bewerken tot hoogwaardige bouwstoffen”, vertelt Niels. “Inmiddels is dit plan volledig uitgewerkt en zal er in de tweede helft van dit jaar een volledig operationele klasseerinstallatie openen op Industrieterrein Moerdijk.”

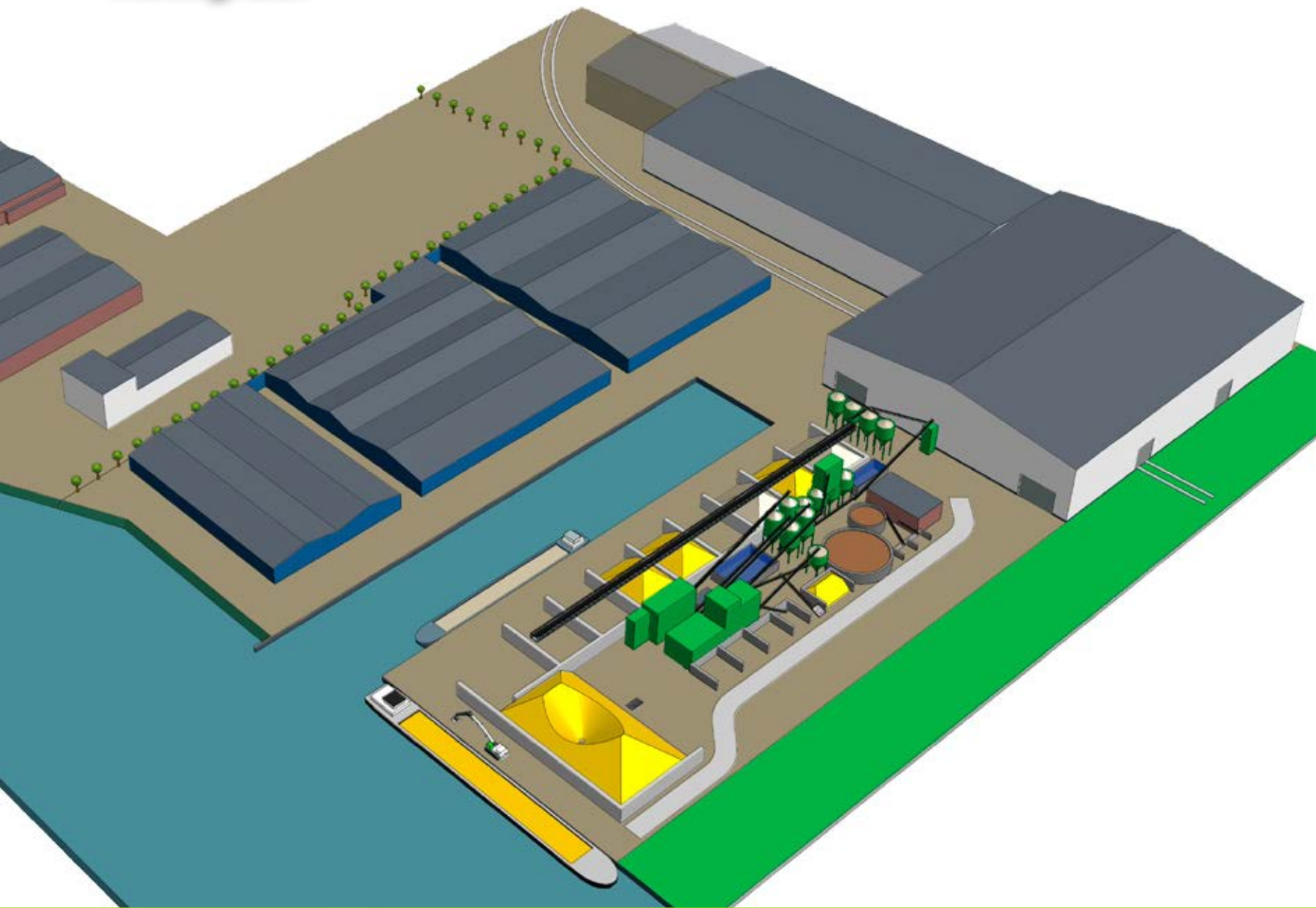
Tevens is er gedurende de afgelopen jaren hard gewerkt aan de optimalisatie van de werkmethode die zal worden toegepast op de Maas. Hiervoor is door Martens en Van Oord onder andere geïnvesteerd in een cutterzuiger, een groot ponton, drijvende leidingen en ontwateringswielen. In de volgende Autograaf leest u meer over de gekozen werkmethode.

