



Telescopische transportband debuteert in Noord-Duitsland

## Martens en Van Oord trekt alle registers open in Cadzand-Bad

Kaderrichtlijn Water 3 beleeft primeur Waaloord

# VoorwOord

Beste lezer,

Wij zijn actief in een sector waar elke dag nog onwijs veel te verbeteren valt. En dat is meteen het leuke ervan. Want het daagt ons uit om onze grenzen te verleggen. Om de kennis die we elke dag opdoen toe te passen in ons dagelijkse werk, waardoor we steeds groeien en onszelf ontwikkelen. Wat dat betreft kun je het vergelijken met het werk van een dj, naast waterbouw ook een professie waar ons kleine landje wereldwijd goed bekend om staat. Door verschillende muzieknummers met elkaar te mixen, kan een dj iets nieuws en moois creëren. Bij Martens en Van Oord doen we dat net zo.


Het is niet dat wij hele nieuwe technieken uitvinden; de natuurkundige wetten bepalen immers hoe water en zand zich gedragen. Bovendien kent elk project eigen uitdagingen en specifieke vraagstukken. Wat we wél doen is het combineren van technieken en kennis uit diverse vakgebieden, zoals milieukunde, civiele techniek en werktuigbouwkunde, om tot nieuwe oplossingen te komen. Met onze 'nieuwe muziek' weten we onze grenzen te verleggen en waarde toe te voegen.

Vandaar dat grensverleggend, naast deskundig en betrokken, één van onze kernwaarden is. In deze Autograaf laten we u dan ook graag zien hoe wij als bedrijf onze grenzen verleggen, maar ook hoe onze medewerkers dat doen door zichzelf te blijven ontwikkelen. Twee dingen die gelukkig hand in hand gaan!

Ik wens u veel leesplezier.

 Tobias van Oord



 Twitter mee: #AG49



# Inhoud

2 VoorwOord  
door Tobias van Oord



6 Groot grondverzet  
bij Brunsbüttel,  
Noord-Duitsland

14 Kustversterking in  
Cadzand-Bad

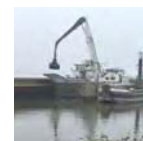
22 Op pad met  
grondlegger Teus van Oord



24 Werkzaamheden  
Kaderrichtlijn Water 3  
van start

28 Schoon schip op  
locatie Hollandsch Diep

29 Korte klap



30 Logistieke manoeuvres  
bij dijkversterking  
Bosschendijk

34 De Mensen die het Maken

36 Spooronderdoorgangen  
in Noordoost-Friesland

42 Duurzaam bezig met  
het voertuigvolgsysteem

44 Ondertussen op de projecten



48 MvO Roadshows  
dragen bij aan  
veilig werken

50 Loopbaantrajecten zorgen  
voor win-winsituaties

54 Online met Henk Nieboer

**IN HET KORT**

Medio 2021 moet een vijfde sluis bij Brunsbüttel, in de buurt van Hamburg en aan de westelijke kant van het Noord-Oostzeekanaal, klaar zijn. De enorme klus wordt uitgevoerd door BAM in samenwerking met haar Duitse zustermaatschappijen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG en Wayss & Freytag Spezialtiefbau. Deze combinatie schakelde de expertise in van Martens en Van Oord voor het voorbereidende werk: het inrichten van een gronddepot in Dyhrsenmoor.

**GRENSVERLEGGEND**

Ook in Noord-Duitsland doet Martens en Van Oord waar we goed in zijn: in een korte periode grote hoeveelheden zand laden, vervoeren en verwerken én dat logistiek managen. Met als grote uitdaging het 'bedwingen' van het moeras om daar bouwwegen aan te kunnen leggen voor het gronddepot.

INRICHTING GRONDDEPOT VOOR NIEUWE SLUIS BIJ BRUNSBÜTTEL

# Gevoelige bodem vergt speciale aanpak

**STEEDS MEER EN GROTERE SCHEPEN ZOEKEN HUN WEG DOOR HET NOORD-OOSTZEEKANAAL. DE POPULAIRE VAARROUTE BLIJKT ECHTER NIET MEER OP DEZE GROTERE VRAAG BEREKEND TE ZIJN. EEN VIJFDE, GROTERE SLUIS BIJ BRUNSBÜTTEL MOET UITKOMST BIEDEN. OM DAT TE REALISEREN TREFT MARTENS EN VAN OORD EERST DE NODIGE VOORBEREIDINGEN VOOR DE AANLEG VAN EEN NIEUW GRONDDEPOT. DIT DEPOT IS NODIG VOOR DE BERGING VAN DE GROND DIE VRIJKOMT BIJ DE BOUW VAN DE NIEUWE SLUIS.**



Deel van de ploeg die de mobilisatie van al het materieel heeft uitgevoerd

Het bijna 100 kilometer lange Noord-Oostzeekanaal verbindt de Noordzee met de Oostzee en wordt beschouwd als één van de drukst bevaren kanalen ter wereld. De 120 jaar oude vaarweg is aan beide kanten afgesloten met twee oude en twee nieuwe sluisen. De twee oudste zijn gebouwd van 1887 tot 1895, terwijl de 'nieuwe' sluisen net voor de Eerste Wereldoorlog zijn aangelegd. Allemaal aardig verouderd dus. Dat blijkt ook wel, want door de toenemende drukte van steeds grotere schepen vertonen de sluisen vaker storingen en uitval. Op last van de Duitse autoriteit WSV

**'BAM was positief verrast door onze werkmethode'**

(Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) is besloten tot de aanleg van een vijfde, grotere sluis bij Brunsbüttel. Een enorme klus die gegund is aan de combinatie BAM en haar Duitse zustermaatschappijen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG en Wayss & Freytag Spezialtiefbau. De nieuwe sluis, 360 meter lang en 45 meter breed, moet naar verwachting in 2021 klaar zijn.

### Martens en Van Oord biedt zich aan

Continu zoekend naar grensverleggende projecten kreeg Martens en Van Oord al in een vroeg stadium deze mooie opdracht in het vizier. Een klus met veel grondverzet. "En dat is ons wel toevertrouwd", zegt projectmanager Niels Schellekens. "Na een eerste oriënterend gesprek met BAM werd ons gevraagd een plan van aanpak te presenteren voor de aanleg van bouwwegen op een

gronddepot in Dyhrssenmoor, elf kilometer van Brunsbüttel. Daar wordt straks de grond die vrijkomt bij de bouw van de sluis en de aanleg van de voorhaven opgeslagen. Om het gronddepot in te richten zijn grote hoeveelheden zand nodig. Martens en Van Oord bood de logistieke totaaloplossing aan voor de verwerking hiervan, door onder andere transportbanden in te zetten voor het laden en lossen van schepen. "Maar de echte uitdaging van dit project zat 'm in een oplossing voor het 'bedwingen' van de moerasbodem. De aanleg van bouwwegen in zo'n gevoelig gebied vergt immers een speciale aanpak. Onze stalen snelweg bood ook hierbij uitkomst. De extra grote stalen rijplaten zorgen namelijk voor een gelijke drukverdeling op de gevoelige ondergrond", legt Niels uit, om eraan toe te voegen: "BAM was positief verrast door onze werkmethode." Dit resulteerde half december 2014 in de opdracht voor Martens en Van Oord in Brunsbüttel: de aanleg van de bouwwegen voor het gronddepot in Dyhrssenmoor.

### Van moerasgebied tot stabiele ondergrond

Op dit moment is Martens en Van Oord volop bezig grote hoeveelheden zand te verschepen en te verwerken om de plekken waar de wegen moeten komen bouwrijp te maken. Uitvoerder Koen van der Bruggen: "Het zandtransport vindt allemaal over water plaats. Dat zand halen we uit Beldorf, uit een enorm zanddepot van WSV dat in de jaren 60 is ontstaan doordat er zand vrijkwam bij de verruiming van het kanaal. Wij zorgen voor het ontgraven van het zand, het beladen van de schepen, het varen, het lossen van het zand in Dyhrssenmoor en het verwerken ervan." Om de bouwwegen stabiel aan te kunnen leggen heeft Martens en Van Oord onder meer verticale drainage aangebracht om de zetting van de ondergrond te bespoedigen. Rode draad in het hele Martens en Van Oord-verhaal is een optimale productiecapaciteit waarbij de opdrachtgever helemaal ontzorgd wordt. "Logistiek moet dan ook alles kloppen", weet zijn collega Rick Munnik, die als technisch specialist onder meer 'beschäftigt' is met de werkvoorbereiding en het klantcontact. "De werkmethode, hoe je het depot inricht, wat voor materieel je gebruikt: alle onderdelen moeten op elkaar zijn afgestemd. Wat dat betreft zijn we altijd op zoek naar betere en snellere methodes die grensverleggend en duurzaam zijn. Daarbij leren we steeds van elke opdracht. Bovendien", zo haalt Rick aan, "draait het niet alleen om onze



Foto: Tony Zaeh



Foto: Tony Zaeh



Koen van der Bruggen en Rick Munnik bij de mobilisatie van het materieel

## Telescopische transportband debuteert in Beldorf

Brunsbüttel is het allereerste project waar Martens en Van Oord zijn nieuwe aanwinst in bedrijf brengt. De splinternieuwe telescopische transportband wordt ingezet op zanddepot Beldorf voor het beladen van schepen. "Bij uitstek dé plek om deze 42 meter lange band te gebruiken", vertelt materieel engineer Arjan Blok.

