

41

Januari 2011

MVO
Martens en Van Oord

Autograaf



Natuurvriendelijke Maasoevers

Limburgse sluzen

Baggerklus Amercentrale

Bedrijvenpark Hoeksche Waard

INHOUD

- 3 Natuurvriendelijke Maasoevers
- 8 Baggerklus Amercentrale
- 12 Grondwerk retentiebekken
- 16 CO₂-prestatieladder
- 18 Limburgse sluzen
- 20 Prachtige jachthaven
- 24 Sporen in Arnhem
- 26 Wilhelminakade Eemshaven
- 29 Bedrijvenpark Hoeksche Waard
- 32 Groen label Granulight



Martens en Van Oord, opgericht in 1986, heeft zich in de afgelopen 25 jaar ontwikkeld tot een gespecialiseerde aannemer in grond-, weg en waterbouw. Behalve de aanleg van infrastructuur, behoren ook logistieke oplossingen en het produceren en leveren van bouwgrondstoffen tot de kernactiviteiten. Hierdoor kan Martens en Van Oord een totaaloplossing bieden voor diverse infrastructurele werken.

Trots!

In 2011 bereikt Martens en Van Oord een bijzondere mijlpaal: in april is het 25 jaar geleden dat ons bedrijf is opgericht. Mijn idee destijds was om werken uit te voeren door slimmer en meer deskundig te zijn dan anderen. Als je je werk goed doet, dan verdien je vanzelf de kost. Toen hadden we niet kunnen bedenken dat er een bedrijf van deze omvang uit zou groeien. Terugkijkend op de afgelopen 25 jaar kunnen we vaststellen dat het bedrijf sterk gegroeid is, maar dat we nog altijd vasthouden aan de kernwaarden die we met de oprichting voor ogen hadden; kennis, kunde en samenwerking, die alleen samen tot kwaliteit kunnen leiden. En daar mogen we trots op zijn! Trots, in de breedste zin van het woord. Van de samenwerking tussen alle partijen, het resultaat van ons werk, het materieel, onze opdrachtgevers die het werk aan ons uit handen geven, tot aan het delen van kennis en ervaringen door de mensen die het maken. Gedurende 25 jaar is er veel gebeurd en hebben de

ontwikkelingen elkaar razendsnel opgevolgd. Telkens is mijn trots een rode draad die door deze periode heen loopt. De kracht van Martens en Van Oord zit 'm in onze mensen: zij doen waar ze goed in zijn. Met elkaars talenten werken we samen aan onze projecten en die samenwerking kan alleen maar succesvol zijn als ook onze mensen diezelfde trots ervaren. En die MvO-trots is er bij iedereen, op zijn of haar eigen manier! Door het leveren van kwaliteit dragen we bij aan het succes van onze klanten en daarmee ook ons eigen succes. Door te blijven investeren in de onderneming en onze mensen kunnen we steeds meer van onze dromen waarmaken. De uitdaging is om samen mooie dingen te blijven maken door het benutten van talenten, met grote inzet en passie voor ons vak. Samenwerken met en zorgen voor tevreden opdrachtgevers, zodat die trots mag blijven voortbestaan.

Teus van Oord



Natuurvriendelijke Maasoever

Over een paar jaar moet de oeverwal weer komen broeden langs de oevers van de Maas. De ijsvogel moet er zijn nest weer gaan maken, en als het goed is, zal er af en toe ook een bever worden aangetroffen. Hoofddoel van het project **Natuurvriendelijke Maasoever** is het verbeteren van de waterkwaliteit en hoogwaterveiligheid, het herstel van leefgebieden voor plant en dier en het creëren van een aantrekkelijk rivierenlandschap. Zo slaat Rijkswaterstaat met **Natuurvriendelijke Maasoever** dus vier vliegen in één klap.

Autograaf



Op Europees niveau zijn afspraken gemaakt om de waterkwaliteit van rivieren en de ecologische rijkdom langs de oevers te verhogen. De overgang van water naar oever moet natuurlijker worden. Bijkomend voordeel van het 'afschaven' van de oevers is dat er meer ruimte komt voor waterberging, ook 'op' de oever.

Rijkswaterstaat staat voor de taak 260 kilometer Maasoever her in te richten en dat gebeurt in tranches (gedeeltes). Martens en Van Oord voert de eerste 'tranche' van het oeverproject uit. Tussen Boxmeer en Ammerzoden, een afstand van zo'n 77 kilometer, moet 36,5 kilometer oever opnieuw worden ingericht. In de vorige eeuw is de

oever vooral verstevigd met stenen en is de Maas steeds meer op een kanaal gaan lijken. Enerzijds om de stroom van het water te reguleren, anderzijds om landbouw dicht bij de rivier mogelijk te maken.

Martens en Van Oord kreeg in maart 2009 het eerste deel van het Maasoever-project gegund voor bijna 10 miljoen euro en was daarmee niet de goedkoopste, Martens en Van Oord zat zelfs meer dan 2 miljoen euro boven de laagste inschrijfprijs. Volgens Dolf van Atteveld, regiomanager Oost, was het plan dat Martens en Van Oord indiende 'veruit het beste'. "Soms zijn openbare aanbestedingen zuur, maar in dit geval pakte het geweldig uit. Door de

waardering van de EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) mogen we het werk toch uitvoeren.

Beoordelen op EMVI betekent dat niet alleen naar de laagste inschrijfprijs gekeken wordt. De inschrijvende aannemer dient bij het afgeven van de prijs ook een Plan van Aanpak in. Hierin verwoordt de aannemer onder andere zijn technische werkwijze, maar ook hoe hij met diverse andere zaken omgaat. Rijkswaterstaat had aangegeven waar het plan op beoordeeld zou worden. Dit waren zaken als publieksgericht werken, het verkrijgen van vergunningen, duurzaamheid, procesbeheersing en planning. In ons plan hebben we goed gescoord op deze punten.



Door Rijkswaterstaat is dit, door middel van een vooraf opgestelde verrekenmethode, vertaald in een financieel bedrag, dat fictief van de inschrijfprijs wordt afgetrokken. Na beoordeling van ons plan bleek dat Martens en Van Oord voor Rijkswaterstaat de meest voordelige inschrijver was.

In ons plan hebben we aangetoond dat we erin konden slagen om de vele vergunningen op tijd binnen te hebben. Daardoor was onze planning ook in orde. Verder scoorde het plan goed op duurzaamheid en garandeerden wij zo min mogelijk hinder voor de omgeving." Het in de markt zetten van het materiaal dat vrijkomt met het graafwerk is een bijkomende uitdaging van het Maas-

oevers-project. "Van baggerspecie tot de allermooiste stortsteen", illustreert Dolf. "We proberen dat allemaal zo optimaal mogelijk te verkopen of bij eigen werken te gebruiken. Daar is Martens en Van Oord ook goed in, het opnieuw benutten van grondstoffen. Het was één van de sterke punten in ons plan."

Aan beide oevers van de Maas heeft Martens en Van Oord bij het project met dertien gemeenten, drie waterschappen, drie provincies, Natuur Beheer Organisaties en omwonenden te maken. Het maakt dat er bij de uitvoering veel partijen en belanghebbenden over de schouder meekijken, merkt ook projectleider Bart

Hubers op. "Daar hebben we veel mee te maken inderdaad. Al die partijen stellen voorwaarden, en ze willen ook weten of je die nakomt."

Rijkswaterstaat wil ook weten of Martens en Van Oord zich aan de opdracht houdt. Door middel van steekproefsgewijze toetsen wordt dat gecontroleerd. Vooral projectleider Bart heeft hier ervaring mee. "Ze zagen je flink door. Je moet kunnen aantonen dat je verantwoord met de omgeving omgaat, dat je de risico's van het werk kent en in de hand kunt houden en dat je je werk op orde hebt, ook administratief. Ook onze werknemers krijgen daarmee te maken. Dan stapt er iemand van Rijkswaterstaat

Autograaf



▲ De eerste resultaten van het project Natuurvriendelijke Maasoeveren zijn inmiddels zichtbaar. Het hoogwater van november 2010, de wind en de scheepvaart hebben het natuurlijke proces van afkalving en aanslibbing in werking gezet. Duidelijk te zien is hoe zich ecologisch waardevolle steilranden, ondiepe zones en zandstrandjes vormen, waar waterplanten kunnen groeien en vissen een paai- en schuilplaats vinden.



bij een machinist op de kraan om te kijken hoe hij zijn werk doet." Dolf vult aan: "Als ze zien dat je je werk goed doet, krijg je gelukkig meer vertrouwen. Volgens mij is Rijkswaterstaat heel tevreden."