Grote gok?

Het lijkt een grote gok om op basis van één project waarin kansen voor delfstoffenwinning aanwezig zijn dergelijke investeringen te verrichten. “Dat is natuurlijk niet de opzet”, zegt Dolf van Atteveld. “Hoewel het zand en grind wat uit de Maas zal worden gehaald tussen Grave en Gennep de aanleiding was voor al deze investeringen denken wij dat er in de toekomst nog veel meer kansen zijn voor delfstoffenwinning in Nederland. Zo heeft Rijkswaterstaat ondermeer aan Martens en Van Oord de mogelijkheid gegeven om, conform het contract Gennep - Grave, een prijsaanbieding te doen voor de verdieping van het Maastraject tussen Venlo en Arcen; hieruit komt nog eens 2 miljoen m³ materiaal vrij. Daarnaast komen er in de toekomst veel werken op de markt waarvoor wij plotseeling een serieuze kandidaat kunnen zijn door de investeringen die wij nu hebben gedaan. Met deze installatie kunnen wij veel materiaalstromen die bij projecten vrijkomen, bewerken en daarna hoogwaardig en maatschappelijk verantwoord afzetten”. Met de klasseerinstallatie wordt daarnaast niet op één paard gewed: “De installatie is bijvoorbeeld ook zeer geschikt om spoorballast te reinigen”. De bouw van deze installatie is dus geen gok, maar een goed doordachte stap om op een duurzame manier te bouwen aan de toekomst van Martens en Van Oord.



Cutterzuiger met beladingsponton



Grote ambities in Moerdijk

Martens en Van Oord bouwt klasseerinstallatie voor zand en grind

Op dit moment is er nog weinig van te zien, maar binnenkort zal er op Industrieterrein Moerdijk een 12 hectare grote, ultramoderne bulk- en bouwstoffen-terminal verrijzen. Het terrein zal worden geëxploiteerd door Martens en Van Oord en Overslagbedrijf Moerdijk (OBM). Een nieuw te bouwen klasseerinstallatie voor zand en grind maakt een belangrijk onderdeel uit van de activiteiten van Martens en Van Oord op dit nieuwe terrein.

Overslagbedrijf Moerdijk (een samenwerkingsverband tussen Martens en Van Oord en de Nooijen Groep uit Oss), zal circa 1/3 van het terrein exploiteren en dit gebruiken voor de op- en overslag van hoogwaardige bulkgoederen. Om overlast voor de omgeving tot een minimum te reduceren is ervoor gekozen alle opslag te verrichten in stof- en geluidsdichte hallen. Overslagbedrijf Moerdijk heeft momenteel reeds twee locaties op Industrieterrein Moerdijk in gebruik voor de overslag van bulkgoederen; deze nieuwe uitbreiding zorgt voor een grote toename van de capaciteit op Industrieterrein Moerdijk en geeft het bedrijf de mogelijkheid om grotere schepen te ontvangen.

Martens en Van Oord neemt het overige deel (2/3) van het terrein in gebruik, voor enerzijds de op- en overslag en anderzijds de bewerking van bouwstoffen. Het feit dat de locatie perfect toegankelijk is via weg én water en zowel voor binnenschepen als voor grote (zee)schepen bereikbaar is, maakt het terrein uitermate geschikt voor op- en overslagactiviteiten. Doordat Martens en Van Oord een zeer grote laad- en loscapaciteit creëert kan zij op het terrein een ultrasnelle overslag-service bieden.

Voor de bewerking van zand en grind bouwt het bedrijf momenteel aan een klasseerinstallatie. Deze installatie, die in de tweede



heeft van 2009 in gebruik zal worden genomen, heeft als hoofddoel het klasseren en bewerken van zand en grind tot een hoogwaardige bouwstof voor onder andere de betonindustrie, maar is tevens geschikt voor het reinigen van gebruikte materialen zoals spoorballast. Directe aanleiding voor de bouw van de installatie was dat Martens en Van Oord in het najaar start met de verdieping van de Maas tussen Grave en Gennep waarbij ca. 2,5 miljoen m³ zand en grind vrijkomt.