De innovatieve hybride transportband van het Ierse merk Telestack is in tegenstelling tot traditionele transportbanden flexibel. Erg flexibel. En dat heeft alleen maar voordelen! "Een eis van de kanaalbeheerder in Beldorf is dat de transportband teruggetrokken moet worden wanneer er op dat moment geen schip ligt om te beladen. Bovendien moeten het ruiterspad en het inspectiepad te allen tijde vrij blijven. Met deze telescopische transportband voldoen we aan de eisen en veroorzaken we geen enkele hinder. Er is geen kruisend verkeer van onze

vrachtwagens met de ruiters of wandelaars op het pad en we besparen gelijk op transportkilometers."

"Uniek aan de transportband is dat hij in- en uitgeschoven kan worden, ook wanneer de band op zijn onderwagen wordt gemonteerd als deze in Beldorf van de vaste ondersteuning wordt gehaald. En dan kan hij tevens omhoog en omlaag én zwenken. Dit maakt hem enorm flexibel en dus multi-inzetbaar. We kunnen de band zelfs op een ponton zetten zodat we alle mogelijkheden ten volle benutten. Bovendien is de transportband hybride. Dat wil zeggen dat hij op netspanning draait maar ook zelfstandig kan werken via de op het onderstel gemonteerde eigen dieselgenerator. De band kan ook gebruikt worden om depots op te bouwen, zodat we het materiaal niet met machines omhoog hoeven te rijden. Zo leveren we met onze nieuwe transportband op meer dan één manier een bijdrage aan een duurzamere wereld."



Beladen van Hendrik S in Moerdijk



Scheldeoord lost Hendrik S en brengt materieel naar de twee locaties



Loslocatie in Dyhrsenmoor aan het Noord-Oostzeekanaal

kennis en kunde. Ook je aanpassen aan de Duitse cultuur en normen en waarden is in het klantcontact erg belangrijk, want zo bevordert je de samenwerking."

### Mobilisatie Scheldeoord en Hendrik S

Om al het grote materieel op de plaatsen van bestemming te krijgen huurde Martens en Van Oord het zeeschip Hendrik S in, dat aan de kade van de eigen Zandfabriek in Moerdijk met het benodigde materieel beladen werd. Begin januari 2015 kwam de Hendrik S aan in Brunsbüttel. Daar bundelde het schip mooi volgens planning de krachten met multifunctioneel ponton Scheldeoord, die op dat moment vanuit Rostock, na een mooie klus op de Baltische Zee, onderweg was naar een volgende opdracht in Nederland. Niels Schellekens: "In één week tijd hebben we met behulp van de Scheldeoord beide locaties bevoorrad met het benodigde hulpmaterieel. Zoals 375 extra grote rijplaten die ingezet worden om een stalen snelweg op het depot aan te leggen voor de 10x6-vrachtwagens. Zo zorgen we niet alleen voor een goede drukverdeling maar kunnen we ook milieubewust en met een minimaal gasolieverbruik het zand vervoeren."

Opvallend paradepaardje in dit logistieke traject is de gloednieuwe telescopische transportband die Martens en Van Oord op een handige manier heeft geïntegreerd in een slim beladingssysteem op zanddepot Beldorf. "In combinatie met een 100 meter lange transportband en een storttrechter kunnen we een verwerkingscapaciteit bereiken van minimaal 5.000 kuub zand per dag!", aldus Niels. "Bovendien kunnen we hiermee garanderen dat we geen belemmering vormen voor de scheepvaart in het kanaal en ook in Beldorf het ruiters- en inspectiepad naast het kanaal vrijhouden, wat vereisten zijn in deze opdracht."

'Je aanpassen aan de Duitse cultuur is belangrijk. Het bevordert de samenwerking'

# Martens en Van Oord helemaal thuis op Duits grondgebied

Logistieke bedrijvigheid bij de bure

## Legenda

- **Route 1** Aanvoer groot hulpmaterieel over zee vanuit Moerdijk met de Hendrik S
- **Route 2** Route Scheldeoord over zee vanuit Rostock
- **Route 3** Aanvoer materieel over land vanuit Oosterhout



Hendrik S vaart naar Brunsbüttel

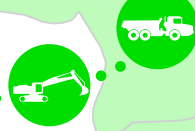
Beladen zeeschip Hendrik S met het grote hulpmaterieel bij de Zandfabriek van Martens en Van Oord



Moerdijk  
Oosterhout



Vervoer van materieel met dieplader



Een impressie van het toekomstige sluiscomplex



Verwerking van zand voor de aanleg van de bouwwegen in Dyhrssenmoor



Lossen van zand in Dyhrssenmoor met een transportband



Transport van zand per schip van Beldorf naar Dyhrssenmoor



Met behulp van een telescopische transportband en storttrechter worden schepen beladen met zand uit het zanddepot in Beldorf



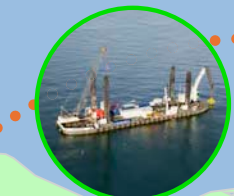
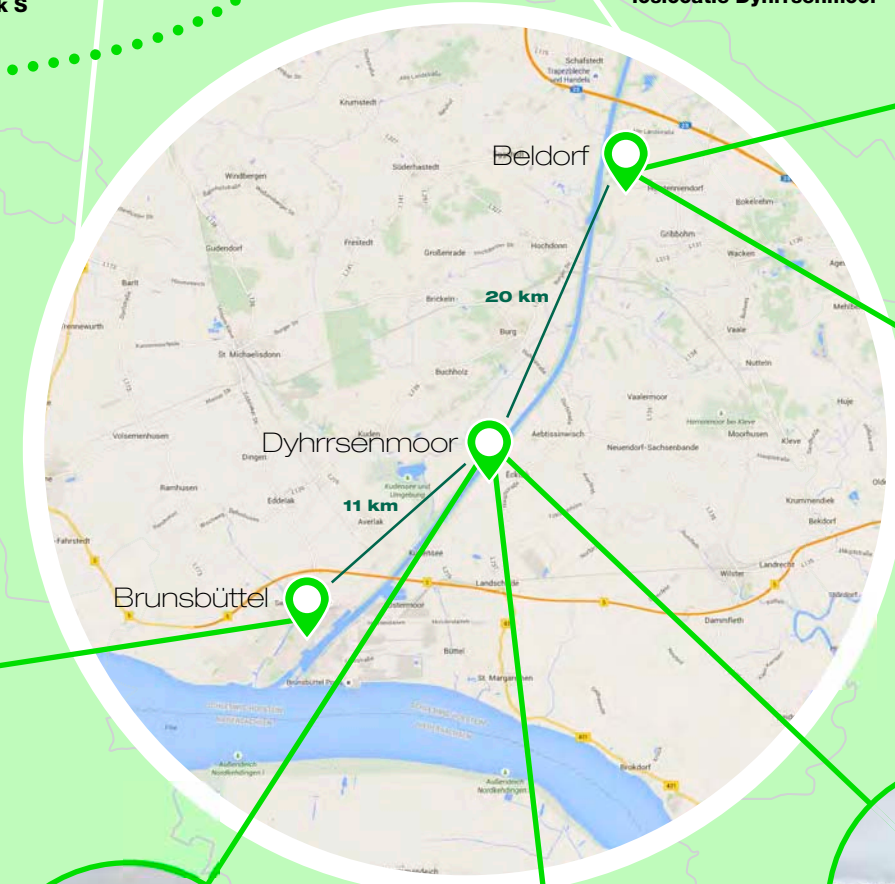
Ontgraven zand uit zanddepot in Beldorf



Opbouwen hulpmaterieel op laadlocatie Beldorf en loslocatie Dyhrssenmoor



Scheldeoord helpt Hendrik S in Brunsbüttel lossen



Scheldeoord vanuit Rostock onderweg naar Brunsbüttel

Rostock

OOSTZEE

Noord-Oostzeekanaal

NOORDZEE

Beldorf  
Dyhrssenmoor  
Brunsbüttel

Hamburg



## IN HET KORT

Onder de naam Combinatie Cadzand-Bad werkt Martens en Van Oord samen met BAM aan het project Kustversterking CADZAND-Maritiem in Zeeuws-Vlaanderen. Het project is drieledig: kustveiligheid, verbetering van de openbare ruimte en het realiseren van een jachthaven.

## GRENSVERLEGGEND

Voor het eerst zet Martens en Van Oord op één project alle expertises in: logistiek projectmanagement, offshore, natte waterbouw en grondverzet, uitgevoerd met technisch hoogstaand materieel. En dat ook nog eens binnen scherpe randvoorwaarden, waardoor de werkbare dagen slim benut moeten worden. Een sterk staaltje van technologische, innovatieve en logistieke hoogstandjes.

MARTENS EN VAN OORD TREKT ALLE REGISTERS OPEN VOOR CADZAND-MARITIEM

# Een pareltje aan de kust van Zeeuws-Vlaanderen

DE MENSEN VAN MARTENS EN VAN OORD HADDEN AL SNEL GEZIEN DAT HET PROJECT KUSTVERSTERKING CADZAND-MARITIEM EEN HEEL MOOIE UITDAGING ZOU ZIJN VOOR MARTENS EN VAN OORD. MOOI IN DE ZIN VAN GRENSVERLEGGEND OMDAT HET AANSLUIT BIJ DE AMBITIE OM MEER OFFSHOREPROJECTEN TE MAKEN. MAAR VOORAL VANWEGE HET MULTIDISCIPLINAIRE KARAKTER. WANT HET ZOU VOOR HET EERST IN DE GESCHIEDENIS VAN MARTENS EN VAN OORD ZIJN DAT ÁLLE EXPERTISES OP ÉÉN WERK WORDEN INGEZET: EEN PARELTJE ONDER DE PROJECTEN!





