

Autograaf

Grote investering in de Eemshaven

Megaproject Moerdijk

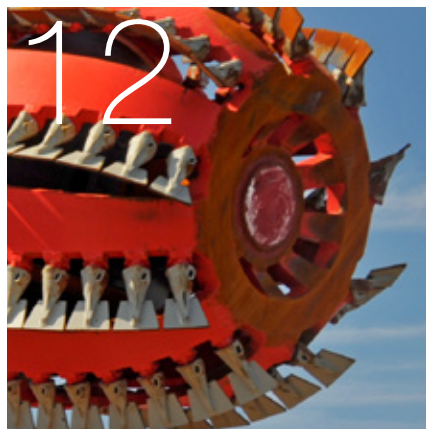
Markthal Nederlandse primeur

Meewerken aan veiliger Walcheren



INHOUD

- 3 Schoon drinkwater
- 6 AVI-bodemas als basis voor distributiecentrum
- 8 Bulk- en bouwstoffenterminal Moerdijk
- 12 Cutterzuiger in Eemshaven
- 16 Baggerklus bij Clauscentrale
- 19 Markthal Rotterdam
- 22 Bedrijfsbureau
- 24 Park Zestienhoven
- 27 Meewerken aan een veiliger Walcheren



Martens en Van Oord, opgericht in 1986, heeft zich in de afgelopen 24 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.



Teus van Oord

2009 Een bijzonder jaar

2009 was voor Martens en Van Oord een bijzonder en succesvol jaar. We begonnen het jaar met onvoldoende werk in onze portefeuille. Toch heeft Martens en van Oord in de loop van het jaar een aantal belangrijke nieuwe opdrachten weten te verwerven. Onder andere de natuurvriendelijke oevers van de Maas, Sambeek, de Markthal en de Hollandse IJssel. Nieuw aan deze opdrachten is, dat ze ons niet alleen gegund zijn op basis van prijs, maar ook de plannen telden mee als criterium voor gunning. Inmiddels mogen we zeggen dat de orderportefeuille nu gelukkig goed gevuld is. Martens en Van Oord heeft enorm geïnvesteerd in onder andere de cutterzuiger Maasoord en het zandwielpontoon Roeroord (hierover meer in de volgende uitgave van Autograaf). Daarnaast is de nieuwbouw van de haven en de zand- en grindklasseerinstallatie te Moerdijk een grote investering. Inmiddels is de installatie bijna gereed en is de aanleg van de wegen daar vergesvorderd.

Met onze buurman ATM (Afvastoffen Terminal Moerdijk) hebben we een langlopend contract afgesloten voor de handling, opslag, transport en afzet van gereinigde grond. Door de groei van onze orderportefeuille heeft Martens en Van Oord veel nieuwe medewerkers mogen verwelkomen. Het is dan ook een uitdaging om er voor te zorgen dat zij zich thuis gaan voelen. Onder de nieuwe collega's zijn ook veel jonge mensen gestart. Zij zullen hun weg binnen Martens en Van Oord gaandeweg gaan ontdekken. Voor hen is het prettig om te weten en te ervaren dat er binnen de organisatie leermeesters zijn die hen daarbij willen helpen. Met elkaar hebben we een solide basis om alle nieuwe uitdagingen die 2010 biedt aan te gaan. We bedanken onze opdrachtgevers en medewerkers hartelijk voor hun inzet en bijdrage in het afgelopen jaar. Martens en Van Oord ziet het nieuwe jaar vol vertrouwen tegemoet.

Teus van Oord

Meewerken aan schoon drinkwater

voor Zuidwest-Nederland



Het is van absoluut levensbelang: schoon drinkwater. Evides Waterbedrijf – dat onder andere drinkwater levert in het zuidwesten van Nederland – zuivert kraanwater via uitgekiende processen en moderne technieken. Want een hoge kwaliteit en continue beschikbaarheid van drinkwater voor klanten staat voorop. Op een van de productielocaties – de Berenplaat in Spijkenisse – laat Evides nu een slibopvang bouwen. De combinatie Martens en Van Oord – De Vries Werkendam heeft het werk aangenomen. Martens en van Oord doet het grondwerk, (talud)bestrating en kust- en oeverwerk, De Vries Werkendam zorgt voor het betonwerk. In technische zin geen al te lastige klus, maar wel één waarbij aandacht voor de omgeving vereist is.





Er is een flinke wandeling voor nodig om helemaal om de Berenplaat heen te lopen. De omtrek van het waterbassin is bijna vijf kilometer. Niet voor niets: de Berenplaat is een van de productielocaties waarmee Evides 2,5 miljoen mensen in het zuidwesten van Nederland van schoon drinkwater voorziet. Het water wordt gewonnen uit de Maas en getransporteerd naar de Biesbosch, waar het tijdelijk in grote spaarbekkens verblijft en de eerste voorzuivering plaatsvindt. Vanuit de Biesbosch stroomt het ruwe water door een dikke leiding naar de Berenplaat. Op de Berenplaat vindt de uiteindelijke bewerking plaats van dit ruwe water tot kwalitatief

hoogwaardig drinkwater. Hierbij wordt gebruik gemaakt van moderne zuiverings-technieken, zoals UV.

Bij dat bewerkingsproces komt slib vrij. Evides heeft voor de opvang van dit slib een 'Design en Construct'* aanbesteding voor het bouwen van een slibopvang gehouden.

Bij deze aanbesteding is de combinatie Martens en Van Oord en aannemingsbedrijf De Vries uit Werkendam als beste uit de bus gekomen om samen te bouwen aan deze slibopvang. Een stevige dam scheidt het slibgedeelte binnenkort van de rest van het drinkwaterbassin. Martens en Van Oord

doet al het grondwerk, (talud)bestrating en kust- en oeverwerk van de dam; De Vries maakt een betonnen goot. Het slibhoudende water wordt in het nieuwe, afgescheiden gedeelte van het bassin gepompt, waar het slib kan bezinken. Over de rand van de nieuw gemaakte goot vloeit het schone water via deze goot naar het schoonwaterbassin.

Werken bij een bassin van een drinkwaterbedrijf stelt andere eisen dan het uitbaggeren van een rivier. Om de hoge kwaliteit van het drinkwater continu te garanderen, stelt Evides hoge eisen aan werkzaamheden die gebeuren op hun terreinen en vindt hierop

** voor uitleg zie pag. 22*



MEGA-platen beschermen de bestaande verharding



Grond ontgraven uit bestaande dam wordt in de nieuwe dam verwerkt

voortdurend controle plaats. “Op het gebied van milieu en hygiëne komt er uiteraard veel meer bij kijken”, legt Johan van den Hout, projectleider bij Martens en Van Oord, uit. “Door ons grondwerk wordt het water tijdelijk wat troebeler. Met speciale slibschermen zorgen we ervoor dat de rest van het water schoon blijft. Om voorbereid te zijn op eventuele verrassingen, hebben we noodscenario's opgesteld en voorzieningen getroffen”, zegt Van den Hout. “We weten precies wat er dan moet gebeuren.”

Maar er is meer. Eten en drinken, dat mag bijvoorbeeld niet op de plaats waar gewerkt wordt. “Op zich is de klus zelf niet eens zo

lastig”, merkt Van den Hout op. “Je moet vooral aandacht besteden aan de omgeving waarin je werkt. Dat maakt het werk risicovol. We hebben niet voor niets fulltime een uitvoerder op de Berenplaat rondlopen.” In het contract is vastgelegd dat Martens en Van Oord verantwoordelijk is als er iets fout gaat.

Het werk op de Berenplaat is begin december 2009 afgerond. Martens en Van Oord is dan ruim een half jaar met gemiddeld tien man in Spijkenisse aan het werk geweest.