Sprong in het diepe

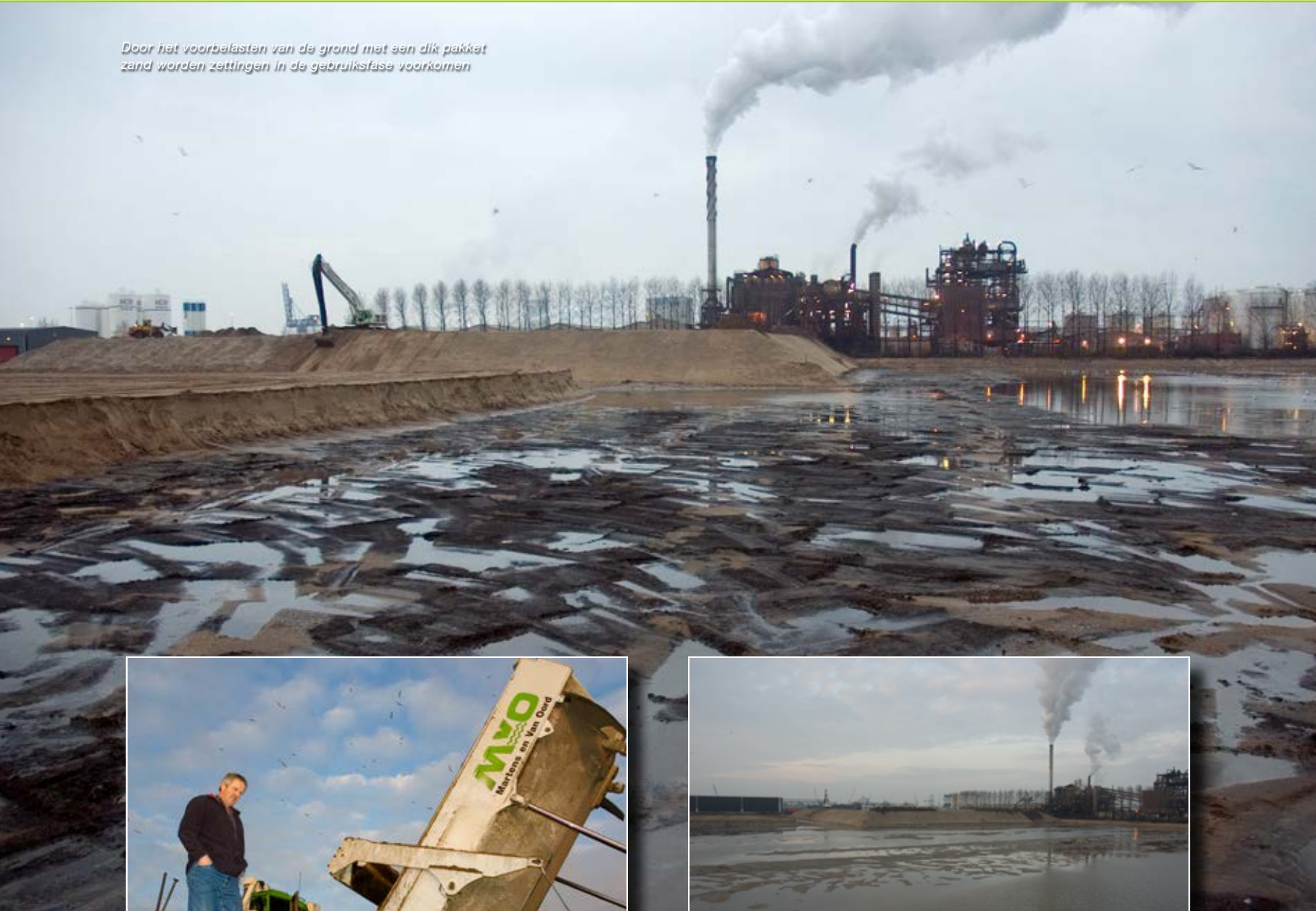
Martens en Van Oord heeft nog maar weinig ervaring in het scheiden van zand en grind. "De bouw van deze installatie voelde voor ons

allemaal dan ook een beetje als een sprong in het diepe", vertelt Niels Versteeg, die samen met externe partijen verantwoordelijk is voor het ontwerp van de installatie. "Maar door leveranciers te kiezen met ruime ervaring en door het aantrekken van kennis hebben we inmiddels alles op de rit". Niels stond samen met Teus van Oord en Dolf van Atteveld aan de wieg van de klasseerinstallatie. "Inmiddels is het team flink uitgebreid", vertelt Niels. "Cees Vervoorn en Bart Faber hebben het team versterkt. Cees is verantwoordelijk voor de aanleg van de infrastructuur op het terrein en Bart zorgt voor het contact met de vele leveranciers die betrokken zijn bij de bouw van de installatie."