“Martens en Van Oord is samen met BAM op 1 juni 2014 deze uitdaging met veel enthousiasme aangegaan”, vertelt Jan Meerkerk die namens Combinatie Cadzand-Bad projectmanager is. “Omdat we elkaar aanvullen en al eerder projecten succesvol met elkaar hebben gerealiseerd, lag het voor de hand ook dit project samen te doen. We weten wat we aan elkaar hebben.”

### Martens en Van Oord tekent voor projectmanagement

Binnen de combinatie trekt Martens en Van Oord de kar en is Jan verantwoordelijk voor het totale project. Daarin wordt hij bijgestaan door Bas van de Lagemaat, projectleider van Martens en Van Oord, en Richard Hubregtse, projectleider van BAM. In zijn functie is Jan tevens het aanspreekpunt voor de opdrachtgevers waterschap Scheldestromen, gemeente Sluis en Yacht@Cadzand-Bad, want het project heeft drie doelen. “Vanuit waterschap Scheldestromen het veilig maken van de kust, vanuit de gemeente het verbeteren van de openbare ruimte en vanuit Yacht@Cadzand-Bad het aanleggen van een jachthaven met ruimte voor zo’n 130 zeegaande jachten, inclusief

‘We kunnen hier al onze kennis en kunde laten zien’

een jachtclubgebouw”, legt hij uit. “In die volgorde krijgt CADZAND-Maritiem momenteel ook een gezicht.” Om de enorme klus te klaren zijn de taken binnen de combinatie verdeeld. Terwijl Martens en Van Oord het projectmanagement en alles op het gebied van offshore, natte waterbouw en grondverzet voor zijn rekening neemt, richt BAM zich op de openbare ruimte en de bouwkundige onderdelen. Zo worden de boulevard en duinpaden aangepakt, komt er een grote stalen brug over het uitwateringskanaal en wordt de bestaande weg bij het gemaal verhoogd. Ook zorgt BAM voor een luxe afgewerkt jachtclubgebouw met restaurant en terras. Het resultaat: een prachtig uitzicht op de komende jachthaven.

### Kust is de zwakke schakel

“Het belangrijkste, en daarmee prioriteit, is de kust”, vertelt Jan, die de kustveiligheid meteen de grootste uitdaging in het project noemt. “De waterkering voldoet niet meer aan de rekennormen van nu. Daarom gaan we langs een dikke kilometer kustlijn de duinen verbreden en het strand ophogen. Het ontwerp dat we gemaakt hebben is stormproof. Dat wil zeggen dat de duinen straks een storm kunnen trotseren die eens in de 4.000 jaar voorkomt. De kustveiligheid moet eind dit jaar een feit zijn. Ook leggen we in zee twee strekdammen aan, waar daarna de jachthaven tussenin komt te liggen. De bouw van beide strekdammen is in uitvoering. Daarna starten we met het ontgraven van de jachthaven.”

### Atlantic Wall

Het versterken van de kust heeft nogal wat voeten in aarde. Letterlijk en figuurlijk. De kustlijn maakte namelijk in de Tweede Wereldoorlog deel uit van de Atlantic Wall, een bijna 3.000 kilometer lange verdedigingslinie die de Duitsers hadden aangelegd om een geallieerde invasie te voorkomen. De kust van Cadzand-Bad herbergt een arsenaal aan granaten, mijnen en bommen. Het enorme risico laat zich raden. Daarom is er eind vorig jaar historisch onderzoek verricht naar plaatsen op het land en in het water waar mogelijk niet-gesprongen explosieven liggen. Niet geheel overbodig, zo blijkt in de praktijk. Op het strand en in de zee zijn verschillende projectielen onschadelijk gemaakt door de Explosieven Opruimingsdienst Defensie.

### Scheldeoord op zoek naar bommen

Op basis van het historisch onderzoek heeft multifunctioneel ponton Scheldeoord de zeebodem grondig afgezocht naar verdachte objecten. Tegelijkertijd heeft een graafmachine de verdachte plekken op het strand laagje voor laagje afgegraven en gescand, om te bepalen of de gedetecteerde voorwerpen ook daadwerkelijk gevaarlijk waren. Een waar monnikenwerk. “Je mag dan natuurlijk niks missen, want stel je voor...”, vertelt Jan. Met de hightech apparatuur op de Scheldeoord is Martens en Van Oord echter in staat een kustgebied korreltje voor korreltje uit te kammen. “Dat doen we met een door onszelf ontwikkelde duikring, die ervoor zorgt dat een duiker niet afdrijft als hij aan het werk is. Vanaf de Scheldeoord is een duikploeg 24/7 bezig geweest om het te ontgraven gebied minuscule af te zoeken. Onder tussen zijn in de waterbodem onder meer torpedonetten, vliegtuigbommen en een zeemijn gevonden.”

### Logistieke uitdaging

Om de strekdammen te maken, heeft projectleider Bas veel voorbereidend werk verzet. De gerealiseerde tijdelijke loswal, net voor de kust, vormt een essentieel onderdeel in de logistiek. Bas: “De stenen voor de strekdammen werden per schip aangevoerd, maar zo’n schip kan natuurlijk niet dichtbij het land komen. Dus hebben we daarvoor een steenponton ingezet. De loswal is een tijdelijke damwand van 20 bij 50 meter met afmeervoorzorgingen en een rijbaan naar het vasteland. Hier worden de stenen van de ponton overgeladen op dumpers.”



De duikring, die met een graafmachine op de Scheldeoord over de zeebodem wordt verplaatst, biedt de duikers een veilige werkomgeving





Overslag van stenen uit Noorwegen direct vanuit een zeeschip op het stenenponton



Het informatiecentrum

## Kom een kijkje nemen!

Wilt u op de hoogte blijven? Elke maandag van 09.00 tot 16.00 uur bent u van harte welkom in het informatiecentrum in de bouwkeet van Combinatie Cadzand-Bad, Duinovergang 4. Onze collega's praten u dan graag bij over de laatste ontwikkelingen en beantwoorden al uw vragen.



U kunt ons ook live volgen op de webcam via [www.mvogroep.nl/nl/projecten/webcam-cadzand](http://www.mvogroep.nl/nl/projecten/webcam-cadzand)

Al het materiaal voor de strekdammen is geheel over zee aangevoerd om de omgeving zo veel mogelijk te ontlasten. Een sterk staaltje van planning en coördinatie, omdat Martens en Van Oord hiervoor maar liefst drie transportstromen moest managen. "Namelijk de zeeschepen vanuit Noorwegen die per lading 30.000 ton stenen aanvoerden en deze met behulp van een transportband losten in een depot in Vlissingen", licht Bas toe. "Maar ook de binnenvaartschepen uit België en Duitsland, die eveneens in Vlissingen stenen afleverden. En daarnaast de aanvoer van Xbloccs uit Zeebrugge. Al deze zogeheten bouwstromen kwamen dus voor de kust samen."

## Prestatie binnen scherpe randvoorwaarden

Om de klus nóg uitdagender te maken, is Martens en Van Oord gebonden aan randvoorwaarden. Zo is er het broedseizoen van half maart tot half augustus, het recreatieseizoen in juli en augustus en het stormseizoen van 1 oktober tot en met 31 maart. "Dat maakt het er voor Bas niet gemakkelijker op", weet Jan. "Hij is immers degene die het werk om deze seizoenen heen moet plannen én ervoor moet zorgen dat het op tijd af is." Bas knikt instemmend, waarop hij aanvult: "Daarbij zitten we ook nog in een getijdengebied. Dat maakt het extra lastig want dat betekent dat je hoog en laag water hebt. Dat scheelt zeker zo'n 150 meter aan strandoppervlak. En per 24 uur heb je ongeveer twee keer zes werkbare uren. Dat kan overdag zijn, maar ook 's nachts. Bovendien", gaat Bas verder, "zijn we onderhevig aan diverse weersinvloeden: wind, golven, stromingen. Geen enkele dag is hetzelfde!"

## Prestigeproject voor Martens en Van Oord

"Alles waar Martens en Van Oord sterk in is komt in dit project samen", concludeert Jan. "Het gebruik van innovatief materieel als de Scheldeoord en onze nieuwste splijtbakken die op dit project goed tot hun recht komen. Maar ook de kennis en kunde van onze mensen op het gebied van natte waterbouw en grondverzet. En natuurlijk de logistieke afstemming!", benadrukt hij. "Om dan alle werkzaamheden en bouwstromen zo in te plannen met alle randvoorwaarden en weerscondities, met het besef dat je in een recreatiegebied bezig bent... dat vergt een slimme planning en veel creativiteit. Ja, dat is wel een heel mooie uitdaging, die we graag aangaan."

## Machinist Scheldeoord Alber Vennik



## 'Soms is het best even improviseren'

Met 27 jaar ervaring als kraanmachinist is Alber Vennik wat je noemt een veteraan. Voor Martens en Van Oord heeft hij al aan heel wat mooie werken een bijdrage mogen leveren. Na onder meer de Baltische Zee en Brunsbüttel draagt hij nu op multifunctioneel ponton Scheldeoord zijn 'steentje' bij aan het project Kustversterking CADZAND-Maritiem. "Als machinist voel ik de vrijheid."

"Het mooie aan dit project is het waterwerk", vertelt Alber, die niet onder stoelen of banken steekt dat dit hem erg goed ligt. "Sommige machinisten werken niet graag met een grijper onder water omdat ze dan alleen via een computerscherm kunnen zien wat ze aan het doen zijn. Maar ik vind dat juist leuk. Het lijkt eigenlijk net op een computerspelletje", lacht hij. Voor de kust van Cadzand-Bad kan Alber zich dan ook lekker uitleven. "Wat dit project heel bijzonder maakt is de aanleg van

de strekdammen. Nog nooit eerder heeft Martens en Van Oord zo'n grootschalig werk met stenen aangepakt. Dan ben ik zeker trots dat wij dat gewoon doen!"