Waar meer dan 36 kilometer oever aan twee kanten onder handen wordt genomen, ligt hinder voor omwonenden op de loer. Martens en Van Oord heeft dit grotendeels kunnen ondervangen door een groot deel van de afvoer van grond, grind, stenen en puin over het water plaats te laten vinden. In de Henriëttewaard bij Engelen, onder de rook van Den Bosch, is een opslagdepot voor stortsteen en basalt ingericht. Het materiaal wordt vanuit die plek verhandeld. Bart:

"Dat depot ligt op een paar honderd meter afstand van een appartementencomplex, deze afstand is als afdoende beoordeeld. De bewoners waren echter niet blij met het depot. Dat is vervelend, ze willen van hun rust genieten. Maar we doen er alles aan om zo min mogelijk hinder te veroorzaken, we hebben verder ook nauwelijks klachten gehad. We hebben bewust voor één depot gekozen. Je had ook meerdere kleine depots kunnen creëren, maar dan heb je op meer plekken overlast."

Natuurvriendelijke Maasoeveren is, de naam verradt het al, een echt natuurproject. "Dat is leuk, maar eigenlijk kun je dat over een jaar of vijf pas echt goed zien", zegt Dolf.

"Dan zou je een keer moeten gaan kijken. Maar het is een bijzondere klus. Je zit op het grensvlak van land en water, daar geniet je als vakidoot van." Bart: "Het is echt ontzettend mooi werken. De uitgestrektheid van de plekken waar je bezig bent, plekken waar je normaal nooit komt. En het is ook een heel diverse klus. We hebben bijvoorbeeld een visdeskundige ingehuurd, die ons wees op de aanwezigheid van het bermpje en de rivierdonderpad, op de plek waar we werkten. Die heeft hij eerst afgevangen en elders uitgezet voor we echt aan het werk konden."



Natuurvriendelijke Maasoeveren

Martens en Van Oord richt in opdracht van Rijkswaterstaat 36,5 kilometer oever van de Maas opnieuw in, voor het project Natuurvriendelijke Maasoeveren. Het project is een gevolg van enerzijds de noodzaak om meer water te kunnen afvoeren en anderzijds de wens de Maas een natuurlijkere inrichting te geven. Ook Landelijke en Europese richtlijnen, de Ecologische Hoofdstructuur, Kaderrichtlijn Water en Natura 2000, spelen hierbij een grote rol. Natuurvriendelijke Maasoeveren is verdeeld in verschillende tranches. De eerste tranche, die Martens en Van Oord uitvoert, beslaat een afstand van 77 kilometer en loopt door dertien gemeenten, te weten Boxmeer, Gennep, Cuijk, Mook en Middelaar, Heumen, Grave, Wijchen,

Oss, Maasdriel, West Maas en Waal, Den Bosch, Zaltbommel en Oss/Lith. Martens en Van Oord heeft een projectkantoor ingericht in Overasselt (gemeente Heumen). In de Henriëttewaard bij Engelen is een depot waar materiaal wordt opgeslagen dat later weer verhandeld wordt, bijvoorbeeld basaltsteen. Voor er begonnen is met graven, is er een uitgebreid explosievenonderzoek gedaan. Ook is alvast begroeiing op de oever verwijderd. Martens en Van Oord richt de oever opnieuw in in drie varianten. Bij 26 van de 36,5 kilometer oever moet de bestorting worden verwijderd (variant 1). De afspraak met Rijkswaterstaat is dat dit voor eind 2010 gebeurd is, en dat is ook gelukt. De andere twee varianten verei-

sen meer werk, daarvoor heeft Martens en Van Oord meer tijd (tot eind 2012). Bij een deel van de oever moet er grond boven de waterspiegel worden ontgraven (variant 2) en tenslotte is er een deel waar ook grond onder de waterspiegel weggehaald moet worden (variant 3). Daarnaast verricht Martens en Van Oord nog aanvullende werkzaamheden, zoals het verwijderen van kribben en het maken van een dassenterp en het rooien van begroeiing. Hoe diep en hoe ver op de oever de machinisten moeten graven, verschilt per stukje oever. Op sommige plekken legt Martens en Van Oord een kwelbeperkende laag van een licht kleimengsel aan. Dit moet ervoor zorgen dat er geen water wordt doorgelaten richting land.

Hoognodige baggerklus bij de Amercentrale

Hij moest nodig uitgebaggerd worden, de brandstoffenhaven bij de Amercentrale van Essent in Geertruidenberg. Door aanslibbing was de haven te ondiep geworden. Dat was vooral een probleem voor de koelwatervoorziening van de centrale.



Als er niet genoeg koelwater ingenomen kan worden, kan de centrale niet op vol vermogen produceren. Dat kost geld en dus moest er gebaggerd worden. Niet alleen bij de waterinlaat van de centrale lag het slib te hoog en was de waterdiepte daardoor te gering. Ook in de rest van de haven hadden de gebruikers er last van. De kolenbakken die aan de kade gelost werden, mochten niet te zwaar geladen zijn; anders zouden zij vast kunnen lopen. Ook de plezierjachtjes hadden moeite met aanleggen aan de steiger in de kleine jachthaven, omdat daar zich teveel slib had opgehoopt.

Aan Martens en Van Oord de opdracht om de klus bij de Amercentrale te klaren: het plan van Martens en Van Oord kwam

als beste uit de bus. Eén ding staat bij dat plan voorop: de elektriciteitsproductie in de centrale mag door het baggerwerk onder géén beding verstoord worden. “Het gedeelte in de buurt van de koelwaterinlaat hebben we gebaggerd toen de installatie voor onderhoud twee weken stilstand”, zegt Carlo Dingemans. Carlo (31) is projectleider voor de opdracht in Geertruidenberg. “Twee weken, dat is redelijk krap voor zo’n klus. We zouden eigenlijk in week 33 moeten beginnen, maar dat werd plotseling naar voren gehaald naar week 31. Het was allemaal even passen en meten om het voor elkaar te krijgen, maar het is gelukt.”

Martens en Van Oord heeft bij de Clauscentrale van Essent in Maasbracht al eerder

een vergelijkbare opdracht uitgevoerd, toen onder leiding van Johan van den Hout. Carlo: “We hebben dus al bewezen dat we zoiets in korte tijd kunnen doen.”

“De hele haven moet op een diepte van 6,5 meter komen te liggen. We hebben na het werk bij de waterinlaat een geul gegraven naar de kade waar de kolenbakken gelost worden, daarna hebben we de rest van de haven uitgebaggerd.”

Vooral aan de randen van de haven was de waterdiepte erg gering. Door de schepen en bakken die in de haven draaiden, waren er constant slibbewegingen. Het slib hoopte zich tegen de dijk op. Daar hadden ook de werknemers van Essent, die hun bootje in het speciaal voor hen aangelegde jachtha-



ventje hadden liggen, last van. “Sommige bootjes moesten zelfs aan de buitenkant van de steiger aanleggen, omdat het in het haventje te ondiep was”, zegt Carlo. “We moesten de steiger tijdelijk weghalen en alle bootjes verhuizen om het daar dieper te maken.”

Carlo, die al een jaar of zes bij Martens en Van Oord werkt, is niet alleen projectleider, maar was ook betrokken bij de voorbereiding van de klus. In verband met de vakantieperiode was hij de eerste weken ook nog uitvoerder. Daarna werd hij opgevolgd door Remko Put, een nieuweling bij Martens en Van Oord. “Remko heeft het goed opgepakt. Nadat Remko de uitvoering voor zijn rekening had genomen, heb ik weinig omkijken

naar het werk gehad. Vanaf twee pontons, de Ameroord en de Dongeoord, werd de haven bij de Amerocentrale uitgebaggerd. Het slib werd geladen in duwbakken en vervoerd naar de Ingensche Waarden bij Ingen. Daar wordt langs de Neder-Rijn een diepe, oude zandwinplas gevuld met bagger. Zo ontstaat uiteindelijk een ‘ondiep water met eilandjes’, dat moet uitgroeien tot een klein natuurgebied.