Evides voorziet 2,5 miljoen consumenten en bedrijven van drinkwater

Evides is een waterbedrijf dat 2,5 miljoen consumenten en bedrijven in het zuiden van Zuid-Holland, Zeeland en het uiterste westen van Noord-Brabant van drinkwater voorziet. De hoofdvestiging van Evides is in Rotterdam. Het bedrijf levert 158 miljoen m³ drinkwater in zijn verspreidingsgebied. Daarnaast zorgt Evides voor 80 miljoen m³ industrie-water, niet alleen in Nederland, maar ook in Duitsland.

Het drinkwater van Evides komt voor tachtig procent uit de Maas. Zestien procent is grondwater, de rest duinwater. Vóór het water door de waterzuiveringsinstallaties gaat, wordt het een aantal maanden opgeslagen in één van de drie grote spaarbekkens in de Biesbosch. In Zeeland wordt voorgezuiverd water uit het Haringvliet (ook Maaswater) opgeslagen in de duinen. Industriewater wordt ook gewonnen uit het Brielse Meer, de Rijn en de Elbe.

(Bron: evides.nl)



Overzicht productielocatie Berenplaat

Profileren AVI-bodemas



AVI-bodemas dé oplossing voor gigantisch distributiecentrum

Distributiecentrum Hi-Logistics

West-Brabant wordt de laatste jaren door grote bedrijven steeds vaker gebruikt als 'doorvoerhaven' voor goederen vanuit Nederland naar de rest van Europa. Hi-Logistics, een logistieke dochteronderneming van de Zuid-Koreaanse electronicareus LG, koos Oosterhout uit voor de bouw van een nieuw distributiecentrum.

Met een totale oppervlakte van 51.500 vierkante meter is het landelijk gezien één van de grootste projecten van 2009 in de logistieke vastgoedmarkt. De regionale ontwikkelingsmaatschappij Rewin West-Brabant hoopt dat het nieuwe distributiecentrum ongeveer 600 banen op zal leveren voor de regio.

Veel grote distributiecentra in Nederland, of ze nu van een supermarktketen of van een meubelgigant zijn, hebben meestal één gemeenschappelijk kenmerk: laadkuilen. Vrachtwagens moeten de kuil in om te kunnen laden of lossen. Bij het nieuwe distributiecentrum van Hi-Logistics, dat door ontwikkelaar ProLogis aan de Energieweg in Oosterhout wordt gerealiseerd, is dit niet meer nodig.

Hi-Logistics, een logistieke dochteronderneming van het Zuid-Koreaanse elektronicaconcern LG, laat op industrieterrein Weststad een distributiecentrum van 51.500 vierkante meter bouwen door ProLogis. ProLogis is de grootste verhuurder van bedrijfsgebouwen ter wereld. Hi-Logistics wilde af van de laadkuilen; de vloer van het distributiecentrum moest gelijk komen met de vloerhoogte van de vrachtwagens en

van de treinwagons die er in de toekomst komen laden en lossen.

Goedkopere grondstof

ASK Romein bouwt de distributiehale; de verharding en rioleringen worden aangebracht door BAM Wegen Zuidwest. Bij de aanbesteding van het werk bleek dat het ophogen van het gigantische oppervlak van het distributiecentrum met zand te duur werd. Voor Martens en Van Oord was dit de reden om het grondmechanisch rapport te bestuderen om te kijken of er een alternatief plan mogelijk was.

Dat alternatief bleek er te zijn en werd bedacht door Tobias van Oord: het ophogen met AVI-bodemas. In samenspraak met ASK Romein is dit concept verwerkt in het ontwerp van het gebouw. Daarna is het ontwerp ter toetsing ingediend bij de



Snellere laadtijden en continuïteit bij het wisselen van schepen door het toepassen van een trechter



De morsluisel garandeert dat er geen AVI-bodemas in het water valt



Profileren van de onderlaag

gemeente Oosterhout. De bouwstof AVI-bodemas, een residu dat overblijft bij de verbranding van huishoudelijk- en bedrijfsafval, is een stuk goedkoper dan zand. Martens en Van Oord deed – met succes – een prijsaanbieding. “Wij doen het vaker, maar voor ProLogis was AVI-bodemas nieuw”, zegt Kees Mulders, bedrijfsleider Handel en Logistiek bij Martens en Van Oord.

Hoge eisen

De AVI-bodemas komt grotendeels per schip vanaf AVR (Afvalverwerking Rijnmond) te Rozenburg naar het terrein van Martens en Van Oord. Daar wordt het overgeslagen en per vrachtwagen naar het bouwterrein aan de Energieweg gebracht. Een nauwkeurig werkje, want AVI-bodemas mag niet in het water terecht komen.

Daarom is er een morsluisel gemaakt aan de transportband die de bodemas vanaf

het schip naar de wal brengt. Ook is er een stofkap aangebracht op de trechter, om te voorkomen dat het stof wat de trechter ingaat verwaait. “Het is geen vracht zand die je zomaar ergens neergooit”, legt Kees uit. “Er is een compleet kwaliteitsplan gemaakt. Ook is er diverse keren overleg met de gemeente Oosterhout geweest over de procedure en vergunningen.” Het overige deel van de bodemas komt rechtstreeks per as van Afvalverbranding Zuid-Nederland in Moerdijk.

Op het terrein van ProLogis wordt de AVI-bodemas verwerkt en verdicht. De verdichtingseisen zijn hoog; de bedrijfsvloer kan daardoor direct op de AVI-bodemas gestort worden. Eind 2009 was het werk voor Martens en Van Oord klaar.

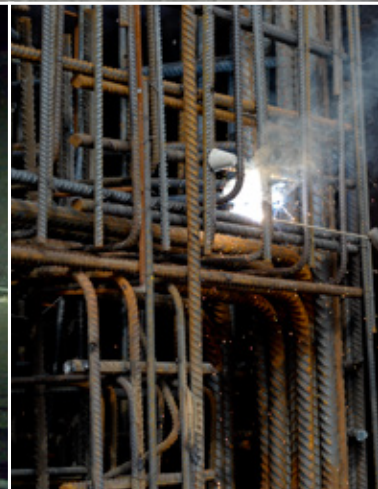




Gertjan Stolker (l) en Cees Vervoorn



Inwassen van de ZOAB met cementslurry



Met man en macht werken aan megaproject Moerdijk

Martens en Van Oord heeft grote ambities in Moerdijk, kopte de Autograaf in mei 2009. Daar wordt gebouwd aan een twaalf hectare grote, ultramoderne bulk- en bouwstoffenterminal. Blikvanger is de klasseerinstallatie voor zand en grind. In april 2009 werd er begonnen met de bouw van de kademuren van de insteekhaven. Hoe staat het er nu voor?



Bulk- en bouwstoffenterminal

De nieuwe bulk- en bouwstoffenterminal in Moerdijk zal worden geëxploiteerd door Martens en Van Oord en Overslagbedrijf Moerdijk (OBM, een vijftig procent dochteronderneming van Martens en Van Oord). OBM zal 1/3 van het terrein gebruiken voor de op- en overslag van hoogwaardige bulkgoederen. Martens en Van Oord neemt de overige 2/3 van het terrein in gebruik, voor enerzijds de op- en overslag en anderzijds de bewerking van bouwstoffen. De klasseerinstallatie die Martens en Van Oord bouwt, bewerkt zand en grind tot een hoogwaardige grondstof voor onder meer de beton-

industrie. Ook is de installatie geschikt om gebruikte materialen, zoals spoorballast, te reinigen. Directe aanleiding voor de bouw van de installatie is het verdiepen door Martens en Van Oord van de Maas tussen Grave en Gennep en tussen Venlo en Arcen. Daarbij komt 7 miljoen ton zand en grind vrij. De locatie in Moerdijk is perfect toegankelijk voor zowel binnenschepen als grote (zee-)schepen, en ligt dicht bij de snelwegen A16 en A17. De combinatie van de ligging aan water-, spoor- en autowegen biedt grote logistieke voordelen.