Dat 'gewoon' kent overigens de nodige uitdagingen. "Ondanks een zorgvuldige voorbereiding van werkzaamheden staat of valt alles met het weer. Dat kan aardig roet in het eten gooien. En dat is soms best lastig, want zó ben je ergens bezig en vervolgens moet je weer naar een andere plek. Daarom werken we altijd vanuit de weersvoorspellingen en houden we precies in de gaten wanneer het hoog- en laagwater is. Bovendien is het soms best even improviseren omdat je niet altijd alles bij de hand hebt. Dan probeer je toch door te blijven gaan met de spullen die je aan boord hebt. Wat dat betreft is geen dag hetzelfde, en dat moet je liggen", concludeert hij. "Ik geniet er in ieder geval elke dag weer opnieuw van."

# Transparante en zeer professionele opstelling vinden wij erg positief!

**VOOR PROJECT KUSTVERSTERING CADZAND-MARITIEM HEBBEN OPDRACHTGEVERS WATERSCHAP SCHELDESTROMEN, GEMEENTE SLUIS EN YACHT@CADZAND-BAD ZICH VERENIGD. DE COMMUNICATIE NAMENS DE DRIE VERLOOPT VIA ÉÉN STEM. DIE VAN MARTY DEN DEKKER VAN HET WATERSCHAP. WIJ VROEGEN HEM NAAR ZIJN ERVARINGEN.**

U spreekt namens drie opdrachtgevers die ieder eigen belangen hebben. Hoe vervult u die belangrijke rol? Hoe vormt u één mond?

Zo'n groot project met verschillende partners uitvoeren is niet altijd even makkelijk. Elke partij heeft inderdaad zijn eigen belangen. Toch lukt het ons, omdat we een gezamenlijk doel hebben. Dezelfde stip op de horizon. Dan stap je over bepaalde hobbels heen en doe je eens water bij de wijn. We hebben vooraf goede en duidelijke afspraken gemaakt, die we ook officieel hebben vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Het waterschap is de trekkende partij, maar we hebben vaak overleg met de andere partijen en houden elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen in het project.

Wat sprak u aan in de aanbieding van de Combinatie Cadzand-Bad?

Naast de prijs was ook de kwaliteit belangrijk bij de keuze voor een aannemer. Vijf aannemers leverden een plan van aanpak in, waarbij ze beoordeeld werden op onder andere de planning, organisatie, risico's en zaken die voor de omgeving belangrijk zijn: de bereikbaarheid van Cadzand-Bad en het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor het verkeer en de omgeving. De Combinatie Cadzand-Bad leverde de zogeheten Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) in. Veel aandacht voor de omgeving en het opzetten en beheren van een informatiecentrum voor omwonenden en andere geïnteresseerden zijn voor ons mooie

extra's op dit vlak. Daarnaast is de combinatie BAM en Martens en Van Oord ook een mooie, omdat ze elkaar goed aanvullen op het gebied van infrastructuur en offshoreprojecten.

We zijn nu een half jaar verder. Wat onderscheidt ons van anderen?

Wat wij als opdrachtgever als zeer positief ervaren is de transparante en professionele opstelling. Het is een aannemerscombinatie en toch wordt er naar buiten opgetreden als één partij. Dit zien wij regelmatig anders. Verder wordt er op veel fronten samengewerkt met de opdrachtgever. Ook dit kan bij het uitvoeren van een UAV-GC-contract geheel anders zijn als opdrachtnemer en opdrachtgever zich heel formeel opstellen. Vanuit deze samenwerking hebben wij veel inzicht in zaken en kan door de onderlinge dialoog het ontwerp zoveel als mogelijk aansluiten op de contractuele eisen en wensen. Ook op het gebied van risicobeheersing is er veelvuldig afstemming. Het mag duidelijk zijn dat dit specifieke project onderhevig is aan diverse risico's, zoals de mogelijke aanwezigheid van explosieven. Ondanks dat er, als het gaat om risicobeheersing, duidelijke

scheidingslijnen zijn gesteld tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, denkt de opdrachtnemer mee om adequate beheersmaatregelen op te stellen, zodat het risico voor de laagst mogelijke maatschappelijke kosten kan worden beheerst. We spreken de wens uit dat de huidige samenwerking op deze voet verder kan gaan. Hierdoor kan het positieve projectresultaat alleen maar groter worden!

Wat betekent dit project voor Cadzand-Bad en omgeving, voor Zeeuws-Vlaanderen?

Cadzand-Bad is dé plek om te genieten van het strand, de zee en de natuur. Cadzand-Bad moet wel zo'n fijne én veilige plek blijven. Door enerzijds de kust bestendig te maken voor een superstorm en anderzijds de openbare ruimte flink aan te pakken, krijgt de badplaats een flinke opwaardering en kan de gemeente de badstatus nog beter benutten.

Yacht@Cadzand-Bad legt bovendien een jachthaven aan, wat uiteindelijk een impuls zal geven aan het toerisme en de regionale economie.

Zo werken we samen aan een veilig en aantrekkelijk Cadzand-Bad.



Marty den Dekker,  
waterschap Scheldestromen





# Op pad met de grondlegger

**IN DEZE RUBRIEK VERKENNEN WE MET TEUS VAN OORD, DE GRONDLEGGER VAN MARTENS EN VAN OORD, DE WERELD VAN GROND-, WEG- EN WATERBOUW. EEN WERELD WAARIN HIJ AL 46 JAAR ZIJN WEG WEET TE VINDEN EN OOK GRAAG ANDEREN WEGWIJS MAAKT. OP PAD GAAN MET TEUS KAN OP Velerlei Manieren: Een goed gesprek, een bezoek aan een project. Dit keer neemt hij ons mee in zijn filosofie over onze kernwaarde grensverleggend.**

Teus is het meest in zijn element en van toegevoegde waarde als hij eropuit kan trekken. Als hij die plekken kan bezoeken waarvan hij heeft gehoord dat 'er iets speelt'. "Dan heb ik de vrijheid om te handelen en dat is geweldig. Om grensverleggend te kunnen zijn heb je, net als tijd en ruimte, vrijheid nodig. En een zekere druk. Uit enthousiasme werk je aan een opdracht maar soms blijkt een bepaald risico groter dan gedacht. Onder de druk van dat risico en de verantwoordelijkheid voor je bedrijf word je uitgedaagd om zaken op te lossen. Vergelijk het met een hoogspringer; als hij geen lat heeft zal hij ook nooit zo hoog springen."

**'Een hoogspringer zonder lat springt nooit zo hoog'**

Toen hij in 1986 met Martens en Van Oord startte voelde Teus maximale vrijheid. Dik tien jaar later hadden verplichtingen de overhand genomen. Een intensieve ondernemerstraining aan de Small Business School leerde hem vervolgens veel. Onder andere dat hij het type ondernemer is dat zijn medewerkers wil behoeden voor fouten. Hij ontdekte dat het beter werkt als je mensen datgene laat doen waar zij goed in zijn. "Nu heb je een hele nieuwe generatie, en aan de andere kant ik met al mijn ervaring. De grootste uitdaging voor nu is het zoeken naar een goede mix om anderen de vrijheid te geven. Een leider die geen vrijheid heeft, heeft geen creativiteit."

Om onderscheid te kunnen maken moet je een opdrachtgever meerwaarde bieden. "Een gezondere competitie in de branche daagt uit om grenzen te verleggen in meerwaarde, niet in lage prijs. Ik word uitgedaagd door de zorg voor continuïteit en competitie. Maar ook door mijn zoon Tobias, die als vijfjarige al met mij meereed

naar onze projecten en die met zijn goede verstand en prima opleiding dit prachtige bedrijf wil voortzetten."

Als jongetje had Teus niks met voetbal, maar die imposante vrachtwagens, het spelen in de zandbak en het graven in de moestuin van zijn moeder... Op zijn zeventiende besloot hij niet meer naar school te gaan omdat hij 'er weinig leerde'. Iets wat hem zijn leven lang zou achtervolgen, ondanks de vele avondstudies en enorme passie voor zijn werk. "Als zeventienjarige nam ik praktikanten van 20 jaar, hts'ers, onder mijn hoede. Toen al werd mij verteld dat mijn opleiding niet goed genoeg was. En als mijn baas dan zei dat iets niet kon, prikkelde mij dat enorm om het wél voor elkaar te kunnen krijgen. Zoals je een competitie wilt winnen."

Als voorbeeld haalt hij Havenschap Moerdijk aan, waar hij in de beginjaren van Martens en Van Oord een plan presenteerde om de zeehaven, negen meter diep, droog uit te graven. Hij werd voor gek verklaard. Maar Teus had het plan haarfijn uitgetekend, nét als de voordelen voor het havenschap. Dat kreeg meteen een bouwrijp terrein opgeleverd, wat de verkoop van grond zou stimuleren; iets waar Moerdijk in slechte economische tijden wel oren naar had. "We hadden toen nog niet de spullen om te baggeren, maar het gaat erom dat je slimmer bent dan anderen. Dat je bredere kennis hebt dan je kernactiviteiten en snapt wat het einddoel van de opdrachtgever is. Dán kun je het verschil maken." En aldus geschiedde, volgens Teus. Want als je niet deskundig bent, kun je ook geen grenzen verleggen.