Martens en Van Oord gebruikt bij het baggeren gesloten grijpers. “Hiermee proberen we het laden van water zoveel mogelijk te voorkomen. Door de vakkundigheid van de machinist en de juiste middelen kunnen we het laden van water voor een groot deel voorkomen. Dit scheelt gewicht en is

daardoor gunstiger voor het milieu en de portemonnee.” Martens en Van Oord heeft ervoor gezorgd dat bij afronding van de klus de kolenhaven 6,5 meter diep is. Toen het baggerwerk klaar was, werd in december 2010 met een ploegboot de bodem geëgaliseerd en met GPS-apparatuur gecontroleerd of de voorgeschreven diepte overal bereikt is. Nu kan het koelwater weer probleemloos de centrale in, kunnen de kolenbakken weer helemaal volgeladen aan de kade aanmeren én kunnen de jachtjes en boten weer zonder problemen het haventje invaren.



Investeren in jonge werknemers

Arno Graveland

Jongeren aannemen en meteen verantwoordelijkheid geven, dat gebeurde bij Martens en Van Oord eigenlijk altijd al. Sinds enige jaren is er het traineeship. Net afgestudeerden die worden aangenomen en die in hun eerste jaar bij het bedrijf een vooraf vastgesteld programma krijgen aangeboden. Drie generaties (oud-)trainees aan het woord.

Arno Graveland (26) uit het Zuid-Hollandse Stolwijk, bij Gouda, kende Martens en Van Oord nog niet toen hij Civiele Techniek studeerde. “Martens en Van Oord viel wel op binnen het vakgebied waar mijn interesse lag. Als je bijvoorbeeld ziet hoe het bedrijf zich presenteert, hoe de machines eruit zien, alles is op en top verzorgd. Dat spreekt aan.” De ervaringen van Arno in zijn eerste jaren bij Martens en Van Oord zijn voor een deel hetzelfde als die van sommige andere trainees. Ook wat betreft de hoeveelheid verantwoordelijkheid die jongeren mogen dragen, als ze dat willen. “Ik zou niet weten welk ander bedrijf zulke mogelijkheden biedt”, zegt Arno, nu als werkvoorbereider actief bij de Markthal in Rotterdam. “De mensen hebben hier vertrouwen in elkaar en dus ook in de jeugd. Ik heb ook als uitvoerder in Middelburg gewerkt. Dan moet je het dus zelf zien op te lossen als

je een probleem hebt. Natuurlijk kun je terecht bij je projectleider, maar dat wil je niet meteen. Al met al zorgt dit ervoor dat het een erg leerzame periode is geweest.” Nu het huidige traineeshipprogramma een paar jaar operationeel is, begint het ook meer vastomlijnd te worden. Arno, die drie jaar geleden bij Martens en Van Oord begon, had niet het idee dat het programma van tevoren helemaal vaststond. “Maar dat kwam misschien ook omdat ik nogal een sterke mening heb. Ik wil veel buiten op de werken zitten. Ik wil het werk letterlijk zien als ik bezig ben. Dat betekent dat ik dus minder binnen heb gewerkt. Maar goed, ik ben bijvoorbeeld wel actief geweest in de calculatie van het project Natuurvriendelijke Maasoever, en dat was weer erg leerzaam.”

Ook oud-trainee Jan-Willem van Pelt (21) staat soms nog steeds te kijken van de verantwoordelijkheid die hij bij Martens en Van Oord krijgt. Zo was hij bijvoorbeeld al uitvoerder bij de reconstructie van de N57 in Middelburg. Niet dat hij het erg vindt. “Het is fijn dat je hier echt met je eigen ding aan de slag kunt. Als je bij Martens en Van Oord verantwoordelijkheid wilt dragen, kun je dat zelf aangeven. En dan wordt daar meestal goed op gereageerd.” Na het afronden van zijn MBO-opleiding kwam Jan-Willem met vier anderen in het traineeshipprogramma van Martens en Van Oord terecht. Martens en Van Oord wil met het traineeshipprogramma meer structuur geven aan de introductie van nieuwe, jonge werknemers in het bedrijf. Ze krijgen, onder begeleiding van een coach, een jaar de tijd om de verschillende disciplines waar Martens en Van Oord zich mee bezighoudt te leren kennen en komen regelmatig bij elkaar voor training, opleiding en evaluatie. Bijna alle trainees die gelijk met Jan-Willem begonnen, werken nog bij Martens en Van Oord. “Dat is leuk. Je weet dat je tegelijk bent begonnen, dus je blijft toch een soort groepje. We gaan ook nog wel eens samen stappen.”



Jan-Willem van Pelt



Jos Boers

Jan-Willem, een Zeeuw, werkt op dit moment op kantoor in de calculatie. Dit vooral omdat hij naast zijn werk bij Martens en Van Oord ook nog een deeltijdstudie HBO Civiele Techniek doet. Drie avonden in de week moet hij naar Rotterdam. "Als je dan binnen werkt, geeft dat wat meer rust. Ik heb ook energie nodig voor mijn studie." Jan-Willem kende Martens en Van Oord al een tijdje voor hij er écht in dienst

kwam. Ik heb er vanaf mijn achttiende vakantiewerk gedaan. Aan het spoor, aan de Scaldiahaven, ik heb ook stage gelopen bij Martens en Van Oord. Toen had ik eigenlijk al het gevoel dat ik er werkte."

Waar Jan-Willem en Arno hun traineeship al een tijdje achter de rug hebben, is Jos Boers (24) nog maar net begonnen. Jos, woonachtig in Ede, maakt deel uit van de

nieuwe lichte trainees, die in september 2010 zijn begonnen met een introductieweek. Daarin konden de nieuwe trainees kennismaken met het bedrijf, de mensen die er werken en werden er enkele projecten bezocht.

Jos is erg content met de mogelijkheden die hij bij Martens en Van Oord krijgt met het traineeshipprogramma. "Je krijgt de kans om in een jaar verschillende kanten van het bedrijf te zien. Ik ga nu aan het werk op het project Noordwest Tangent in Tilburg. Daarna draai ik mee op het bedrijfsbureau, vervolgens loop ik mee in de uitvoering op een 'nat' project en in het laatste deel zie je nog wat andere delen van Martens en Van Oord. Dat vind ik erg fijn, want ik weet nog niet precies welke richting ik uit wil." Niet alleen het programma, maar ook het gevoel dat Jos bij de gesprekken met Martens en Van Oord kreeg, gaven voor hem de doorslag om voor het bedrijf te kiezen. "Wat dat gevoel was? Ik zag dat er bij Martens en Van Oord al veel jonge mensen werken en dat de mensen oprecht geïnteresseerd zijn. Bovendien werd mij al snel duidelijk dat als je hier wilt ontwikkelen en als je daar echt voor wilt gaan, je er dan ook de kansen voor krijgt."

Traineeship

Bij Martens en Van Oord is een grote groep jonge en enthousiaste medewerkers werkzaam, waarvan er veel vanuit de schoolbanken direct het bedrijf ingestroomd zijn. Om dit ook in de toekomst te stimuleren, biedt Martens en Van Oord aan schoolverlaters een traineeship aan. Als trainee krijg je de kans om, onder begeleiding van een coach, in een jaar tijd verschillende aspecten van het bedrijf te ontdekken. Hierbij valt te denken aan calculatie, werkvoorbereiding, uitvoering, contractzaken, logistieke dienstverlening en handel in bouwstoffen. Deze leerzame en waarde-

volle periode is bij uitstek geschikt om te ondervinden waar je kwaliteiten liggen en op welke plaats je het beste tot je recht komt binnen Martens en Van Oord. Het einddoel van het traineeship is om de trainee een passende vaste aanstelling te kunnen bieden. Afhankelijk van opleiding, kennis en ambities van de kandidaat kan een persoonlijk opleidingsprogramma worden samengesteld. Enthousiasme, zelfstandigheid en de wil om iets te leren zijn de belangrijkste voorwaarden voor een waardevolle periode bij Martens en Van Oord.