Mengband voor het samenvoegen van deelfracties tot eindproduct



Baggeren van de insteekhaven



“Het gaat als een speer”, zegt een tevreden Cees Vervoorn. Hij is verantwoordelijk voor de bouwactiviteiten in Moerdijk. “De boel coördineren, dat is mijn belangrijkste taak”, legt Cees uit. “Ik zorg voor de financiële planning, de onderlinge afstemming, de vergunningverlening en ontwerp en begeleiding van de infrastructuur.” Naast Cees zijn er nog drie anderen die voor Martens en Van Oord toezien op een vlot verloop van de werkzaamheden. Gertjan Stolker begeleidt de bouw van de installaties, Niels Versteeg is verantwoordelijk voor het ontwerp en de begeleiding van de bovenbouw van de installatie en Bart Faber is de specialist op het gebied van kabels, leidingen en software.

Zestien bouwaanvragen

De bouw van de bulk- en bouwstoffen-terminal is voor Cees een groot avontuur. “Voor Martens en Van Oord is het natuurlijk allemaal nieuw. Je begint aan iets wat je nog nooit eerder hebt gezien. Als je het op een plaatje ziet lijkt het niet zo groot, maar als het er eenmaal staat zie je pas hoe kolossaal het is wat hier gebouwd wordt. Imponerend.”

Zestien bouwaanvragen werden er voor de bouw van de terminal ingediend bij de gemeente Moerdijk. Cees: “Omdat we toen we begonnen nog niet wisten hoe het er uiteindelijk precies uit zou komen te zien. Stap voor stap zijn we aan het tekenen

gegaan en hebben we bouwaanvragen ingediend. De gemeente Moerdijk heeft ons erg goed geholpen. Daardoor kunnen we de doorlooptijd van het project zo kort mogelijk houden.”

Cees wijst vanuit het tijdelijke kantoor op het terrein in Moerdijk naar buiten. Daar staan vier gigantische silo's, waar het zand en het grind straks doorheen moeten. “Vorige week stond daar nog niets”, zegt Cees. “Niet te geloven hoe snel het allemaal gaat. Het is een heel werk om ervoor te zorgen dat alles door kan gaan. Er moeten zoveel eindjes aan elkaar geknoopt worden.”



Blik vanuit de slibdiktank naar de zeefstoren voor grind

Man en macht

De volledige coördinatie van het bouwproces is dus in handen van Martens en Van Oord; daar komt geen aannemer aan te pas. Bij het storten van beton en het bouwen van de silo's en installaties zijn gespecialiseerde bedrijven betrokken. Zo bouwt een Frans bedrijf de slibverwerkingsinstallatie. "Dat is expertise die in Nederland amper aanwezig is, daarom zijn we in Frankrijk terechtgekomen", legt Cees uit.

Met man en macht wordt er gebouwd. Gemiddeld vijftig mensen krioelen er door elkaar. Allemaal doen ze hun deeltje van het grote geheel. Ze storten beton, bouwen aan de klasseerinstallatie, de grind- en

zandfabriek, de silo's of de slibverwerkingsinstallatie, baggeren de insteekhavens uit of werken aan het maken van de kademuren. Nederlanders, Joegoslaven, Polen, Fransen, Italianen: alles loopt door elkaar heen. "Dat maakt het leuk, maar ook ingewikkeld", analyseert Cees. "Die Fransen spreken bijvoorbeeld geen woord Engels, de Italianen maar een beetje."

Goede harmonie

Toch geniet Cees iedere dag van het project. "De samenwerking tussen de partijen is heel prettig. We zijn aan het werk gegaan met het idee dat we het samen doen, en dat werkt. Ik heb hier bijvoorbeeld maar een beperkt aantal kranen, die kan ik

niet zomaar overal inzetten. Dat kan nog weleens discussie opleveren, maar hier gebeurt het allemaal in goede harmonie."

Het streven is om de bulk- en bouwstof-fenterminal eind 2009 als constructie gereed te hebben, zodat de kabels (32 kilometer) aangesloten kunnen worden en de diverse onderdelen kunnen opstarten met proefdraaien.

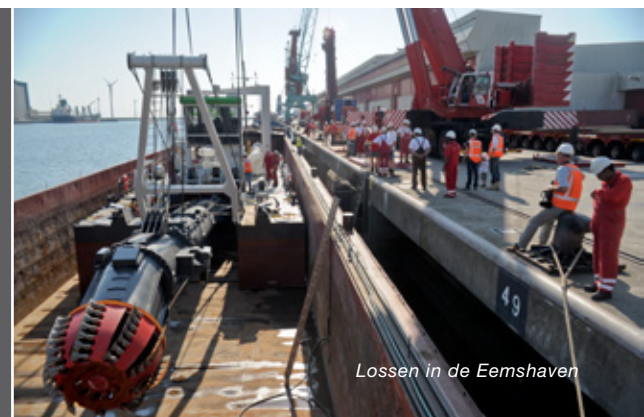
Laden in Sliedrecht



Hoe vervoer je een cutterzuiger van Sliedrecht naar de Eemshaven?



Het vervoer van een cutterzuiger is geen alledaagse klus. Met een breedte van bijna 8 meter, een lengte van zo'n 32 meter en een gewicht van 180 ton is dit een bijzonder karwei. Voor transport over de weg kan de zuiger in kleinere componenten uit elkaar worden gehaald. In dit geval bleek het echter efficiënter om de zuiger in zijn geheel te transporteren. Fotograaf Huub Hendriks ging voor ons op pad en legde dit voor ons vast.



Lossen in de Eemshaven



Cutterzuiger Maasoord: IHC Beaver 50

Hoofdkenmerken:

Lengte (ladder gehezen)	32,30 m
Lengte over pontons	21,65 m
Breedte	7,87 m
Diepte	2,44 m
Zijpontons	19,00 x 2,40 x 2,42 m
Gemiddelde diepgang met volle brandstoftanks	1,45 m
Maximum standaard baggerdiepte	14,00 m
Inwendige zuigbuisdiameter	550 mm
Inwendige diameter perspijp	500 mm
Totaal geïnstalleerd vermogen	1249 kW



Transport naar de werklocatie



Tewaterlating in de toekomstige Wilhelminahaven





Grote bouwactiviteiten in de Eemshaven

Net voor de bouwvakantie in 2009 werd het project door Martens en Van Oord aangenomen: het grondwerk voor de uitbreiding van de Wilhelminahaven in het havengebied Eemshaven, in het uiterste noorden van Groningen. Bij deze klus maakt de nieuwe cutterzuiger van Martens en Van Oord, de Maasoord, zijn officiële debuut. Het werk is van start gegaan.

De cutterzuiger, een IHC Beaver 50, is nieuw aangekocht voor het project Zandmaas. Maar omdat Martens en Van Oord daar nog niet mee begonnen is, is de cutterzuiger na oplevering per binnenvaartschip (en een klein stukje over de weg) van Sliedrecht naar de Eemshaven getransporteerd. Geen geringe opdracht: de cutterzuiger alleen al is 32 meter lang, 8 meter breed en weegt 140 ton. Daarnaast hoort er een paalwagen bij die ook nog 30 ton weegt en 10 meter lang is. “De cutterzuiger heeft een snijkop”, legt Johan van den Hout uit. “Die snijkop snijdt het te baggeren materiaal los en zuigt het daarna meteen op. Zoiets hadden we nog



niet binnen de materieelvloot van Martens en Van Oord.”