Klantspecifieke producten

Door het volledig uitgekende en beproefde proces kan Martens en Van Oord met behulp van de klasseerinstallatie volledig klantspecifieke producten maken. Aan het begin van het proces worden zand en grind van elkaar gescheiden, waarna ze beide hun eigen weg door het proces gaan. Aan het einde van de cyclus worden beide producten gescheiden in vier deelfracties (zand van 0 tot 2 mm. en grind van 2 tot 32 mm.) die dienen als 'halfabrikaten'. Deze halfabrikaten worden vervolgens opgeslagen in silo's, waarna ze klantspecifiek gemengd kunnen worden tot een zeer hoogwaardig gereed product.

Door het voorbelasten van de grond met een dik pakket zand worden zettingen in de gebruiksfase voorkomen



Jan van der Stelt



Kosten noch moeite gespaard

Volgens Niels zijn “kosten nog moeite gespaard” om een maximale kwaliteit van het product te behalen. Niels vertelt: “We hebben er alles aan gedaan om een zo hoogwaardig mogelijk resultaat van de scheiding te kunnen realiseren. We hebben dan ook gekozen voor de allerbeste technieken op dit gebied, ook wanneer deze kostbaarder waren dan alternatieven. Als nieuwkomer op de markt willen we ons dan ook onderscheiden door de superieure productkwaliteit en maximale service die we kunnen bieden. Uiteraard zijn de materialen voorzien van een Benor en Komo- productcertificaat”.

Er wordt door Martens en Van Oord niet alleen geïnvesteerd in productkwaliteit, maar ook in milieuvriendelijkheid van de installatie; deze voldoet dan ook aan de allerhoogste milieunormen. Geluidoverlast en stofvorming zijn geminimaliseerd en het water wat in het proces gebruikt wordt, wordt door een eigen zuiveringsinstallatie gereinigd. Na reiniging kan dit water weer worden toegepast in de installatie.

Ideale ligging

Volgens Teus van Oord, directeur van Martens en Van Oord, is de ligging van de nieuwe installatie ideaal voor de betonindustrie.

“Veel betonfabrieken zijn aan klein vaarwater gelegen”, vertelt hij. “Daarom kunnen zij alleen bevoorrad worden door kleine binnenschepen. Omdat de aanvoer van zand en grind naar deze fabrieken nu echter voornamelijk vanuit Duitsland en zuid Nederland plaatsvindt, moeten deze kleine schepen zeer grote afstanden varen. Dit is niet alleen inefficiënt, maar door de schaarste van kleine binnenschepen ook zeer kostbaar. Omdat onze installatie veel centraler gelegen is behoeven deze binnenschepen een veel kortere afstand te overbruggen. Daarnaast kan aanvoer van materialen die in de installatie bewerkt worden, gebeuren met de veel



Geert de Winter en Marco van den Kieboom



Insteekhaven

Om ervoor te zorgen dat de beide bedrijven die op het terrein gevestigd worden de beschikking hebben over voldoende kadelenkte wordt er midden in het terrein een insteekhaven gecreëerd. Deze insteekhaven zorgt ervoor dat de totale kadelenkte maar liefst 550 meter zal bedragen. Door de grote diepte van de haven (9 meter) kunnen er zeer grote schepen ontvangen worden. De bouw van de kade start in april 2009. In augustus dient het eerste deel klaar te zijn zodat schepen met zand, afkomstig van de Maas, gelost kunnen worden. De volledige haven en kades zullen eind 2009 klaar zijn.

Verkoop zand en grind

Martens en Van Oord zal het zand en grind naar de markt brengen door middel van een aparte verkooporganisatie. De voorbereidingen voor de oprichting van deze organisatie zijn momenteel nog in volle gang. Bedrijven die geïnteresseerd zijn in eventuele afname van materialen kunnen zich melden bij Martens en Van Oord.

efficiëntere grote 'drogeladingschepen', door de ligging aan groot vaarwater".

Doordat Industrieterein Moerdijk grenst aan de snelwegen A16 en A58 is vervoer per as tevens een zeer interessante mogelijkheid. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat de materialen over een aantal jaren ook per spoor aan- en afgevoerd kunnen worden.