Aanvoer van alle bouwstoffen over water

Grondwerk voor retentiebekken

Door het hele land worden allerlei projecten uitgevoerd om in de toekomst droge voeten te blijven houden. Zo ook in Het Limburgse Beegden, vlakbij Roermond. Daar is Van den Biggelaar Aannemingsbedrijf, in opdracht van Rijkswaterstaat, bezig met het maken van een retentiebekken, een gebied dat bedoeld is om water te kunnen bergen bij zeer hoge waterstanden.

Dat is nog niet alles: er moet ook iets gedaan worden aan kwelproblematiek van het Lateraal Kanaal, dat naast het nieuwe overloopgebied ligt. Kwelwater dat daar onder de dijk doorloopt, neemt ook

zanddeeltjes mee, het zogenaamde piping. Daardoor ontstaan kanaaltjes die steeds groter worden, en dat is niet de bedoeling. Om dit te voorkomen, worden door Van den Biggelaar verschillende maatregelen

getroffen, waaronder grondverbeteringen en kwelschermen. Het Lateraal Kanaal ligt tussen Heel en Buggenum en heeft een lengte van 8 km. Dit kanaal biedt een kortere en snellere route ten opzichte van de oorspronkelijke Maas-route.

Van den Biggelaar heeft voor het grondwerk de hulp van Martens en Van Oord ingeroepen. Als Van den Biggelaar de kwelmaatregelen heeft uitgevoerd, brengt Martens en Van Oord de dijken weer op hoogte met kernmateriaal en afdekklei. De combinatie Martens en Van Oord – Van den Biggelaar levert het materiaal vanaf het gezamenlijke project Natuurvriendelijke

Profileren dijktalud



Maasoevers, Martens en Van Oord vervoert het naar de plaats van bestemming, waar het verwerkt wordt.

Jan Blom – die één week na de oprichting (1986) bij Martens en Van Oord in dienst kwam – is namens Martens en Van Oord uitvoerder in Limburg. Hij moet ervoor zorgen dat de schepen, loskraan, dumpers, shovel en bulldozers blijven varen, draaien en rijden. Dat is niet altijd even makkelijk, want het werk kan niet in één ruk worden uitgevoerd. “Er zit nogal eens een ‘knip’

in”, zegt de 57-jarige Jan. Zoals nu: Van den Biggelaar is bezig met de aanleg van een riool en daardoor kan Martens en Van Oord even niet verder. Jan: “Daardoor loopt het werk allemaal een beetje naar achteren, dat is soms lastig plannen.”

Een groot deel van de grond die Martens en Van Oord in Limburg gebruikt, komt van het werk aan de Natuurvriendelijke Maasoevers tussen Boxmeer en Ammerzoden (zie pagina 3). Ook bij dat project is Jan Blom uitvoerder, wat hem veel kilometers

in de auto oplevert. “Het is veel heen en weer rijden. Je wilt natuurlijk bij allebei de projecten zo veel mogelijk een vinger aan de pols houden, al is dat soms lastig als je op het andere werk zit. Gelukkig heb ik op het ene werk een trainee aan het werk en op het andere een praktikant. Dat maakt het al wat makkelijker.”

Autograaf





Retentiebekken Lateraal Kanaal

In het gebied tussen sluis Heel, de wijk Sleijdal (Heel), het dorp Beegden, de N280 en het Lateraal Kanaal wordt een retentiebekken aangelegd, als onderdeel van de Maaswerken. Een retentiebekken is een gebied dat pas bij zeer hoge waterstanden volloopt, zodat de rivier deze grote hoeveelheid water op dat moment niet hoeft af te voeren. Dat betekent dat het water in de Maas bij Roermond ca. 10 tot 15 centimeter lager komt te staan dan dat zonder het retentiebekken het geval zou zijn. Dit kan net voldoende zijn om ervoor te zorgen dat bepaalde gebieden niet onderlopen. Bij een volledig gevuld bekken (oppervlakte 290 hectare) staat

het water gemiddeld 3,5 meter hoog. Het retentiebekken zou gemiddeld eens in de veertig jaar water moeten opvangen. Eens in de 250 jaar zou het bekken zich helemaal kunnen vullen.

Het project omvat verder de aanleg van ongeveer zeven kilometer nieuwe kades, vier kilometer fietspad, inspectiewegen op de kades, landbouwwegen en diverse betonconstructies, waaronder uitlaatwerken en een inlaatwerk voor het water.

(Bron: Van den Biggelaar)



Onze eerste treden op de CO₂-prestatieladder

Klimaat in beweging

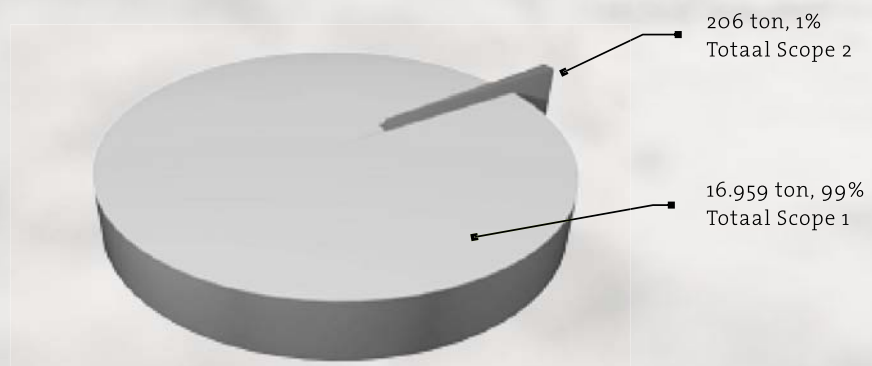
Het zal niemand zijn ontgaan. Internationaal wordt via de media de noodklok geluid over opwarming van de aarde en verandering van ons klimaat. Menselijk handelen heeft grote invloed op ons klimaat en vraagt om collectieve bewustwording en gedragsverandering. Martens en Van Oord onderkent haar verantwoordelijkheid in dit proces en is zich ervan bewust dat door zuiniger om te gaan met energie en grondstoffen een bijdrage geleverd kan worden aan de maatschappelijke doelstellingen voor huidige en toekomstige generaties.

De voetafdruk gemeten

Voor het jaar 2009 heeft Martens en Van Oord de CO₂-footprint inzichtelijk gemaakt op basis van een emissie-inventaris. Jaarlijks wordt deze inventaris geactualiseerd. Wat direct opvalt, is dat vrijwel de gehele footprint wordt veroorzaakt door de directe emissies (scope 1) van onze organisatie. De indirecte emissies, bijvoorbeeld door elektriciteitsverbruik, privé-auto's en vliegreizen (scope 2) zijn relatief gezien verwaarloosbaar.

De CO₂-uitstoot wordt vrijwel geheel veroorzaakt door het diesilverbruik. Het gaat daarbij om bouwmatieel op projecten, transport met vrachtwagens en schepen en het gebruik van personenauto's. De sleutel tot het verminderen van de CO₂-footprint van Martens en Van Oord ligt dus in brandstofbesparing.

CO₂-Emissie-inventarisatie 2009: 17.165 ton



Energiedrager	Eindverbruik	Eenheid	Ton CO ₂ uitstoot
Aardgas	27.287	m ³	50
Diesel	1.283.487	liter	4.024
Elektriciteit	295.976	grijze stroom in kWh	179
Rode Diesel (gasolie)	4.107.927	liter	12.878
Autobrandstof	127.330	gedeclareerde kilometer	27
Vliegtuigbrandstof	-	vliegtuigkilometers	0
Koelmiddel	4	kilogram	7

Goed kan nog beter: de reductiedoelstellingen

Om de CO₂-uitstoot structureel te blijven verminderen heeft Martens en Van Oord de reductiedoelstellingen vastgesteld. Jaarlijks wordt een reductie van de CO₂-emissie van 2% nagestreefd. Ten opzichte van

het ijkjaar 2009 is de doelstelling om in 2020 de CO₂-emissie met minimaal 20% te hebben teruggebracht. De verwachting is dat Martens en Van Oord in de komende periode zal groeien. Het behalen van de reductiedoelstellingen kan in absolute zin moeizaam blijken. Om de effectiviteit



teit van de maatregelen beter te kunnen toetsen, wordt verantwoording afgelegd over de CO₂-prestatie aan de hand van een productiemaatstaf (bijvoorbeeld per FTE, projectuur of per euro omzet).