Johan is voor Martens en Van Oord project-leider bij de uitbreiding van de Wilhelminahaven, de meest noordelijke handelshaven van ons land. De opdrachtgever voor het werk is Groningen Seaports, waarbij Martens en Van Oord werkt als onderaannemer van BAM Civiel. De BAM bouwt een nieuwe kade voor de Wilhelminahaven en moet de terreinen ophogen voor de bouw van een nieuwe elektriciteitscentrale. Martens en Van Oord doet het grondwerk voor de bouw van de kade. Tevens worden de terreinen

door Martens en Van Oord opgehoogd met zand, dat wordt gewonnen uit de nieuw te maken haven.

Het is een grote klus, zowel voor de BAM als voor Martens en Van Oord. De totale opdracht van Groningen Seaports aan BAM bedraagt 55 miljoen euro. “Het is op zich een redelijk eenvoudig werk. Wat het bijzonder maakt, zijn alle bouwwerkzaamheden die daar door elkaar heen lopen”, zegt Johan. “Bovendien heb je te maken met een flink aantal contractuele verplichtingen die bij zo’n werk horen. Er worden veel eisen gesteld aan het ontwerp en er is een

behoorlijk aantal vergunningen voor het werk noodzakelijk.”

Tot begin 2010 zal Martens en Van Oord bezig zijn met het ophogen van het terrein. Daarna staat er nog minimaal een jaar gepland voor het werk bij het bouwen van de kademuren. Een stuk of acht MvO’s zullen in ieder geval een paar maanden in het verre Groningen in de kost moeten. “Onze uitvoerder heeft al een hotel uitgezocht: ’t Gemeentehuis in Bedum”, aldus Johan.



Supersnelle baggerklus een groot succes

Soms moeten de dingen wel eens binnen een kort tijdsbestek gebeuren. Zoals in april 2009 bijvoorbeeld. Toen moest bij de Clauscentrale van Essent, in Maasbracht, in een tijdsbestek van twee weken 85.000 kuub slib uit het inlaatkanaal worden gebaggerd. De centrale lag stil voor onderhoudswerkzaamheden en dus kon de baggerklus mooi worden geklaard.

Eind 2008 werd bij een scan vastgesteld dat het inlaatkanaal van de Clauscentrale aan het dichtslibben was. Het probleem was ernstig te noemen: de doorlaat bedroeg 80 centimeter waar het 5 meter hoort te zijn. Een daling van de waterstand in de Maas zou in dat geval zelfs tot droogstand kunnen leiden; daardoor zou de watertoevoer ontbreken en zou de gasgestookte centrale stil komen te staan. Het inlaatkanaal moest dus met spoed gebaggerd worden.

Johan van den Hout, projectleider bij Martens en Van Oord, vertelt: “We hebben het slib uit het toegangskanaal naar de centrale weggebaggerd. Het slib hebben we gestort in een nabijgelegen voormalige

zandwinput op het Essent-terrein. Daardoor kan de Clauscentrale nu weer ongehinderd koelwater innemen en wordt er minder sedimentatie en slib meegenomen.”

De aanbieder en de aanpak van Martens en Van Oord kwamen als beste uit de bus. Martens en Van Oord mocht het karwei uitvoeren en kweet zich met verve van zijn taak. “We begonnen op zaterdag en acht dagen later waren we klaar”, zegt Johan. “We hebben het project dus uiteindelijk zes dagen eerder dan nodig was, afgerond.”

Martens en Van Oord koos ervoor om met twee splijtbakken en twee pontons in volcontinuïensdienst te baggeren. “We baggerden 24 uur per dag, 168 uur per week”, legt Van



Controle van het gebaggerde profiel m.b.v. multibeampelingen



Splijtbak op weg naar de stortlocatie

den Hout uit. "Als er op één ponton iets mis zou gaan, dan konden we in elk geval op de andere plek nog verder. Op die manier was het risico dat we het binnen twee weken niet zouden redden een stuk kleiner."

Aan het baggeren bij een elektriciteitscentrale zijn nogal wat eisen en voorwaarden verbonden. Het baggeren mag bijvoorbeeld weinig vertroebeling in de rest van het water veroorzaken. "Daarom hebben we met aangepaste knijpers gebaggerd", zegt Johan. "En we hebben bij de centrale een bellenscherm (een kunststof luchtslang met gaatjes, dat van oever tot oever op de bodem wordt gelegd, red.) geplaatst, om er zeker van te zijn dat er niets in de centrale terecht kwam." En dan was er nog iets: er

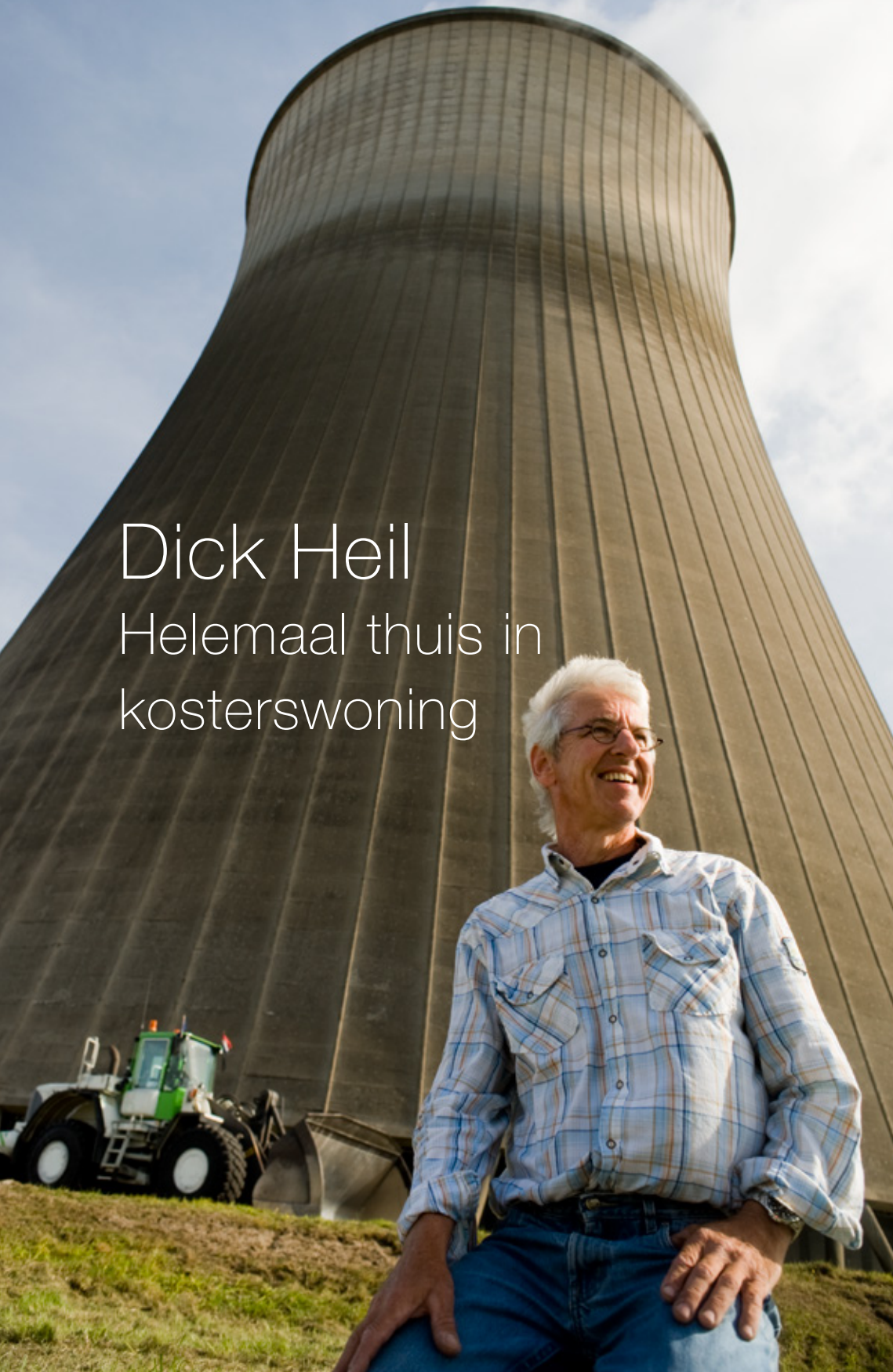
zwommen vissen in de Maas, en ook in het inlaatkanaal. Johan: "We hebben 700 vissen laten afvangen en op een andere locatie weer uitgezet."