De Mensen die het Maken



Kraanmachinist, DJ en omroeper

Dames en heren, boeren, burgers en buitenlui: hier is Paul Willemse! Het zou deze zomer zomaar een aankondiging kunnen zijn tijdens een willekeurige trekkertrekwedstrijd, ergens in Brabant.

Maar wat wil nu het geval: Paul Willemse doet niet alleen mee aan trekkertrekwedstrijden, hij fungeert zelf ook als omroeper. De 27-jarige kraanmachinist, samen met zijn vriendin Karin woonachtig in Oud Gastel, praat het publiek dan bij over het wedstrijdverloop en over de deelnemers. "Ik heb een aangeboren interesse voor motoren en een boerenachtergrond, dat verklaart mijn liefde voor de trekkertrek." Tja, en als je dan ook nog een vlotte babbel hebt, kun je zomaar op de omroeperstoel belanden. Twaalf keer per jaar schalt zijn stem bij wedstrijden door de speakers, acht keer per jaar doet hij zelf mee aan de wedstrijd.

Het omroepen is niet de enige hobby van Paul Willemse. In het weekend doopt hij zich namelijk regelmatig om tot DJ Pauwke. Tijdens trekkertreks wordt er 's avonds namelijk ook flink gefeest. En daarnaast

zijn er natuurlijk de jaarlijks terugkerende feesten van de KPJ (Katholieke Plattelandsjongeren), waar Paul een veelgevraagd DJ is. Geen ingewikkelde naam dus, maar gewoon DJ Pauwke: "Het gaat niet om mij of om mijn naam, het gaat erom dat de mensen een leuke avond met leuke muziek hebben. Ik heb een buitengewone interesse voor allerlei soorten muziek, daarom ben ik een jaar of zeven geleden begonnen als DJ." Paul is niet aan één bepaalde muziekstijl gebonden; tijdens de feesten waar hij draait kan werkelijk alles voorbij komen. "Dat is redelijk variabel ja", zegt hij. "Aan het begin van de avond draaien we wel vooral après-ski en dance, maar later op de avond gaat het van Corry Konings tot hardcore."

In zijn vrije tijd verveelt Paul zich dus niet. "Alleen jammer dat ik er niet zoveel tijd voor heb, mijn vriendin wil me ook nog wel eens zien", glimlacht hij. "En ik zit vaak in de kost natuurlijk." Sinds bijna twee jaar zit de Oud Gastelnaar bij Martens en Van Oord op de kraan. Sinds een half jaar werkt hij op een Liebherr 954, een machine met een giek van vijftien meter. "Daardoor heb je meer

bereik dan de kranen met korte gieken, maar kun je toch de dingen doen waar een kraan met een grote giek te groot voor is. Het zorgt ervoor dat ik veel afwisseling in mijn werk heb."

De Liebherr 954 met de middellange giek is volgens Paul de enige die er in zijn soort rondrijdt in heel Europa. Dit tekent het bedrijf Martens en Van Oord, zegt hij. "Ze durven dingen te doen die andere bedrijven niet doen, dat vind ik mooi." Paul heeft sowieso weinig spijt van zijn overstap, bijna twee jaar terug. "Je doet mooie klussen en het materieel waar je mee werkt is altijd goed. Natuurlijk is het niet allemaal rozengeur en maneschijn, we maken regelmatig lange dagen. Maar het is overal wel wat. Ik heb het hier uitstekend naar mijn zin."



Logistieke uitdaging

Nieuw spoor in het hart van Den Haag

In het centrum van Den Haag wordt door de gemeente en ProRail al enige tijd gewerkt aan een verbetering van de infrastructuur. Als onderdeel hiervan wordt een spooronderdoorgang ter hoogte van de Haagse Vaillantlaan verbreed en verhoogd om zo een betere verkeersdoorstroming te realiseren.

Om dit te bereiken werd het oude spoorviaduct vervangen en werden tevens de bovenliggende spoor- en tramrails vernieuwd. Van Eerd Grondverzet uit Veldhoven, een bedrijf dat actief is in grondwerkzaamheden ten behoeve van spooraanleg en -vernieuwing, was in opdracht van BAM Rail verantwoordelijk voor het vervangen van het ballastbed

onder de rails; Martens en Van Oord mocht op haar beurt in opdracht van Van Eerd de aan- en afvoer van het ballastmateriaal verzorgen.