**'Als je niet deskundig bent, kun je ook geen grenzen verleggen'**

## IN HET KORT

Een goed werkend ecosysteem is belangrijk voor de waterkwaliteit. Daarom richt Rijkswaterstaat op veel plekken langs de Maas de oevers en uiterwaarden opnieuw in. Omdat dit een groot project is wordt het in etappes uitgevoerd. In april 2015 startte Martens en Van Oord met de werkzaamheden van het derde deel, Kaderrichtlijn Water 3 genaamd.

## GRENSVERLEGGEND

Ook in de aanbestedende fase wist Martens en Van Oord grenzen te verleggen en gaf de opdrachtgever meer dan waar deze om vroeg: een waterdichte garantie van risicobeheersing en planning. Inzichtelijk gemaakt via een Project Planning Infrastructuur (PPI).

WERKZAAMHEDEN KADERRICHTLIJN WATER 3 VAN START

# Planning en risico-beheersing bepalend voor uitvoering

HET SLIM EN EFFICIËNT OMGAAN MET VRIJKOMENDE MATERIALEN IS ÉÉN VAN DE PIJLERS VAN MARTENS EN VAN OORD. IN NAVOLGING VAN PROJECT NATUURVRIENDELIJKE OEVERS MAAS EERSTE TRANCHE MAG MARTENS EN VAN OORD ZICHZELF, IN OPDRACHT VAN RIJKSWATERSTAAT, OPNIEUW BEWIJZEN OP EEN VOLGEND STUKJE MAAS. DE WERKZAAMHEDEN VOOR DIT PROJECT, KADERRICHTLIJN WATER 3 (KRW 3), ZIJN INMIDDELS BEGONNEN.



Ontsteningen van oever Rijkse Benden



WAALOORD  
Laden van schepen in Well-Aijen Zuid

Onder de naam Herinrichting Maasoeveren en -uiterwaarden richt Rijkswaterstaat heel veel oevers en uiterwaarden opnieuw in om de waterkwaliteit en -veiligheid te verbeteren. Omdat dit een erg groot project is wordt het in delen uitgevoerd. Deel drie, project KRW 3, omvat zeventien oevers en vijf uiterwaarden, verspreid over een 150 kilometer lang traject tussen Heusden en Roermond.

### Ontsteningen van oevers en uiterwaarden

“Voor een betere waterkwaliteit en gunstige ecologische omgeving is ondiep water vereist”, vertelt projectleider Bart Hubers van Martens en Van Oord. “Dat hebben plannen, vissen en andere waterdieren nodig om in te kunnen leven. Een gezond ecosysteem draagt op zijn beurt bij aan schoner water. Daarom is het belangrijk om een brede en natuurlijke overgang van water naar land te creëren en gaan we de oevers en uiterwaarden geheel of gedeeltelijk van stenen ontdoen, ofwel ontsteningen. Door de oeverbestorting te verwijderen, worden de oevers onderhevig aan erosie en aanzanding. We laten de natuur dus straks zelf het werk doen. Dergelijke natuurlijke oevers geven de rivier bovendien meer ruimte bij hoogwater. We ontsteningen ook deels de uiterwaarden en graven er nevengeulen. Eén van onze uitdagingen in het project is dan ook het managen van de grondstromen. De vrijkomende materialen proberen we in te zetten op dit werk of op een ander eigen werk.”

### Een project vol bijzonderheden

Maar er zijn meer facetten die project KRW 3, dat verspreid is over drie provincies en vier waterschappen, bijzonder maken. De uitgestrektheid van de locaties bijvoorbeeld en de toegankelijkheid van de gebieden. “De locaties liggen verdeeld over een heel lang traject en sommige ervan liggen vaak in een perceel naast de Maas waar je niet zo gemakkelijk kunt komen. Die lastige toegankelijkheid en het feit dat wij materialen in dit werk willen hergebruiken, bijvoorbeeld tien kilometer verderop, vormen wel een logistieke uitdaging. Dan moet het draaiboek planningstechnisch goed in elkaar zitten”, aldus Bart. “Daarnaast moeten we rekening houden met de flora en fauna, rooiwerk, eventuele archeologische vondsten en niet-gesprongen explosieven. Om goed en op tijd te kunnen starten hebben we al deze conditionerende werkzaamheden zo snel mogelijk uitgevoerd, om dus ook zo snel mogelijk risico’s weg te kunnen nemen. Daarom hebben we al in de aanbestedende fase onze

partners hiervoor gekozen. En hebben we in de planning onder meer het rooiwerk naar voren getrokken, ook om vergunningstechnisch alles op tijd geregeld te hebben.”

### Hoog ingezet op planning en risicobeheersing

Met name het beheersen van de planning en de risico’s bleken voor Rijkswaterstaat een duidelijke meerwaarde in de aanbesteding. “Daar hebben we hoog op ingezet én gescoord”, vertelt technisch specialist Martijn de Graaf. “Hoewel de opdrachtgever dat niet eiste hebben we een PPI gemaakt; PPI staat voor Project Planning Infrastructuur. Juist door alle tijdgebonden risico’s in een planning in te calculeren, geven we Rijkswaterstaat de zekerheid dat we het project echt op tijd klaar kunnen krijgen.

### Efficiënte communicatie

“Wat daarbij ook meehelpt is onze ervaring met het eerste project, een vergelijkbaar werk”, vult Bart aan. “We hebben te maken met veel vormen van bevoegd gezag maar ook met twee projectteams omdat KRW 3 uit twee percelen bestaat. Met een aantal leden hiervan hebben we al eerder prettig samengewerkt, dus dat maakt het vertrouwd. Bovendien hebben we een goed contact met de vaarwegbeheerder. Omdat we al veel mensen kennen, kunnen we dit project

ook aanpakken als één werk en in één bouwvergadering het hele project bespreken. Dat communiceert efficiënt, zowel voor ons als voor de opdrachtgever.”

### Ik draag mijn trui met trots

KRW 3 wordt in verschillende fases opgeleverd. Het traject moet september 2016 in zijn geheel klaar zijn. In de tussentijd biedt dat voor student civiele techniek Thijs van Loon van Avans Hogeschool in 's-Hertogenbosch een heel mooie leerschool om praktijkervaring op te doen, zowel aan de tekentafel als in de uitvoering. Thijs: “Martens en Van Oord staat onder mijn medestudenten goed aangeschreven. En nu ook bij mij”, lacht hij. “Ik leer hier goed 3D-tekeningen maken, terwijl we op school alleen maar platte tekeningen kregen. Ook mag ik overal bij assisteren en meelopen met de uitvoerder. Het is dus heel erg beroepsgericht en daar leer je veel van. Je krijgt zelfs speciale kleding van Martens en Van Oord, waardoor je je gelijk onderdeel voelt van het team. En dat blijkt ook in de praktijk zo, want ik word overal bij betrokken en kan met al mijn vragen bij iemand terecht. Bovendien is het ook nog eens gezellig werken. Ik draag mijn Martens en Van Oord-trui met trots!”

Meer informatie? Kijk op [www.mvogroep.nl](http://www.mvogroep.nl) en [www.rijkswaterstaat.nl/maasoeveren](http://www.rijkswaterstaat.nl/maasoeveren).

## Uiterwaard Aijen in Limburg beleeft primeur Waaloord

Om grote hoeveelheden grond in korte tijd te kunnen afvoeren heeft Martens en Van Oord een speciale laadbrugpontoon ontworpen. De ponton met de naam Waaloord is net begonnen aan zijn eerste klus bij uiterwaard Aijen, waar zo'n 286.000 kuub grond verladen moet worden.

Uniek aan de Waaloord is dat de laadbrug geïnstalleerd kan worden met behulp van de techniek aan boord. We hoeven

dus geen extern (hulp)materieel meer te gebruiken. Dit heeft als voordeel dat we de laadlocatie eenvoudig kunnen wijzigen en zo blijven de mobilisatiekosten laag. Een belangrijke component hierbij is het verrijdbare contragewicht van 60 ton dat we met één druk op de knop kunnen verplaatsen. Bovendien kan het 33 meter lange brugdeel worden in- en uitgeschoven, waardoor er een optimale afstemming mogelijk is op de breedte van de te laden schepen. De gehele constructie is berekend op voertuigen tot maximaal 80 ton.



LOSPUNT 3 OP BAGGERSPECIEDEPOT HOLLANDSCH DIEP

# Martens en Van Oord maakt snel schoon schip!

TIJD IS GELD! DAAROM IS LOSPONTON IJSSELOORD VAN MARTENS EN VAN OORD SPECIAAL UITGERUST OM ZELFS DE MEEST LASTIG VERPOMPBAAR EN MEEST VERONTREINIGDE BAGGERSPECIE VAKKUNDIG, VEILIG EN SNEL TE LOSSEN.

Losponton Ijsseoord beschikt over een groot kraanbereik en een zwaardere pompcapaciteit. En omdat we lossen op een stortkist met een groot oppervlakrooster, kunnen we tevens meerdere grijpers tegelijk wegzetten. Eventueel grof vuil slaan we daarna tijdelijk voor u op of voeren we af naar een erkende verwerker.

Kortom, lossen met de Ijsseoord betekent minder risico op vertragingen. Voor u dé zekerheid dat u snel weer door kunt. Dit alles tegen aantrekkelijke prijzen!