De baggerklus bij de Essent-centrale is een voorbeeld van een succesvol gepland en uitgevoerd project, met een tevreden klant tot gevolg. "Essent was erg te spreken over onze aanpak", zegt Johan. "Het is ontzettend goed verlopen."



De Mensen die het Maken

Dick Heil Helemaal thuis in kosterswoning



“Het is hier allemaal keurig opgeruimd, hè? Wat zeggen ze toch ook alweer altijd: een opgeruimd huis is een opgeruimd hoofd.” Dick Heil kijkt eens in het rond in de garage bij zijn huis aan de Lucia Eijckenstraat in

Made. Het is de kosterswoning van de Nederlands Hervormde Kerk, die achter het huis staat. De 53-jarige Dick voelt zich er thuis: “Hier hoef ik echt nooit meer weg.”

De garage van Dick is inderdaad keurig opgeruimd. Geen rondslingerende Engelse sleutel op de werkbank, nul kromgeslagen spijkers op de grond. Zijn robuuste Bosch-radio is op het eerste oog stofvrij. En de Mercedes, die toch alweer een hele tijd meegaat, ziet er nog spic en span uit. Het is Dick Heil ten voeten uit. In de shovel, waarmee hij voor Martens en Van Oord (“Goeie baas, niks te klagen.”) bij de Amercentrale in Geertruidenberg werkt, doet hij zijn schoenen altijd uit. Zo blijft de boel een beetje netjes.

Dick, al vijftien jaar werkzaam als koster, neemt zijn bezoek mee naar de begraafplaats naast de kerk. Een mooie open plek, groen, met grote bomen. Midden in het dorp maar toch stil, verscholen achter een heg. In de zomer heeft Dick alle graven schoongemaakt, zoals dat ieder jaar moet gebeuren. De begrafenissen in de kerk doet hij ook. “Van begin tot eind. ’s Ochtends graaf ik het graf, daarna kleed ik me snel netjes aan om de mensen welkom te heten en te zorgen dat de dienst goed verloopt. Na de begrafenis dek ik het graf af, dan regelt mijn vrouw de koffie voor de mensen.”

Dick speelt een paar noten op het eeuwenoude orgel, bovenop de balustrade van de nog oudere hervormde kerk. “Ik zou ook nog wel eens orgel willen leren spelen. Ik heb er alleen geen tijd voor.” Er moet ook zoveel gebeuren. Grasmaaien, de heg knippen, de kerkgebouwen schoonmaken. En de groentetuin, die blijft ook gewoon groeien.

Dick is helemaal op zijn plek in en rond de hervormde kerk van Made. De gemeente is een kleine gemeenschap, die langzaam vergrijsst. “Iedereen moet voor zichzelf weten wat hij doet. Ik voel me hier goed bij. Ik vind het mooi om te zien dat oudere mensen veel steun hebben aan het geloof. Op het werk maken de collega’s weleens een grapje over mijn kosterswerk. Dan zeg ik tegen ze: het is nooit te laat om hier een keer binnen te stappen. Iedereen is welkom.”



Martens en Van Oord doet mee aan Nederlandse primeur

In Rotterdam is de bouw van start gegaan van de eerste markthal van Nederland: Markthal Rotterdam, een project van ontwikkelaar Provast uit Den Haag. Martens en Van Oord doet mee. Sinds 1 oktober 2009. zijn de werkzaamheden aan de bouwkuip gestart.

Wie weleens een Spaanse stad heeft bezocht, of Stockholm bijvoorbeeld, die kent het misschien wel: een markthal. De formule is simpel, een grote hal met daarin markt-kramen. De kramen staan altijd droog, in de winter is het iets warmer dan buiten en in de zomer wat koeler. Dat is fijn voor het winkelend publiek en beter voor de kwaliteit van het voedsel dat verkocht wordt.





Rotterdam heeft in ons land de primeur: aan de Binnenrotte, grenzend aan de grootste buitenmarkt van Nederland, vlakbij het centrum, wordt daar de Markthal Rotterdam gebouwd. 'Een icoon voor Rotterdam', noemt ontwikkelaar Provast uit Den Haag het. De gigantische boogvormige markthal krijgt niet alleen een markt vloer met 'vers-units'. Er komen ook horecavoorzieningen, appartementen, een supermarkt en een grote parkeergarage.

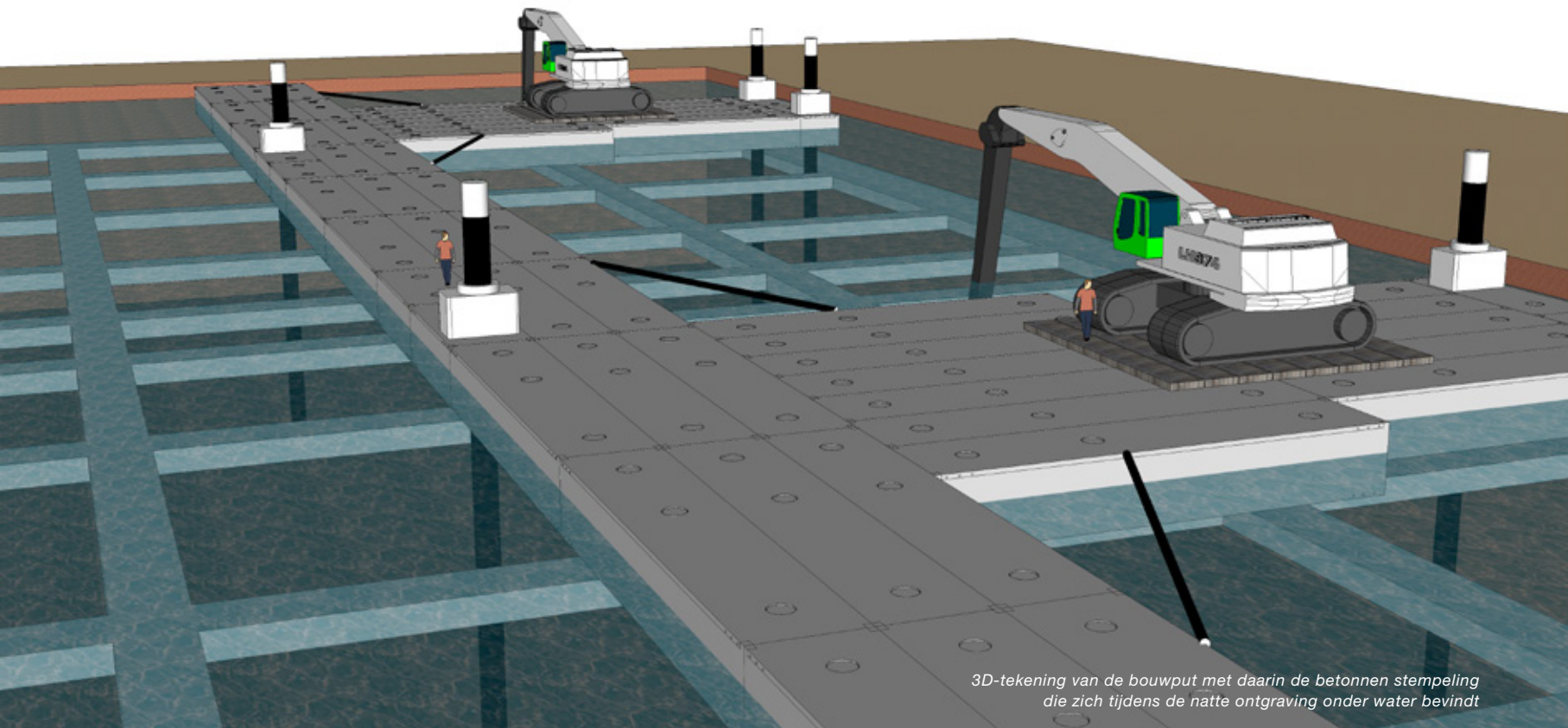
Begin oktober 2009 is de bouw van start gegaan. Martens en Van Oord is aan de slag gegaan met het ontgraven van de bouwkuip. Die bouwkuip is groot: 120 meter lang, 90 meter breed en 15 meter diep. "150.000 kuub grond moet er worden weggereden", zegt Bas Notenboom, regio-manager West bij Martens en Van Oord. In een bouwteam met Provast, Mobilis, DHV en Geomet heeft Bas samen met Kees Groeneveld namens Martens en Van Oord de afgelopen anderhalf jaar nagedacht over de werkwijze. "Uiteindelijk hebben we juli