In totaal zorgde Martens en Van Oord voor de aanvoer van 2.300 ton nieuwe ballast en de afvoer van 3.300 ton oud ballastmateriaal.

Aan- en afvoer nieuwe en oude spoorballast



Omdat de hele klus in slechts één zaterdag uitgevoerd diende te worden, rukte een groot deel van het vrachtwagenpark van Martens en Van Oord uit. “Er reden zo’n 20 kiptrailers voor het project heen en weer naar Moerdijk”, vertelt Ronnie van der Pluijm, die als uitvoerder verantwoordelijk was voor het project. “De vrachtwagens werden in Moerdijk geladen met nieuw ballastmateriaal, wat een week eerder was aangevoerd vanuit een steengroeve in Duitsland. Dit materiaal werd vervolgens naar Den Haag gereden, waar de wagens werden geladen met oude ballast als ‘retourvracht’. Deze

oude ballast ligt momenteel opgeslagen in Moerdijk en zal na opening van onze klasseerinstallatie (zie pag. 24) worden gereinigd en klaargemaakt voor hergebruik”.

Uitvoerder Ronnie is in zijn reguliere functie van ‘calculator / werkvoorbereider’ normaal gesproken vooral op het kantoor van Martens en Van Oord werkzaam. Het was voor hem dan ook een lastige maar vooral ook erg leuke uitdaging om de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van dit project op zich te nemen. “Werken bij Martens en Van Oord is erg veelzijdig”, zegt hij. “Je kunt vrij gemak-

kelijk kennismaken met veel verschillende typen werkzaamheden en kunt acteren in verschillende rollen. Dit is niet alleen het geval in dit specifieke project, maar ook bij andere projecten ben ik vaak zowel bij de calculatie, de werkvoorbereiding als bij de uitvoering betrokken. En dat is leuk en vooral ook erg leerzaam. Tijdens de uitvoering van het project in Den Haag leerde ik bijvoorbeeld dat een kleine werkruimte, veel machines en een veelheid aan betrokken partijen een relatief eenvoudige klus toch best lastig, maar wel uitdagend kunnen maken!”



Teus van Oord in gesprek met René van Eerd



Ronnie van der Pluijm





InfraTech 2009

Eerste beursdeelname Martens en Van Oord groot succes

In januari 2009 vond in Ahoy Rotterdam de 8e editie van de InfraTech, Nederlands' grootste vakbeurs op het gebied van grond-, weg en waterbouw, plaats. De beurs had veel te bieden, niet alleen door de aanwezigheid van een recordaantal exposanten op de beursvloer, maar tevens door het aanbieden van een zeer educatief nevenprogramma, met onder andere symposia, workshops en lezingen. Onder andere door het grote aantal bezoekers (met ruim 19.000 trok de laatste

beurs maar liefst 25% meer bezoekers dan de vorige editie van 2007) was het evenement een groot succes.

De spectaculaire stand van Martens en Van Oord in hal 6 bleek een heuse publiekstrekker te zijn. Voor Martens en Van Oord was deelname aan de beurs geheel nieuw; nog nooit eerder was het bedrijf als exposant aanwezig op een grote beurs. "Het was dan ook behoorlijk spannend, omdat we

niet wisten wat we konden verwachten", aldus Tirza van Oord, verantwoordelijk voor de deelname aan de InfraTech namens Martens en Van Oord. "Gelukkig bleek onze deelname al snel een schot in de roos te zijn. De stand werd druk bezocht door een goede mix van publieke en private opdrachtgevers, scholieren en studenten, beslissers en uitvoerders. We hebben hierdoor zeer waardevolle contacten kunnen leggen".

Colofon

Autograaf is een periodieke uitgave van Martens en Van Oord.

redactie: Tirza van Oord
 tekst: Chris van Mersbergen
 fotografie: Agnes van Noorloos Fotografie
 AeroLin Photo BV
 grafische verzorging: Grafisch ontwerp bureau Kees Kanters
 drukwerk: De Hoog Grafische Diensten

Rederijweg 6
 Postbus 326
 4900 AH Oosterhout
 Telefoon: +31 (0)162 47 47 47
 Telefax: +31 (0)162 47 47 48
 E-mail: info@mvogroep.nl
 Internet: www.mvogroep.nl

MVO
 Martens en Van Oord