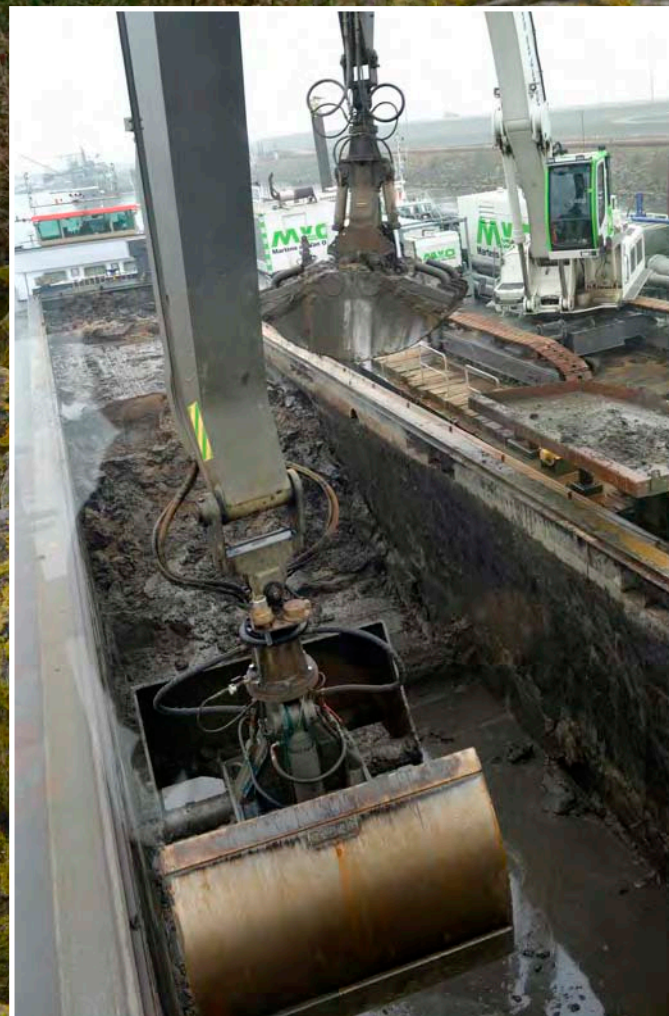
## De voordelen

- Lossen van alle soorten baggerspecie
- Minder risico op stagnatie en stilstand
- Sneller klaar dankzij de nieuwste technieken
- Concurrerende prijzen

U vindt ons bij lospunt 3 op het baggerspeciedepot Hollandsch Diep.

Meer informatie of vrijblijvende prijsopgave?

Bel 0162 47 47 47 of kijk op [www.mvogroep.nl](http://www.mvogroep.nl) bij onze projecten



## Korte klap!

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

De ligplaatshouders van de jachthaven in Zierikzee kunnen dit watersportseizoen afmeren aan nieuwe meerpalen. De gemeente Schouwen-Duiveland schakelde vorig jaar september hiervoor Martens en Van Oord in. Dit vanwege hun goede ervaringen en samenwerking het jaar ervoor in de haven van Zierikzee bij project Rollandthof.

## Niet-gesprongen explosieven

Voor dit project, WSV-Oost, moesten oude palen in de haven van de watersportvereniging verwijderd worden en nieuwe palen daarvoor in de plaats teruggezet. In de voorbereiding kwam de gemeente Schouwen-Duiveland er echter achter dat het gebied verdacht werd op de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Herman Oomens van Martens en Van Oord, die voor deze klus de projectleiding op zich nam: "We zijn eerst begonnen met het uitvoeren van een waterbodemdetectie om de aanwezige verstoringen, dus mogelijke explosieven, inzichtelijk te krijgen. Vervolgens hebben duikers de verstoringen benaderd en beoordeeld of deze écht gevaarlijk bleken. Gelukkig was er niets aan de hand en kon het gebied daarna worden vrijgegeven voor uitvoering van de beoogde werkzaamheden."

## 'Nieuwe' oude palen

Martens en Van Oord schakelde voor het verwijderen van de oude palen en het plaatsen van de nieuwe steigerpalen Aannemingsbedrijf De Klerk B.V. in. "In overleg met de gemeente hebben we besloten om gerecycled hout toe te passen voor de steigerpalen. Hierbij zijn palen die vrijgekomen waren uit een ander

Nieuwe meerpalen  
Jachthaven Zierikzee  
SPEURTOCHT NAAR  
NIET-GESPRONGEN EXPLOSIEVEN



werk tot de gewenste afmetingen verzaagd in de zagerij van De Klerk. Met als resultaat: palen die kwalitatief als nieuw zijn en er ook als nieuw uitzien." Door de recycling dragen we ook bij aan het duurzaam toepassen van materialen. Het hout is tevens geleverd onder FSC Recycled 100%-certificaat. "Het is mooi dat Martens en Van Oord op deze manier en door middel van een goede samenwerking weer een bijdrage kan leveren aan de mooie haven van Zierikzee!"



**IN HET KORT**  
In het noorden van de Hoeksche Waard, bij Oud-Beijerland, is Martens en Van Oord bezig met het versterken van de Bosschendijk. Dit in opdracht van waterschap Hollandse Delta, dat als taak heeft overstromingen en wateroverlast te voorkomen. Eind 2015 moet de dijk weer op sterkte zijn voor de komende 50 jaar.

**GRENSVERLEGGEND**  
Hoe kleiner het werkgebied, des te groter de benodigde improvisatiekracht. Martens en Van Oord zag zich bij de Bosschendijk geplaatst voor een logistieke puzzel. Zwaar materieel dat aan- en afreed op plaatsen waar tegelijkertijd ook aan de dijk gewerkt moest worden, met in het achterhoofd de veiligheid voor omwonenden en verkeer. Een puzzel waarbij de stukjes goed op hun plek vielen.

DIJKVERSTERKING BOSSCHENDIJK OKTOBER 2015 GEREED

# Manoeuvreren op de vierkante meter

**DE BOSSCHENDIJK IS ÉÉN VAN DE DRIE DIJKVAKKEN IN HET PROJECT HOEKSCHÉ WAARD NOORD DIE NIET MEER VOLDOEN AAN DE WATERWETNORM. DE RUIM TWEE KILOMETER LANGE WATERKERING TUSSEN OUD-BEIJERLAND EN HEINENOORD SCOORDE EEN ONVOLDOENDE OP STABILITEIT EN EROSIEBESTENDIGHEID. MARTENS EN VAN OORD GREEP IN; DE TWEEDE EN LAATSTE FASE IS INMIDDELS BEGONNEN.**



Een stijgende zeespiegel en een veranderend klimaat zijn voorname boosdoeners waardoor niet alle dijken en duinen in ons land sterk genoeg zijn om in de toekomst het water tegen te houden. Waterschap Hollandse Delta zorgt ervoor dat waterkeringen in goede staat zijn zodat bewoners in dat gebied veilig kunnen wonen, werken en recreëren. Dit orgaan toetst dan ook elke zes jaar of dijken en duinen nog aan de wettelijke norm voldoen. In het noorden van de Hoeksche Waard vielen drie dijkvakken daarbij door de mand. Omdat de Bosschendijk het enige dijkvak is dat ook nog deels in het Ruimte voor de Rivier-programma valt, dat een eerdere opleverdatum kent, wordt dit als eerste aangepakt.

### Gaatjes in de dijk

“Behalve op macrostabiliteit van het binnentalud en erosiebestendigheid van de kleilaag is deze dijk ook afgekeurd op piping. Dat wil zeggen dat er water onder de dijk door kan komen. Er ontstaan dus gaatjes in de dijk”, licht projectmanager Rob Janssen van Martens en Van Oord toe. Het projectteam van Martens en Van Oord startte begin 2014 met de voorbereidingen voor de dijkversterking. Plan van aanpak: de dijkbekleding aan de rivierzijde van de Oude Maas op een aantal locaties afgraven en voorzien van nieuwe kleibekleding, een steunberm aanbrengen aan de binnenzijde van de dijk en bij de dijk, iets verderop dan de huidige sloot die wordt gedempt, een nieuwe dijksloot graven. De verharding van het bestaande Zalmpad krijgt daarbij een nieuwe bestemming op de steunberm. Ook worden er duikers, afrasteringen en hekwerken geplaatst.

### Doorwerken in stormseizoen

Pas in oktober 2014 ging Martens en Van Oord daadwerkelijk van start. “Ja, bijna een jaar later”, bevestigt Rob. “Vanwege een lange voorbereiding.” Bijzonder detail is, dat dan juist officieel het stormseizoen is aangebroken en er tot 1 april niet gewerkt mag worden. “Aan de ene kant heb je dan te maken met springtij, ofwel hoogwater vanaf zee. En aan de andere kant is er een hoge waterafvoer van de rivier vanuit Duitsland, dat dus wordt gestremd door vloed of wind. Wij zitten precies op dat kruispunt.” Toch maakte de opdrachtgever in goed overleg met Martens en Van Oord een uitzondering. “Officieel mag je tijdens het stormseizoen niet werken, tenzij het ten goede komt aan de stabiliteit van de dijk. Daarom hebben we een aantal werkzaamheden wel uitgevoerd. Dat was uitsluitend aan de binnenzijde van de dijk, omdat dat direct bijdroeg aan de stabiliteit van de Bosschendijk. Tijdens de uitvoering hebben we onze werkmethode aangepast en continu de waterspanning gemonitord om de veiligheid voor het achterland te waarborgen.”