2009 overeenstemming bereikt over de prijs en de manier van uitvoering", aldus Bas. "We zijn uiteindelijk gekomen tot een ontwerp en uitvoeringsmethode die op elkaar zijn afgestemd."

Grootste hersenkraker was de manier waarop de afstempeling van de bouwkuip moest worden aangebracht. Het was lang zoeken naar de beste plek voor deze stempeling, die moet voorkomen dat de zijwanden van de bouwkuip naar binnen worden gedrukt. Uiteindelijk werd een oplossing bedacht waarbij een betonnen stempeling wordt geplaatst ter hoogte van de -1 verdiepingvloer van de toekomstige parkeergarage. Deze stempeling zal later onderdeel worden van de -1 verdiepingvloer.

Eind 2011 moet Martens en Van Oord naar verwachting klaar zijn met het ontgraven van de bouwkuip. Daarna duurt het nog tot 2014 tot Markthal Rotterdam definitief af is. Tot die tijd moet Rotterdam dus nog door de regen de markt op.

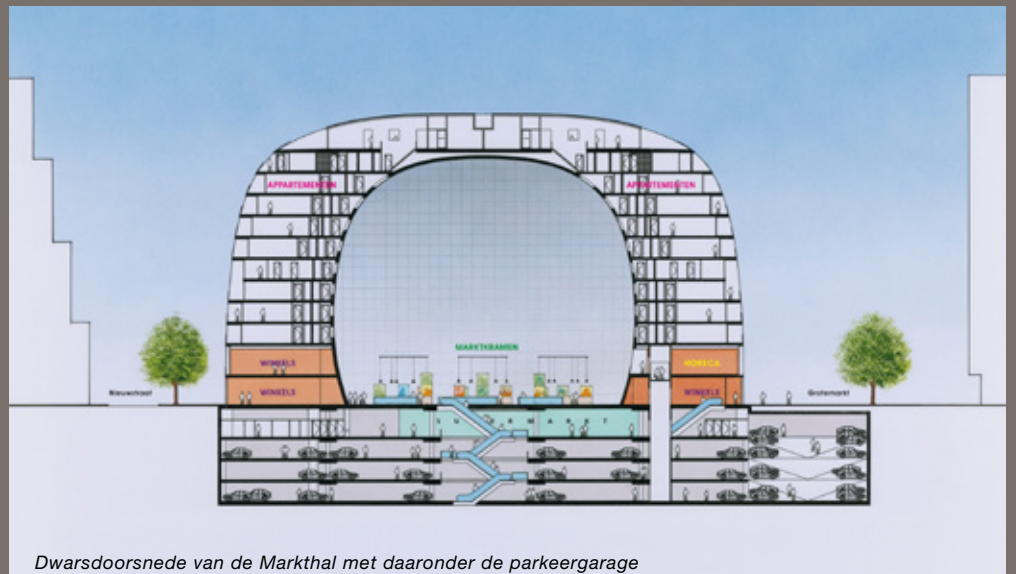




3D-tekening van de bouwput met daarin de betonnen stempeling die zich tijdens de natte ontgraving onder water bevindt

Markthal Rotterdam

Op nog geen 300 meter van de Rotterdamse 'Koopgoot' wordt de Markthal Rotterdam gebouwd. De boogconstructie zal niet alleen 100 marktkramen herbergen. Er komen in de hal ook foodgerelateerde winkels (4.600 m²), een supermarkt, Gall & Gall en Etos (1.800 m²), horeca (1.600 m²) en 228 appartementen en maisonnettes en een parkeergarage voor 1.200 auto's. De voordelen van een overdekte markt zijn legio: het publiek kan beschut winkelen, het



Dwarsdoorsnede van de Markthal met daaronder de parkeergarage

is wat gezelliger, maar vooral kan er beter worden voldaan aan de strenge Europese regelgeving. Vlees mag op buitenmarkten bijvoorbeeld nauwelijks nog worden verkocht, en aan de verkoop van vis, zachte kazen en poelierswaren worden erg hoge eisen gesteld. De binnenmarkt zal van dinsdag tot en met zondag open zijn van 9.00 uur tot 20.00 uur.

Markthal Rotterdam is een ontwerp van het internationaal gerenommeerde architectenbureau MVRDV. De hal bestaat uit een grote boog die op de begane grond 70 meter breed en 117 meter lang is, de grootte van een voetbalveld. In de boogconstructie zijn de appartementen opgenomen.

Meer informatie: markthalrotterdam.nl

SPECIAL BEDRIJFSBUREAU

Creativiteit is sleutelwoord op bedrijfsbureau

Vroeger kon je het misschien nog met recht zeggen: een bedrijfsbureau, dat is stoffig en suf. Maar de tijd dat calculeren bij Martens en Van Oord een kwestie was van lijstjes aflopen en prijzen erachter zetten, is allang voorbij.

“Het werk is de laatste jaren veel creatiever en commerciëler geworden”, analyseert Patrick de Laat, die bij Martens en Van Oord als tender manager op het bedrijfsbureau werkt. “Toen ik in 2002 van school kwam en hier ging werken vond ik het bedrijfsbureau ook een beetje suf. Maar sindsdien is er veel veranderd. Tegenwoordig is het een idee bedenken, het vervolgens aan het management presenteren en erover verder filosoferen.”

Creativiteit

Het ‘design- en constructprincipe’ heeft de laatste jaren zijn intrede gedaan. De aannemer krijgt geen kant en klare projectplannen meer van een opdrachtgever, waarin tot op de punt en komma nauwkeurig is uitgewerkt wat er gemaakt moet worden. “Tegenwoordig zegt de opdrachtgever: dit is de huidige situatie en hier wil ik

uiteindelijk naartoe”, legt Kees Groeneveld uit. Hij is sinds juni 2009 hoofd van het bedrijfsbureau. “Het calculatiewerk is veel uitdagender geworden. Je moet zelf gaan nadenken: hoe kan ik het project het beste inrichten, welke technieken moeten we daarbij gebruiken en welke materialen? Wij moeten de plannen maken en het voor de opdrachtgever zo goed mogelijk in beeld brengen.”