Maatregelen om de CO₂-emissie te verlagen

Martens en Van Oord brengt een groot aantal maatregelen al dagelijks in de praktijk. Zo beschikt Martens en Van Oord over een goed onderhouden machine- en wagenpark dat doorlopend wordt geactualiseerd op basis van EURO- en STAGE normen.

Door te kiezen voor optimale logistieke planning en modal shift worden onnodige transportbewegingen voorkomen. Een goed voorbeeld daarvan is het transport van zand uit de zomerbedverdieping van de Maas. Het materiaal wordt door middel van een bewerkingsinstallatie op de Maas ontwaterd en ontdaan van slib en te grof materiaal. Door het volume te beperken zijn er veel minder schepen nodig voor transport naar de Zandfabriek van Martens en Van Oord in Moerdijk.

Het gebruik van de 'stalen snelweg' (extra grote stalen rijplaten) van Martens en Van Oord is een in het oog springende maatregel om bij grootschalig grondverzet de rolweerstand te verkleinen. Daarnaast zijn de vrachtwagens van Martens en Van Oord uitgevoerd met lichtgewicht

aluminium laadbakken. Door deze maatregelen is Martens en Van Oord in staat het brandstofverbruik bij grondtransport aanzienlijk te verminderen.

Martens en Van Oord stimuleert de keuze voor personenauto's en busjes uit de 14% of 20% bijtellingscategorie. Deze energiezuinige voertuigen hebben een laag brandstofverbruik en stoten daarmee weinig CO₂ uit per gereden kilometer.

Doordat veel technische maatregelen al zijn genomen, zet Martens en Van Oord vooral in op maatregelen die de bewustwording verbeteren en gedragsverandering teweeg brengen. In het kader van het energiemanagementsysteem worden jaarlijks op basis van een kansenregister maatregelen vastgesteld om de reductiedoelstellingen te verwezenlijken.

De voornaamste maatregelen voor 2010-2011 zijn hier weergegeven:

- Cursus ten behoeve van energie-efficiëntie voor machinisten van het materieel;
- Cursus ten behoeve van zuinig rijgedrag voor chauffeurs van trucks;
- Proef voertuigmanagementsysteem (Shell Fuel Save Partner);
- Inkoop Groene stroom / Duurzame energie;
- Terugdringen transportbewegingen door transportband tussen ATM en Martens en Van Oord te Moerdijk.

Naast deze maatregelen is Martens en Van Oord bezig met de voorbereidingen voor een nieuw, energiezuinig kantoor.

Bewustwording en verantwoordelijkheid in de keten

Het realiseren van het beleid is de verantwoordelijkheid van Martens en Van Oord én de medewerkers. Niet alleen van eigen medewerkers, maar ook van de projectpartners wordt een bijdrage verwacht. Daarom blijft Martens en Van Oord transparant communiceren over de doelen, maatregelen en de behaalde resultaten. Ook wordt deelgenomen aan initiatieven met stakeholders om bewustwording en CO₂-reductie in de keten te bevorderen. Zo kan een wezenlijke bijdrage geleverd worden aan een goed klimaat voor huidige en toekomstige generaties.

Uw bijdrage

Nieuwe ideeën voor duurzame werkwijzen en mogelijke energiebesparingen zijn van harte welkom. Een ieder wordt van harte uitgenodigd om hieraan mee te werken. Ideeën, voorstellen en suggesties kunnen verstuurd worden naar Toon van Mierlo, adviseur Wet en Milieu, via info@mvogroep.nl.



Aanpassen Limburgse sluisen is een complexe klus

Voor technisch specialist Rick Munnik stond de afgelopen tijd en staat de komende periode in het teken van drie sluisen in Limburg. Zoals afgelopen zomer, waar anderen op vakantie gingen of lekker achter in de tuin zaten, was Rick met zijn team bijna dag en nacht bezig met één van de werkzaamheden van de complexe klus: de renovatie en aanpassing van de sluiscomplexen van Heel, Maasbracht en Born.

Met de aanpassing van de sluisen in de Maas is ruim 150 miljoen euro gemoeid. Besix Nederland kreeg de opdracht, in samenwerking met Mourik Limburg. De sluisen moeten worden gemoderniseerd omdat Rijkswaterstaat de Maas geschikt wil maken voor 2-baks

duwvaart. De sluisen in Heel, Maasbracht en Born moeten daarop berekend zijn en daarom wordt van iedere sluis één sluiscolk met tachtig meter verlengd, worden de voorhavens aangepast en de rest van de sluiscomplexen gerenoveerd. De drie Maassluisen in Limburg

behoren, met een schuthoogte van twaalf meter, tot de grootste van Nederland.

Besix Nederland schakelde de combinatie Martens en Van Oord – Kuypers Kessel in voor het grondwerk, zowel droog als nat. Martens en Van Oord doet het natte grondwerk en ontgraft de in totaal 7 bouwkuisen voor de verlenging van de kolken en het verplaatsen van de sluisdeuren. Ook is afgesproken dat Martens en Van Oord, met Johan van den Hout als projectleider, nog een aantal andere activiteiten uitvoert, zoals het inrichten van depots en het aanbrengen van bodembeschermingen. Kuypers Kessel zorgt binnen de combinatie



Rick Munnik (l)



voor het droge en kleinschalige grondverzet rondom de sluisaanpassingen.

Qua kuubs die verzet moeten worden is het nog niet eens zo'n heel grote klus, zegt Rick Munnik (25), die als werkvoorbereider en uitvoerder bij de aanpassing van de sluisen betrokken is. "Het is een heel complexe klus. De combinatie van de verschillende werkzaamheden en overige onderaannemers maakt dat de uitvoering van het werk best lastig is, ook omdat je met heel strakke plannings en met elkaar te maken hebt. De aanpassing van alle drie de sluisen wordt gefaseerd uitgevoerd, dus je moet heel zorgvuldig plannen."

Het 'sluisenwerk' slokte het grootste deel van de zomer op voor Rick, die daarvoor in de kost zat. "Het werk is zeer afwisselend en zeer intensief, al meteen vanaf de eerste week. Ik ben bij Martens en Van Oord begonnen als trainee, en dit is mijn eerste echte klus daarna. De eerste weken van afgelopen zomer waren ontzettend druk, toen is er dag en nacht gewerkt. Een deel van het werk viel ook precies in de bouwvakvakantie, dus toen hebben we doorgewerkt."

Een voordeel als je drie sluisen op moet knappen is dat je veel dingen drie keer achter elkaar doet. Daar kun je heel wat van

leren, merkt ook Rick. "Je steekt er erg veel van op. We hebben net de eerste bouwkuip gemaakt. Dat zal op de volgende locaties iets sneller gaan, verwacht ik, omdat je de werkmethode kunt optimaliseren naar aanleiding van de opgedane ervaringen."

Martens en Van Oord is nog tot eind 2012 bezig, voordat het werk definitief opgeleverd wordt. Rick Munnik verwacht er tot het einde toe bij te zijn. "Ik blijf gewoon op het werk zitten, en wanneer het wat rustiger wordt, zal ik er andere werkzaamheden bij gaan doen. De tijd zal het leren."

Unieke samenwerking leidt tot prachtige jachthaven

De jachthaven aan het Grevelingenmeer bij Bruinisse; dat was een paar jaar geleden een niet al te groot, oud haventje. En kijk eens hoe het er nu bij ligt. Een verdubbeling naar 875 ligplaatsen, een aangenaam pleintje met een spiksplinternieuw havenkantoor, een supermarkt, café-restaurant (met drijvend terras!) en een zeilschool. Grotendeels het resultaat van een 'absoluut unieke' samenwerking tussen Den Daas Recreatie en Martens en Van Oord.