### Vanaf 1 mei 2015 werkzaamheden hervat

Tot maart is er hard gewerkt om de steunberm van zand aan te brengen en deze te voorzien van een kleilaag om de dijk te beschermen tegen erosie. Ook is de nieuwe dijksloot inmiddels een feit. Vanwege de drie maanden zettingstijd die de klei nodig heeft om de ondergrond samen te drukken, is er vanaf maart niet meer gewerkt. 1 mei 2015 heeft Martens en Van Oord

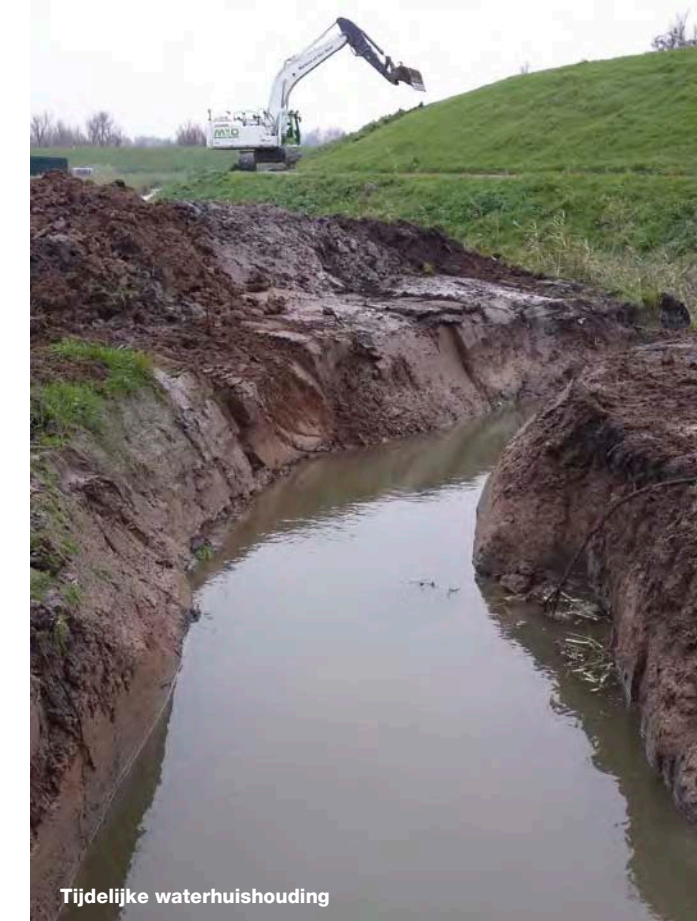
de werkzaamheden hervat. Op het programma staan onder andere het verbeteren van de kleibekleding en de definitieve inrichting van het dijkvak. Een niet-alledaagse klus is het ‘verplaatsen’ van de hevelconstructie, naar verwachting eind juli. “De hevel kan water verpompen van de Oude Maas naar de polder. Zo kunnen in een periode van droogte de waterstand en de waterkwaliteit in de polder op peil gehouden worden. Omdat de huidige hevel op een lastig bereikbare plek ligt, wordt deze gesloopt en bouwen we een nieuwe hevel bijna aan het einde van de dijk, bij de Leidingstraat. Op deze locatie zal de constructie ook beter functioneren.”

### Arbeidsintensief project

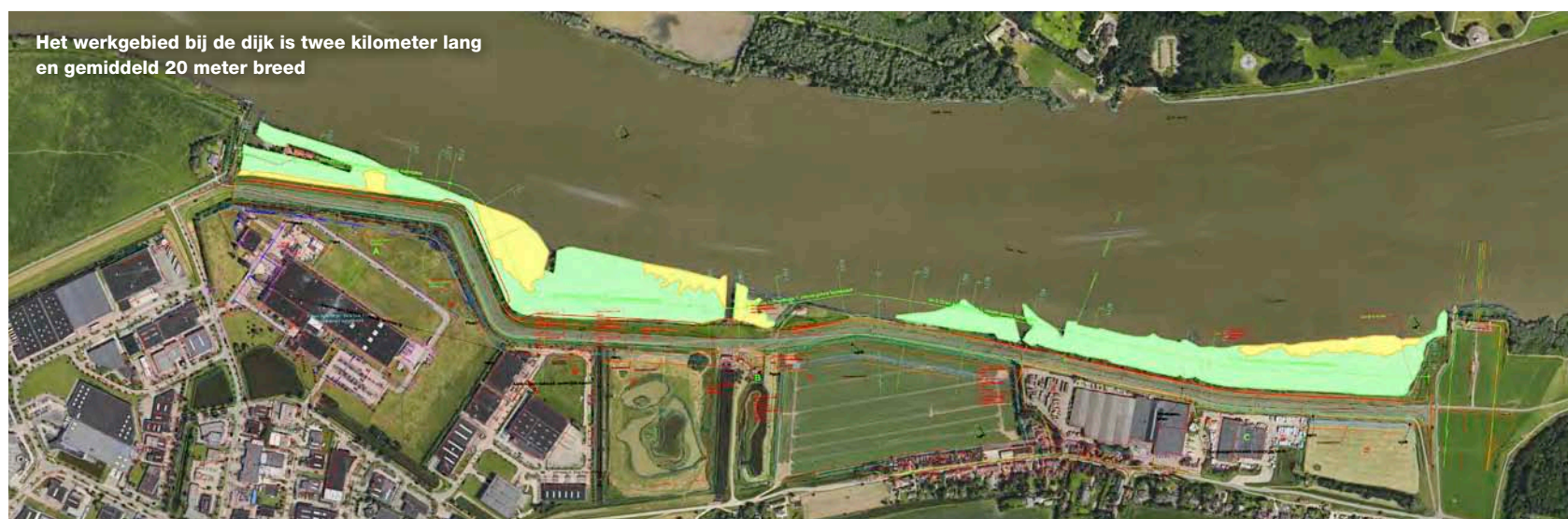
Naar verwachting zijn alle grondwerkzaamheden aan de kleibekleding eind juli afgerond. Per 1 oktober 2015, als het stormseizoen weer begint, moet de Bosschendijk klaar zijn voor gebruik. “Dan kijk ik terug op een erg arbeidsintensief project”, weet Rob. “Want ondanks het feit dat we praten over ‘maar’ twee kilometer dijk, is er dan heel veel zand en klei verzet. Zo hebben we 75.000 kuub materiaal ontgraven en terug in de dijk verwerkt, en 80.000 kuub extra materiaal moeten aanleveren.” Maar als ‘grootgrondverzetser’ was dat niet dé uitdaging voor Martens en Van Oord. Juist bij dit project kwam het aan op logistiek inzicht. “De dijk is weliswaar twee kilometer lang, maar slechts 20 meter breed. Dat maakt de speelruimte met onze vrachtwagens voor de aan- en afvoer van materiaal logistiek zeer complex. Dan is het manoeuvreren op de vierkante meter. Al het verkeer moet daar overheen en tegelijkertijd moet je het zo zien te plannen dat een vrachtwagen ondertussen niet een stuk van het werk kapot rijdt.” Met het slim terugstorten van materiaal kun je volgens Rob daarin logistiek al een slag maken. Door bijvoorbeeld tegelijkertijd de ene sloot te graven en de andere te dempen. “Maar het is zeker ook een kwestie van ‘zien’ hoe verkeersstromen lopen. Weten hoe je onregelmatigheden in het traject kunt opvangen en weten waar je moet beginnen. Daarbij heeft die dijkversterking ook een heel grote impact op de omgeving. Wij rijden met groot materieel toch een stuk over de provinciale weg, waar ‘s ochtends de schooljeugd fietst. Dan praat je niet alleen over een communicatief traject. Dan ga je ook omleidingsroutes instellen en op kritieke punten verkeersregelaars inzetten voor de veiligheid. Dat was wel een heel gepuzzel”, bekennt hij. “Maar als je de logica van het werk snapt, valt alles logistiek op zijn plek.”



Aanvoer van zand voor de kern van de dijk



Tijdelijke waterhuishouding



Het werkgebied bij de dijk is twee kilometer lang en gemiddeld 20 meter breed



# De Mensen die het Maken

## Wie ben je en wat doe je?

Ik ben Jack Poppelaars, teamleider peil- en meetdienst bij Martens en Van Oord. Ik houd me bezig met alles wat te maken heeft met plaatsbepaling en verwerking van meetgegevens, alsook met de innovatie op het gebied van data-inwinning. Mijn team bestaat uit een hydrograaf, maatvoersers en CAD-tekenaars.

## Wat is de mooiste plek waar je ooit voor Martens en Van Oord hebt gewerkt?

Door Martens en Van Oord ben ik op verschillende plaatsen geweest, van Azerbeidzjan tot aan Cadzand. Maar een mooie plek qua natuur? Dan denk ik aan de Noordwaard in Werkendam. Hier kun je op de meest afgelegen plaats op aarde wanen. Mooie plek qua ontwikkelingen en innovatie is duidelijk de Markthal in Rotterdam. Dit was mijn eerste project bij Martens en Van Oord, waar ik vrijgelaten werd om mee te denken over 3D-machinevolgsystemen, die het voor ons makkelijker zouden maken om zo'n grote en complexe bouwkuip uit te baggeren.

## Denker of doener?

Duidelijk een denker die graag doet. Maar als het eenmaal is bedacht en uitgevoerd, dan zoek ik weer een nieuwe uitdaging.

## Hoe 'groen' ben je?

Groener dan ik dacht. Ons huis is super geïsoleerd en we hebben een warmtewisselaar op de afvoer van de badkamer en overall led-verlichting. Inmiddels ben ik bezig met het plaatsen van zonnepanelen.

## Deskundig, grensverleggend of betrokken?

Mijn vakgebied is tevens mijn hobby. Ik blijf altijd zoeken naar mogelijkheden die het werk kwalitatief beter dan wel eenvoudiger maken.

## Wie is je grote voorbeeld?

Grote voorbeelden heb ik er meer. Maar voor wie ik veel waardering en respect heb is Corina, mijn vrouw. Zij zorgt grotendeels voor onze kinderen, zet het eten op tafel, hoort mijn verhalen over het werk aan en heeft ook nog een drukke baan.