Creativiteit, dat is vandaag de dag het sleutelwoord op een bedrijfsbureau. Eén van de creatieve geesten op het bedrijfsbureau van Martens en Van Oord is Ton Morijn. Een echte plannenmaker. “Hij kijkt altijd nét iets verder dan de meeste anderen”, zegt Patrick. Jaco van der Zwan, tekenaar op het bedrijfsbureau, heeft de taak om de plannen van Morijn te vertalen in ‘plaatjes’. “Hij heeft altijd mooie ideeën.



Ton Morijn

Soms lijkt het iets af te wijken van wat technisch mogelijk is. Dan loop ik naar de calculator om te vragen of het ook daadwerkelijk kan.”

Expertise

Een mooi idee is nog niet alles. Een beetje aanbesteding vraagt tegenwoordig ook een uitgekend omgevingsplan, een communicatieplan, een managementplan en een overzicht van het te doorlopen vergunningentraject. Overheden, door schade en schande wijs geworden na het veelvuldig

Chantal Jansen en Kees Groeneveld



Patrick de Laat





Jaco van der Zwan

Toen hij ruim een jaar geleden bij Martens en Van Oord begon, was hij nog gewoon medewerker van het bedrijfsbureau. Inmiddels is hij de 'oppertekenaar' van de afdeling: Jaco van der Zwan. Een echte Zeeuw, uit Kruiningen. Wie een plaatje nodig heeft, loopt bij hem binnen. Jaco: "Maak eens even een tekeningetje, zeggen ze dan. Maar zo makkelijk is het natuurlijk niet altijd."

Een plaatje zegt vaak meer dan tien A4'tjes tekst, en daarom wordt Jaco vaak ingeschakeld bij het maken van een plan voor grote werken. Hij laat een 3-D projectie uit het plan voor het baggerwerk bij de Clauscentrale in Maasbracht zien: de kranen dragen ons logo en het water is kraakhelder blauw. "De opdrachtgevers vinden het mooi en vooral handig dat ze op deze manier in beeld krijgen wat we gaan doen."

Als zijn collega's Jaco aan het werk zien, roepen ze regelmatig dat hij maar wat aan het spelen is achter de computer. Een bootje hier, een kraantje daar. "In feite is het ook wel een beetje zo", lacht de Zeeuw. "Het is creatief werk, al moet het technisch natuurlijk wel kloppen."



"Een plaatje zegt meer dan tien A4'tjes tekst"

vastlopen van procedures en vertragingen van grote projecten, verleggen een steeds groter deel van de verantwoordelijkheid voor een opdracht naar de aannemer. De expertise die daarvoor nodig is, probeert Martens en Van Oord zelf in huis te halen. Kees: "Doordat onze ontwerprol zoveel groter is geworden, moet ook het kennisniveau van onze medewerkers omhoog. Voor het in beeld brengen van een vergunningetraject bijvoorbeeld: dat lieten wij altijd door een extern bureau doen. We willen dat ook zelf kunnen."

Wij-gevoel

Toen Patrick de Laat en een groep collega's van het bedrijfsbureau het werk voor de sanering van de Dordtse Biesbosch hadden uitgerekend, gingen ze met zijn allen in Rotterdam wat eten en drinken. "Zomaar, op eigen initiatief." Volgens Patrick tekent het de manier van werken op het bedrijfsbureau van Martens en Van Oord. "We doen het samen. Bij de Dordtse Biesbosch was Ton Morijn de plannenmaker, Jaco van der Zwan maakte de tekeningen, Ron van der Pluijm rekende de kostprijs uit, en ik keek naar het hele project. Zo ontstaat er een soort van wij-gevoel. We zijn met z'n allen blij als we een mooi plan gemaakt hebben."

De sanering van de Dordtse Biesbosch werd uiteindelijk niet aan Martens en Van Oord opgedragen. Het is het risico van het vak: veel tijd en energie steken in het maken van een mooi plan, en er vervolgens niets voor terugzien. "Je kunt daarom niet zomaar meer op ieder project inschrijven," zegt Kees. "Je zult moeten kiezen. Aan het maken van zo'n plan zitten best hoge

kosten. Daarom moet je goed nadenken: welk project past bij ons, waar kunnen wij iets moois van maken?" Één ding is zeker: het bedrijfsbureau is geen sufferdje meer. Kees: "De ouderwetse calculator is echt verleden tijd. Werken op een bedrijfsbureau is afwisselend, uitdagend en leuk. Dat mag iedereen best weten."



Carlo Dingemans (m) en Martijn de Graaf (r)



Enorme hoeveelheid zand nodig voor Park Zestienhoven

Een kleine tweeduizend woningen worden er de komende tien jaar gebouwd in de nieuwe wijk Park Zestienhoven, bij Rotterdam. Een wijk buiten de havenstad, maar toch op maar vier kilometer van de Coolsingel. Martens en Van Oord verzorgt in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam de duurzame ophoogwerkzaamheden ten behoeve van de bouw van deze woningen.

Met een voorbelasting wordt voorkomen dat een perceel na de bouw enkele tientallen centimeters lager komt te liggen door verzakking. Het perceel wordt met zand en grond opgehoogd, zodat het daarna kan zetten of inklinken. Voor Park Zestienhoven is een enorme hoeveelheid zand nodig: 570.000 kuub. Naar verwachting is Martens en Van Oord tot mei 2011 bezig met de voorbelasting.

Ronnie van der Pluijm is voor Martens en Van Oord uitvoerder op Zestienhoven. Dag in dag uit ziet hij 35 trailers, die zand naar het bouwterrein komen brengen, af en aan rijden: soms wel vijftig van Martens en Van Oord zelf, de rest wordt ingehuurd. Het moet een gekrioel van jewelste zijn. “Stiekem toch een heel geregeld”, beaamt Ronnie. “Een gedeelte van het zand komt uit de markt, bijvoorbeeld een gedeelte

vanaf de Maasvlakte, dat hebben we daar gekocht. Een ander deel lossen we zelf aan een loswal in Rotterdam. Dat komt uit Moerdijk, waar we aan het baggeren zijn voor de nieuwe insteekhaven op het nieuwe terrein van Martens en Van Oord.”

Enmaal in Zestienhoven aangekomen wordt het zand in lagen van een meter over het terrein verdeeld. Daarna brengen onderaannemers op Zestienhoven horizontale en verticale drainage aan om het zettingsproces te versnellen. Na dertien weken kan het terrein dan weer een laag worden opgehoogd. In totaal komt er twee tot drie meter zand bij.

De inschrijving voor het project kwam overigens op een bijzondere manier tot stand. Niet alleen de prijs speelde mee, maar ook de milieubelasting. Daar werd



Gerard Polak

een fictieve prijs aan gekoppeld. Ronnie: "Park Zestienhoven is een pilot-project van de gemeente Rotterdam. Per kuub zand is de totale uitstoot CO₂, NO_x en

fijnstof van het materieel berekend, van de plaats waar het zand gewonnen is tot in Zestienhoven. Het zand uit Moerdijk is bijvoorbeeld met een kraan in een schip

geladen, toen naar Rotterdam vervoerd, met een kraan weer op de vrachtwagen geladen en naar Zestienhoven gebracht. Al die handelingen belasten het milieu."