Henk Gravestein ziet ze regelmatig langskomen in het weekend: medewerkers van Martens en Van Oord die hun gezin laten zien waar ze doordeweeks mee bezig zijn in Bruinisse. “Je kunt zien dat ze trots zijn op hun werk”, zegt Gravestein, namens Den Daas Recreatie projectmanager van de uitbreiding van Thuishaven Bruinisse. En terecht, vindt hij: “Die jongens maken van water land en van land water, dat vind ik zo indrukwekkend om te zien. En je kunt wel veel op papier zetten, maar uiteindelijk zijn het de mensen op de werkvloer die het werk maken. En ze hebben het geweldig gedaan.”

Het eindresultaat van al het werk is schitterend. Nu wordt er hier en daar nog een laatste hand gelegd aan de werkzaamheden, maar het is niet moeilijk voor te stellen hoe het havencomplex er deze zomer op een mooie zaterdagmiddag uitziet. “Het is echt prachtig”, vindt ook Bas van de Lagemaat (28), die de laatste periode namens Martens en Van Oord projectleider was in Bruinisse.

Gravestein komt superlatieven tekort als hij praat over de samenwerking met Martens en Van Oord. “Het is zó geweldig gegaan. Ik heb ook andere projecten gedaan, maar deze samenwerking was

absoluut uniek. Alle mensen van Martens en Van Oord die ik ben tegengekomen deden er alles aan om te zorgen dat er iets moois kwam te liggen. Ze denken altijd met je mee en ventileren altijd hun mening. Niet om een stelling in te nemen, maar alleen om eventuele problemen zo snel mogelijk op te lossen.”

Er moest nogal wat gebeuren in Bruinisse. Het haventje was oud en niet al te groot, de voorzieningen waren gedateerd. Kortom: hoog tijd om er wat aan te doen. Maar terwijl alle voorzieningen vervangen werden en het aantal ligplaatsen fors werd uitgebreid, moest de haven wel gewoon





doordraaien. Best lastig, als er bijvoorbeeld met zand gewerkt moet worden. Geen van de booteigenaren zat erop te wachten dat zijn jacht gezandstraald werd en dat de lieren zouden gaan 'knarsen'. "We hebben van alles gedaan: de boel natgehouden, een grote schutting neergezet", zegt Bas. "Daar zat veel werk in, maar uiteindelijk is het wel goed gelukt."

Een of twee eigenaren van een ligplaats vertrokken, omdat ze zich stoorden aan de uitbreidingswerkzaamheden. "Maar de rest is allemaal gebeven", zegt Gravestein. Het toverwoord is volgens hem communicatie.

"Eerlijke en heldere communicatie. Leg uit wat je aan het doen bent en waarom. Dan hebben mensen er ook meer begrip voor als ze er een keer wat van merken."

Er was één ding dat Gravestein meteen opviel. Die jongens van Martens en Van Oord, die hebben een marketingtic. "Ze waren hier nog niet eens begonnen, of je zag overal de MvO-vlaggetjes al wapperen. En als je kijkt hoe perfect het materieel waar ze mee werken eruit ziet, daar hebben ze echt over nagedacht hoor." Inmiddels lijkt hij ook al met het virus te zijn besmet. Op zijn kantoor staat een miniatuur van

één van de wit-groene machines die Martens en Van Oord in de jachthaven gebruikte. "Wat een geweldig spul."

In mei wordt de vernieuwde en uitgebreide jachthaven in Bruinisse officieel geopend met een feestelijk weekend. Voor Henk Gravestein en de medewerkers van Den Daas is de voldoening erg groot. "We hebben er veel uren ingestoken, maar het was het waard. Het is honderd procent geworden zoals we het wilden."

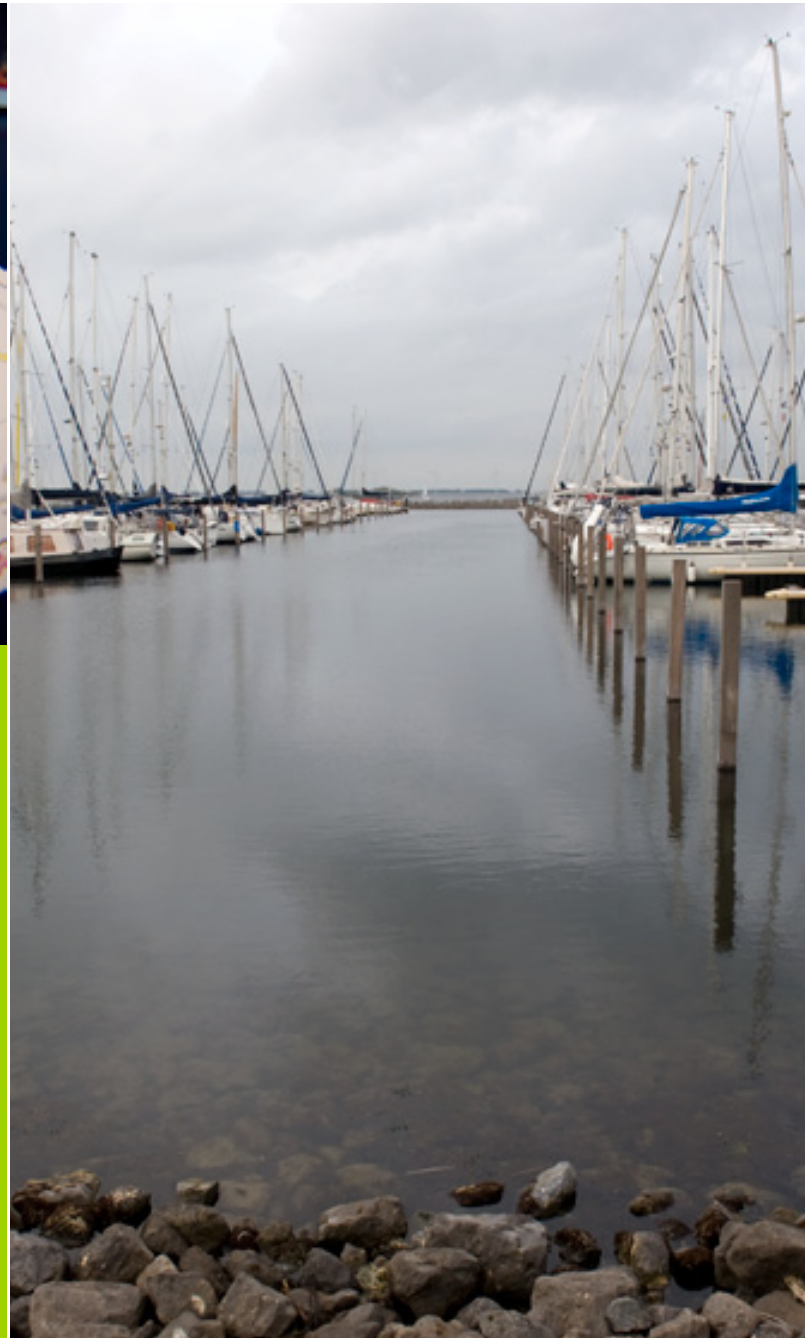
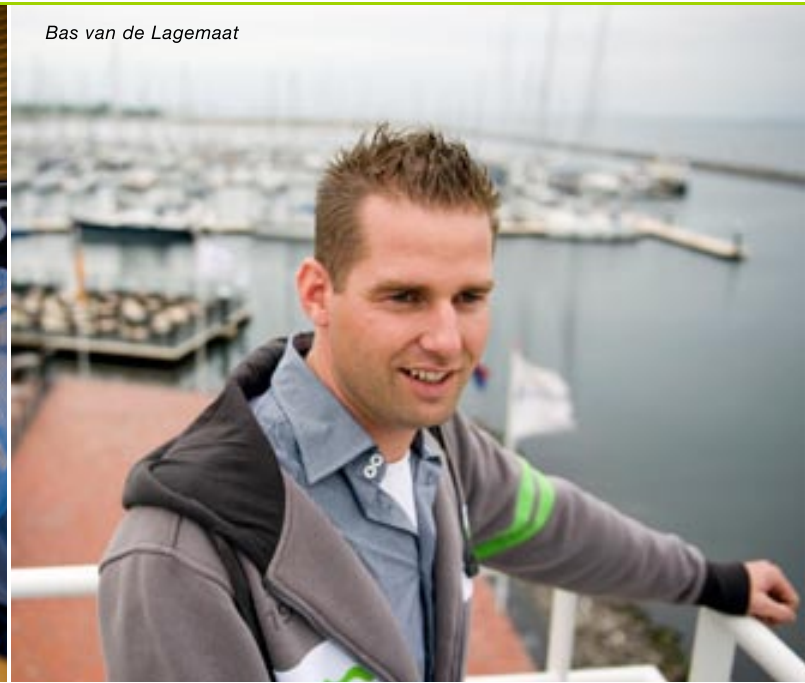
Koninklijk bezoek in de jachthaven



Henk Gravestein (l)



Bas van de Lagemaat



Uitbreiding jachthaven

Martens en Van Oord werkte de afgelopen 2,5 jaar in opdracht van Den Daas Recreatie aan de uitbreiding van de jachthaven van Bruinisse, gelegen aan het Grevelingenmeer op het Zeeuwse Eiland Schouwen-Duiveland. De haven, die een oppervlakte van tien hectare had, werd in stappen uitgebreid naar 25 hectare. Hierdoor komt er ruimte voor ongeveer achthonderd extra ligplaatsen. Den Daas Recreatie heeft ook havens in Naarden, Almere en Olburgen. Samen met Den Daas en Grontmij vormt Martens en Van Oord een bouwteam. Martens en Van Oord was in de uitvoering onder meer verantwoordelijk voor het aanbrengen van de nieuwe havendam, het op diepte brengen van de nieuwe haven en het aanleggen van de terreinen voor de winkels, het restaurant, het havenkantoor, parkeerplaatsen en de andere voorzieningen. De werkzaamheden van Martens en Van Oord zijn inmiddels klaar, in mei 2011 wordt de haven officieel geopend.

Ontgraven van spoorballast



Sporen in Arnhem

Het stationsgebied in Arnhem verandert de komende jaren ingrijpend. Met het project Sporen in Arnhem bouwt ProRail een knooppunt dat het toenemend aantal treinen en reizigers betrouwbaar en snel kan verwerken.

Wat gaat er gebeuren?

Sporen in Arnhem omvat de aanleg van een vrije kruising, een vierde perron en twee nieuwe perronsporen op het station. Bovendien voorziet het project in de herinrichting van het emplacement aan de westkant en oostkant van het station en in de vervanging van de perronkappen en traverse. De afronding van het project is eind 2011 gepland.

Nut en noodzaak

Arnhem is belangrijk voor het Nederlandse spoorwegnet. Op het knooppunt komen immers de lijnen naar Utrecht, Nijmegen, Zutphen en Duitsland samen. Op deze lijnen wordt het steeds drukker, want het reizigersvervoer per trein groeit flink. In de toekomst zet die groei nog verder door. De situatie in Arnhem is daarop niet berekend. Nu al knelt het. Zo kunnen de treinen van en naar Utrecht en Nijmegen maar beperkt tegelijk binnenkomen en vertrekken en

moeten de treinen vaak op elkaar wachten. Daardoor ontstaan vaak vertragingen die ook gevolgen hebben voor de punctualiteit in de rest van het land.

Herinrichting emplacement

Door het emplacement slimmer in te richten, neemt het aantal wissels met ongeveer een derde af. Dat scheelt ook veel geluidsoverlast. Bovendien kunnen treinen sneller binnenkomen en vertrekken.

Bron: Prorail

Martens en Van Oord is betrokken geweest bij de herinrichting van het emplacement in de zomer van 2010. Er komen nog 2 fases in de zomer van 2011 waarbij Martens en Van Oord waarschijnlijk ook betrokken wordt in de uitvoering.



Verwerken van ballastmateriaal nabij dive-under



Profileren van nieuwe onderlaag



Verwerken van ballastmateriaal



Profileren van het cunet



Afbouw van het emplacement



Ontgraven van het cunet in de nacht



Afvoeren van vrijkomend materiaal naar zeefinstallatie

Autograaf





Wilhelminakade Eemshaven

Na voltooiing van de baggerwerkzaamheden vorig jaar is Martens en Van Oord, in opdracht van BAM Civiel, rond de bouwvakvakantie gestart met het aanvullen van de kademuur in de Wilhelminahaven.

Het ophoogmateriaal hiervoor wordt geput uit de haven vlak voor de gebouwde kademuur, en wordt daarna gedeponneerd over de kademuur, waar het ophoogmateriaal in lagen van een halve meter wordt verwerkt tot de uiteindelijke hoogte van 5m+ NAP. De aanvulling van de zuidelijke kade en de oostelijke kademuur zijn klaar. Ondertussen zijn BAM Civiel en BAM Wegen gestart met de aanleg van de riolering en kraanbaan op de zuidzijde.

De nog uit te voeren werkzaamheden bestaan uit het aanvullen van de kademuur aan de noordzijde van de haven (met een totale lengte van 525 meter) en het ontmantelen van de bestaande zeekering in de mond van de haven (het verwijderen van klei en stortsteen). Het waarborgen van een waterkerende constructie voor de Eemshaven is hierbij van groot belang. Zodra de nieuwe constructie aan de eisen voldoet, start Martens en Van Oord met het ontmantelen van de dijk.

De Mensen die het Maken

Yntze Wiebenga (68)

‘Ik wil
graag
door’



“Toen ik 65 was, zei ik tegen Teus: ‘Ik wil best met pensioen, maar weet wel dat ik daarna iedere dag gewoon kom.’ Ik heb geen zin om thuis te gaan zitten, echt niet hoor.

Collega's over Yntze

“Als Yntze onderdelen moet halen en ze liggen niet klaar, draait hij om. Het woord geduld komt in zijn woordenboek echt niet voor.”

“Ans is zijn steun en toeverlaat. En ze is blij dat hij nog steeds iedere dag de deur uit gaat.”

“Je moet hem niet kwaad maken. Dan zal Yntze jou wel even komen vertellen hoe het zit. Wie dat is, maakt hem echt niet uit.”

“Een geliefde collega. Hij spant zich zo in om het iedereen naar de zin te maken.”

“Yntze zal z'n werk nooit uit zichzelf opgeven. Daarvoor is het hem veel te lief.”

Nee, thuiszitten is niks voor mij. Wat moet ik daar doen? Bij mensen op de koffie gaan, boodschappen doen? Dat kan toch ook als ik om half vier 's middags thuis kom? Dan heb ik nog tijd genoeg.

Sinds 1990 werk ik bij Martens en Van Oord, daarvoor zat ik in de landbouw, en in de Biesbosch. Ik probeer de jongens hier zoveel mogelijk te helpen. Ik rij veel rond: inschrijvings-stukken voor aanbestedingen wegbrengen, onderdelen ophalen en wegbrengen, enzovoorts. Ze kennen me overal. Ik heb m'n auto nu drie jaar, er staat ruim 278.000 kilometer op. Ieder middag tank ik 'm vol, op weg naar huis. Is dat maar vast gebeurd voor de volgende dag; kun je met een volle tank op pad. Ik krijg binnenkort een nieuwe auto. Het gaspedaal zit weer links, dat hebben ze speciaal zo gemaakt voor mij. Een jaar of twaalf geleden moest mijn rechterbeen worden afgezet, door problemen met mijn bloedvaten. Ik heb nu een houten been.

Als ik ergens naartoe moet om iets op te halen, bel ik een kwartier van tevoren op om te zeggen dat ik er aan kom. Dan ligt

het tenminste klaar als ik er ben. Want aan wachten heb ik een hekel. Stilstaan en koffiedrinken, daar hou ik niet van, hoor. Ik wil graag door. Thuis ook, ik zoek altijd iets om te doen. Dan kijk ik 's avonds bijvoorbeeld of er nog iets aan de buitenboel is dat moet gebeuren. En ik probeer nog steeds te gaan fietsen met m'n vrouw Ans. Dan gaan we een kilometer of tien, we hebben van die fietsen met een elektrische motor erop. Zolang de gezondheid het toelaat, wil ik dat blijven doen.