Park Zestienhoven

Park Zestienhoven, gelegen in de 'oksel' van de A13 en de A20, wordt een gebied van brede lanen en statige villa's op royale kavels. Park Zestienhoven, daar ga je wonen omdat je niet een beetje maar álles uit het leven wilt halen, zo valt te lezen op de website van het grootschalige nieuwbouwproject.

De geplande architectuur is ambitieus. De nadruk ligt op klassieke vormgeving met eigentijdse elementen. Er komen woningen aan het water en woningen aan het park. Comfortabele woningen met een ruime tuin en luxe appartementen met terras. Daar hangt wel een prijskaartje aan: onder het half miljoen zijn er in de nieuwe wijk weinig huizen te vinden. Maar dan woon je wel in 'Rotterdam Buiten'.

Uiteindelijk bleek de 'milieuprijs' van Martens en Van Oord gemiddeld. De combinatie van de lage inschrijfprijs en de gemiddelde 'milieuprijs' was laag genoeg om het werk te mogen maken. Voor Ronnie betekent het dat hij nog zo'n anderhalf jaar dagelijks in alle vroegte naar Zestienhoven mag rijden. "We beginnen om zes uur, dus ik moet er inderdaad op tijd uit. Maar we proberen op tijd te stoppen, al moeten de schepen wel leeg!"



Martens en Van Oord levert spoorballast voor vernieuwing Halve Zolenlijn

Logistiek vraagt flexibiliteit

Voor Kees Mulders, bedrijfsleider Handel en Logistiek bij Martens en Van Oord, kent een werkdag soms verrassingen. Zoals vandaag bijvoorbeeld: Strukton Rail komt niet de geplande 36 wagons spoorballast ophalen op het Martens en Van Oord-terrein; het blijken er slechts zestien te zijn. Strukton is bezig met de vernieuwing van het spoor tussen rangeerterrein Kijfhoek (bij Barendrecht) en Oosterhout.

Martens en Van Oord verzorgt de aanlevering van de spoorballast (gebroken natuursteen). Martens en Van Oord haalde de spoorballast vanuit Berlijn naar Oosterhout. Vanaf de opslagplaats aan de achterkant van het terrein wordt het vervolgens naar de depots aan de westkant getrans-

porteerd. Daar komen de wagons langs die de ballast naar de plaats van bestemming brengen. De shovelmachinist doet de rest en laadt de wagons – ieder met een capaciteit van 28 ton – vol.

Als er, zoals nu, aan de 'achterkant' van het proces iets wijzigt, heeft dat voor Kees de nodige gevolgen. "Wij hebben vrachtwagens en mensen geregeld, die de ballast van de opslagplaats naar het depot bij het spoor transporteren. Nu hebben wij er dus weer minder nodig, omdat er minder ballast is opgehaald." Voor de bedrijfsleider, vandaag ook nog eens gehinderd door een tennisblessure, is het 'just another day at the office'. Logistieke processen vragen de nodige flexibiliteit, dat is wel duidelijk.

Over de oude spoorlijn – het gedeelte tussen Lage Zwaluwe en Oosterhout wordt ook wel de Halve Zolenlijn genoemd – worden onder meer auto's en staalplaten naar Oosterhout vervoerd. Strukton verzorgt de vernieuwing van het spoor in opdracht van ProRail. De versleten houten bielzen op het spoor worden daarbij vervangen door dwarsliggers van beton. Bovendien verwijdert Strukton het grind dat onder de rails en tussen de dwarsliggers ligt, het zogenaamde horren. Het grind is rond van vorm en daarom minder stabiel dan de spoorballast van gebroken natuursteen, die in plaats van het grind op het spoor wordt aangebracht. Met de opknapeurt kan het spoor er de komende jaren weer tegen.



Steenslag 31,5/50 mm



Beladen van onderlossers

Eén van de ontgraven bouwkuipen

Meewerken aan een veiliger Walcheren

Op het Zeeuwse eiland Walcheren wordt de Rijksweg N57 volledig vernieuwd. Martens en Van Oord doet mee: Martens en Van Oord graaft zeven bouwkuipen en twee foliekuipen voor het nieuwe aquaduct over het Kanaal door Walcheren

Gemiddeld één dode en twintig gewonden: dat is de trieste balans die jaarlijks kan worden opgemaakt op de N57 tussen Veere en Middelburg. Veel bochten, een combinatie van langzaam en snel verkeer en veel toe- en afritten direct aan de weg maken de weg gevaarlijk. Daarom moest er nodig iets gebeuren. In opdracht van Rijkswaterstaat vindt een volledige herinrichting van de N57 plaats. Op verschillende plaatsen wordt de weg omgelegd.

In Middelburg bijvoorbeeld, daar wordt het verkeer voortaan om de stad geleid. De twee bruggen waarmee je nu in het provinciehoofdstadje het Kanaal door Walcheren oversteeft, maken plaats voor een aquaduct met een totale lengte van achthonderd meter. Een aquaduct in een autoweg heeft veel weg van een tunnel. Het grote verschil is dat in het geval van een aquaduct de waterweg in een betonnen bak over de autoweg stroomt, terwijl bij een tunnel slechts sprake is van

een constructie onder de oorspronkelijke bedding door.

Martens en Van Oord is betrokken bij de bouw van het aquaduct. Zeven bouwkuipen en twee foliekuipen moeten er worden gegraven. De bouwkuipen zijn traditioneel met damwanden en onderwaterbeton om zodoende de tunnel droog te houden. De foliekuipen worden 'in de natte' ontgraven, waarna er een folie wordt afgezonken om het grondwater tegen te houden. Hierop wordt na het afzinken door Martens en Van Oord zand gespreid om de folie te ballasten. >>

*Ontgraven van de foliekuip*



“De zeven bouwkuipen zijn al af”, vertelt Corné van Drunen, voor Martens en Van Oord projectleider in Middelburg. Op dit moment is het werk aan de twee foliekuipen aan de gang. Een specialistisch werkje: eerst per kant van het kanaal zes weken ontgraven, dan brengt een andere aannemer de folie aan en daarna stort Martens en Van Oord het ballastzand op de folie. Het zand moet de folie op haar plek houden. Op deze manier wordt het grondwater tegengehouden.

Het is niet voor niets dat civiele bouwer Strukton (in combinatie met Rasenberg) juist Martens en Van Oord vroeg om de aanleg van de foliekuipen te verzorgen. Eerder deed Martens en Van Oord al iets soortgelijks voor Strukton bij de aanleg van de A73-tunnel bij Roermond. De succesvolle samenwerking was voor Strukton reden om in Middelburg weer op de kennis en kunde van Martens en Van Oord te vertrouwen.

Een routineklus is het graven van de foliekuip niet, vindt Corné. “Het profileren doen we met een kantelbak, dat is niet standaard. En verder moeten we onderwater nauwkeuriger werken dan normaal. Meestal is de tolerantie wat groter.” Verwacht wordt dat het werk in Middelburg er voor Martens en Van Oord in juni 2010 opzit. De totale reconstructie van de N57 neemt nog zeker een jaar meer in beslag. Dan kunnen de Zeeuwen, net als de vele toeristen, weer veilig rijden in Walcheren.

Colofon

Autograaf is een periodieke uitgave van Martens en Van Oord.

redactie: Dineke van Tilborg-Bouman
 tekst: Chris van Mersbergen
 fotografie: Huub van Dijk
 Huub Hendriks
 Ron van der Pluijm
 grafische verzorging: Grafisch ontwerp bureau Kees Kanters
 drukwerk: OCC De Hoog

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

Wilt u een gratis abonnement op Autograaf? Meldt u aan via onze website!