Als er niks geks aan de hand is, rijd ik iedere ochtend om kwart over zeven thuis in Werkendam weg om naar Oosterhout te gaan. Ik ben er 52 weken in het jaar, vijf dagen per week. Als het wat rustiger is, ga ik eerder weg, maar ik kom elke dag. Dan zeggen ze tegen me: ‘moet jij niet op vakantie?’ Maar waarom zou ik? Ik vind het heerlijk zo, dit is al vakantie voor mij. Je weet natuurlijk nooit wat er gebeurt, je gezondheid kan zomaar omslaan. Maar als het kan, wil ik dit nog zo lang mogelijk volhouden.”



Basis gelegd voor duurzaam bedrijvenpark Hoeksche Waard

De vijf gemeenten in de Hoeksche Waard werken samen aan een nieuw bedrijvenpark. Duurzaamheid is een belangrijk thema bij de inrichting, ontwikkeling en uitvoering van het Bedrijvenpark bij Heinenoord. Martens en Van Oord deed de voorbelasting.



Bedrijvenpark Hoeksche Waard

In Bedrijvenpark Hoeksche Waard werken de vijf Hoeksche Waardse gemeenten (Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen) samen aan de ontwikkeling en exploitatie van het regionale Bedrijvenpark Hoeksche Waard. De werkzaamheden van dit project vinden plaats op het grondgebied van de gemeente Binnenmaas. Bedrijvenpark Hoeksche Waard wordt een duurzaam en onderscheidend bedrijvenpark en is gelegen in de Oost-Zomerlandse polder tussen de A29 en Puttershoek en naast het bestaande bedrijventerrein Boonsweg. Het bedrijvenpark is 112 hectare groot, waarvan 60 hectare uitgeefbaar is. Het bedrijvenpark zal gefaseerd worden ontwikkeld, de eerste fase omvat 20 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein. Verwacht wordt dat er gemiddeld 4 hectare per jaar wordt uitgegeven. Bedrijvenpark Hoeksche Waard is primair bedoeld voor bedrijven uit de Hoeksche Waard. Welkom zijn starters, gevestigde bedrijven en bedrijven die een sterke binding met de Hoeksche Waard hebben. Solitaire kantoren, nieuwe detailhandel en havengerelateerde bedrijvigheid zijn niet de doelgroep van het Bedrijvenpark Hoeksche Waard. Conform het bestemmingsplan zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 (met vrijstelling 4) toegestaan. De grootte van de bedrijfskavels varieert tussen de 2.000 en 20.000 vierkante meter. Meer informatie: www.bedrijvenparkhw.nl

Martens en Van Oord maakt ook in de Hoeksche Waard gebruik van het inmiddels beproefde concept van de 'stalen snelweg' voor het zandtransport. Rijplaten van 12 bij 3,5 meter worden neergelegd op de route van de SuikerUnie-haven in Puttershoek tot aan Heinenoord. Dwars door de slibvelden van de suikerfabriek en het verderopgelegen akkerland. Dat levert de nodige voordelen op. Minder belasting voor het milieu (een wens van de opdrachtgever), weinig 'schade' aan het akkerland en de openbare weg en minder overlast voor omwonenden. De opdrachtgever, Bedrijvenpark Hoeksche Waard C.V., is tot nu toe dan ook erg

tevreden over het werk van Martens en Van Oord, dat de voorbelasting van het bedrijvenpark voor zijn rekening neemt. Met een voorbelasting wordt voorkomen dat de aan te leggen wegen en riolering na de realisatie verzakken. De toekomstige wegen worden met zand opgehoogd, zodat het daarna kan zetten of inklinken. Dat duurt naar verwachting een half jaar.

Ronnie van der Pluijm, uitvoerder op het werk: "Toen we begonnen, was er nog wat denkwerk te verrichten. We moesten, om in ons eigen tempo het transport te kunnen verrichten, enkele passeerplaatsen inrichten. Dit stond echter in het bestek

niet goed omschreven, dus we gingen van start met enkele wijzigingen. Zo hebben we ook, om tijd te winnen, de ophoogslagen (de tijd waarna een volgende laag kan worden aangebracht) anders in kunnen vullen waardoor we de uitvoeringstijd met circa 3 weken hebben kunnen versnellen." Voor de klus in Heinenoord is bijna 110 duizend kuub zand nodig. Een stukje minder dan bij een soortgelijke klus van Martens en Van Oord in Zestienhoven, waar voor de voorbelasting van een nieuwe woonwijk 600 duizend kuub nodig was. 80 duizend kuub is ATM-zand, dat wordt vanuit de nieuwe insteekhaven van Martens en Van Oord in Moerdijk naar Puttershoek



gevaaren. De rest van het materiaal komt ook uit Moerdijk, en wel van een bestaande voorbelasting bij CCT Moerdijk. “We waren niet de laagste inschrijver”, zegt Ronnie. “Maar omdat we over zand met de juiste kwaliteitskenmerken beschikten, hebben we de opdracht toch gekregen.”

In totaal is de klus in de Hoeksche Waard geklaard met een aantal trailers, twee shovels, een kraan bij de Suiker Unie in Puttershoek en de nodige machines en een laadbrug om de ingehuurde schepen te beladen. Martens en Van Oord doet niet alleen de voorbelasting van het bedrijvenpark, maar graaft bijvoorbeeld ook sloten.

De aanleg van het bedrijvenpark bestaat uit vijf fases, dit is de eerste. Dat Martens en Van Oord ook de tweede fase voor zijn rekening neemt, is geen zekerheid. Ronnie: “Ook al gaat het goed en is de opdrachtgever tevreden, je hebt natuurlijk te maken met Europese aanbesteding.”

De voorbelastingsklus in de Hoeksche Waard, die een kleine drie maanden in beslag heeft genomen, werd door Martens en Van Oord eind november 2010 afgerond.



Granulight krijgt groen label

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen is vandaag de dag niet meer weg te denken in onze maatschappij. Duurzaam bouwen, met respect voor mens en milieu, is binnen Bouwend Nederland een begrip geworden. Bouwstoffen worden daarbij gedurende hun hele levenscyclus beoordeeld op hun effecten voor het milieu. De overheid stimuleert dit door haar beleid van 'duurzaam inkopen'. Zo wordt de verantwoordelijkheid in de gehele keten gevoeld.

Martens en Van Oord biedt haar afnemers in dit kader een unieke oplossing. Sinds november 2010 heeft Granulight het groene label DUBO® keur verkregen voor Granulight.

Door het onderzoeksinstituut NIBE (Nederlands Instituut voor Bouwbiologie en

Ecologie), hét kennisinstituut voor milieubelastingen van bouwmaterialen, is Granulight getoetst volgens de methode van de Levenscyclusanalyse (LCA). Op basis van dit onderzoek is Granulight beoordeeld als een van de beste DUBO® keur keuzes.

Daarmee is Granulight één van de meest milieuvriendelijke lichte ophoogmaterialen op de markt. Dat komt vooral omdat het materiaal zonder energieverbruik wordt geproduceerd, 100% wordt hergebruikt en over geringe afstanden wordt getransporteerd. Ook behoeft geen landschap te worden aangetast om materiaal te winnen. Uitsluitend de meest milieuvriendelijke producten

binnen een bepaalde toepassing komen in aanmerking voor het DUBO® keurmerk.

Naast het KOMO® productcertificaat voor milieuverantwoorde toepassing in werken volgens Besluit Bodemkwaliteit, en de kwaliteitskeurmerken CE en ISA keur heeft Granulight dus nu ook het DUBO® certificaat.



Colofon

Autograaf is een periodieke uitgave van Martens en Van Oord.

redactie: Dineke van Tilborg-Bouman
tekst: Chris van Mersbergen
fotografie: Huub Hendriks
grafische verzorging: Grafisch Ontwerpbureau Kees Kanters
drukker: OCC De Hoog

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

MVO
Martens en Van Oord