## MvO PASPOORT

|                  |                                |
|------------------|--------------------------------|
| Voornaam         | JACK                           |
| Achternaam       | POPPELAARS                     |
| Leeftijd         | 46                             |
| Burgelijke staat | GETROUWD                       |
| Kinderen         | 2                              |
| Bij MvO sinds    | 01-09-2010                     |
| Functie          | TEAMLEIDER PEIL- EN MEETDIENST |

**MVO** De Mensen die het Maken  
Martens en Van Oord

## Binnen- of buitenmens?

Privé ben ik graag buiten, lekker met mijn gezin dingen doen. Qua werk heb ik een gezonde mix van werkzaamheden binnen en buiten.

## Waar krijg jij energie van?

Ik krijg veel energie van collega's die heel gedreven en loyaal zijn, die 'out of the box' denken en voor wie het woord onmogelijk niet bestaat. Voor alles bestaat een oplossing en deze instelling zorgt voor een positieve flow waar collega's op meegevoerd worden.

## Wat zijn je ambities voor de toekomst?

Ik hoop dat ik altijd met veel plezier naar mijn werk blijf gaan en kan blijven doen waar ik goed in ben. Dat is volgens mij de enige manier, en een must, om het beste uit mezelf en uit anderen te halen.

## Wat wil je meegeven aan de volgende generatie?

Dat alles tijdelijk is. En dat je mee moet gaan met de vooruitgang. Wat gisteren niet te bereiken was, kan vandaag binnen handbereik zijn en is morgen achterhaald. Je bent nooit uitgeleerd!

**'Plezier in je werk is een voorwaarde om goed te kunnen presteren'**

## IN HET KORT

Provincie Friesland wil met de aanleg van De Centrale As het gebied Noordoost-Friesland veiliger maken, de leefbaarheid in de dorpen vergroten en de economie een impuls geven door een goede bereikbaarheid. Onderdeel in dit grote geheel is de aanleg van twee spooronderdoorgangen. Opdrachtgever ProRail gunde deze klus aan hoofdaannemer Max Bögl Nederland en onderaannemer Martens en Van Oord. Eind 2016 moet de laatste spooronderdoorgang zijn opgeleverd.

## GRENSVERLEGGEND

In korte tijd een complex werk met veel grondverzet realiseren. Als onderaannemer in dit project tast Martens en Van Oord opnieuw de grenzen af. Gefaseerde, zorgvuldig op elkaar afgestemde werkzaamheden, continu overleg met betrokkenen en een strakke planning moeten ervoor zorgen dat ProRail de treinen op tijd kan laten rijden.

PLANNING CRUCIAAL BIJ AANLEG SPOORONDERDOORGANGEN  
HARDEGARIJP EN VEENWOUDE

9 maanden voorbereiding  
om in 5 dagen  
te kunnen pieken

HALVERWEGE DE CENTRALE AS VAN DOKKUM TOT GARIJP DOORKRUIST HET SPOOR VAN PRORAIL HET TRAJECT. OP TWEE SPOORDIJKLOCATIES, NAMELIJK BIJ VEENWOUDE EN HARDEGARIJP, MOET EEN ONGELIJKVLOERSE KRUISSING GEMAAKT WORDEN. GEEN ALLEDAAGS TAFEREELTJE, GEZIEN DE VELE TOESCHOUWERS. ZEKER ALS ER EEN STUK SPOORDIJK IN Z'N GEHEEL WORDT WEGGEHAALD EN OP DIE PLEK EEN FLINKE BETONNEN TUNNEL OP VERNUFTIGE WIJZE WORDT INGESCHOVEN.



Aansluiting folieconstructie op de damwand



Projectcoördinator Remko Luiken (tweede van links) voert een kort werkoverleg

Op dit moment wordt er in samenwerking met hoofdaannemer Max Bögl volop gewerkt aan de eerste spooronderdoorgang Veenwouden. Een samenwerking die zich al bewezen had in het tenderteam voor het project Contract Midden 0, ook een onderdeel van De Centrale As. Toen kort daarop dit project zich aandienende zagen beide aannemers deze klus als een mooie aanvulling en besloten hierop gezamenlijk in te schrijven. Contract Midden 0 werd helaas niet gegund. Wel deze opdracht. In het voorjaar van 2014 startte Martens en Van Oord met de voorbereidingen ervan.

### Opbouw tunnelbak

Om de spooronderdoorgang te creëren moest Martens en Van Oord de diepte in. Iets wat de ervaren grondverzetter wel toevertrouwd is. Om veilig te kunnen werken werd het werkterrein eerst afgebakend door naast het spoor een afgesloten damwand aan te brengen. Hierna had Max Bögl alle ruimte om een gigantische tunnelbak van 1.000 kubieke meter beton op te bouwen. Deze 2.500 ton zware tunnel werd gebouwd op drie hydraulische

**Hardegarijp is kleiner maar heeft een grotere impact qua planning**

glijgoten, waarover de tunnel naar zijn uiteindelijke positie is geschoven. De goten zijn van essentieel belang om de tunnelbak op zijn beoogde plek te kunnen schuiven.

### 6.000 kuub uitscheppen

In de herfstvakantie van 2014 was het dan zover. In slechts vijf dagen tijd moest de klus geklaard worden. Het spoor werd verwijderd, het dijklichaam uitgegraven, de tunnelbak op zijn plek geschoven, de zijwanden aangevuld en een nieuw stuk spoor teruggebouwd. Een complexe klus waarbij Martens en Van Oord in korte tijd 6.000 kuub grond moest uitscheppen. Startsignaal: woensdag 15 oktober 2014 01.00 uur.

### Continu doorwerken

Om in vijf dagen een topprestatie te kunnen leveren is Martens en Van Oord zeker een half jaar, zo niet driekwart jaar bezig geweest met de voorbereidingen. Immers, vanwege dat korte tijdsbestek moesten alle werkzaamheden van Max Bögl, ProRail en Martens en Van Oord exact op elkaar worden afgestemd. Als je alleen al bedenkt dat de tunnelbak met acht meter per uur verschoven kon worden... Om dat draaiboek te maken zijn er dus heel wat uurtjes overleg geweest. Ook alle raakvlakken, zoals de plek waar de kranen moesten staan en veiligheidsaspecten, zijn tot in de kleinste details doorgesproken. Een strakke planning en goede communicatie tijdens de werkzaamheden waren in deze cruciaal, net als continu doorwerken.

Het resultaat: maandag 20 oktober 05.30 uur reed de eerste trein over de nieuwe spoordijk. Keurig op tijd.

### Tegendruk met folie

Ondertussen gaan de werkzaamheden aan de spoordijk bij Veenwouden gewoon door. Aan beide kanten wordt de tunnel verlengd en zijn inmiddels de weghellingen geprepareerd met onder meer een stalen damwand aan beide uiteinden van de tunnel. Omdat de tunnel onder het grondwaterniveau ligt, moet een speciale folie op twaalf meter diepte het grondwater in bedwang houden. Om te voorkomen dat er water in de tunnel zou komen moest dat een waterdichte constructie worden. De helling aan de zuidzijde is dieper en langer dan aan de noordzijde omdat daar ook een viaduct ligt. Aan de zuidzijde heeft Martens en Van Oord 140.000 kuub grond uitgegraven, de folie erin gelegd door het water kunstmatig laag te houden en zo'n 90.000 kuub grond teruggestort als tegendruk. Daarna is de noordzijde aan de beurt. Daar wordt 20.000 kuub grond uitgegraven en zo'n 17.000 kuub teruggestort. Eind oktober, begin november 2015 wordt spooronderdoorgang Veenwouden in zijn totaliteit opgeleverd.

### Hardegarijp in voorbereiding

Het venijn zit 'm vaak in de staart. In zekere zin gaat dat ook op voor Hardegarijp. Want hoewel deze spoordijk kleiner is qua kuubs grondverzet dan Veenwouden, is het

**Het moest een waterdichte constructie worden. Letterlijk en figuurlijk**

juist een grotere uitdaging. De voorbereiding en inrichting zijn in volle gang. Ook hier wordt gewerkt volgens hetzelfde principe, alleen nét even anders omdat de tunnel langer is. Zo gebruikt Max Bögl zes glijgoten en wordt er een betonnen plafond aangebracht in plaats van een complete tunnelbak. In augustus gaat de spoordijk twee dagen buiten gebruik om het spoor te verwijderen. Max Bögl plaatst dan de stalen damwanden en brengt drie opleggingen aan waarop later het dek wordt geplaatst. In oktober is er een tweede sessie. In drie dagen ontgraft Martens en Van Oord dan de spoordijk en wordt de constructie op zijn plek geschoven. De details voor het aanbrengen van de folie liggen op dit moment op de tekentafel. De uitdaging bij deze spooronderdoorgang zit 'm vooral in de planning omdat er hier sprake is van twee zeer korte tijdsbestekken van respectievelijk twee en drie dagen. En dat heeft een veel grotere impact, want juist dan moet het hele draaiboek nauwkeurig gevolgd worden. Maar ook dat is een uitdaging die Martens en Van Oord uiteraard graag aangaat!

## De opdrachtgever aan het woord



Gerrit Geertjes, ProRail

**WE GAAN IN GESPREK MET GERRIT GEERTJES VAN PRORAIL, BOUWMANAGER EN ADVISEUR VAN DE CENTRALE AS NOORDOOST-FRIESLAND, HET GEBIEDSONTWIKKELINGSPROJECT VAN PROVINCIE FRIESLAND. OOK IS HIJ ALS PROJECTLEIDER BETROKKEN BIJ SPOORONDERDOORGANGEN HARDEGARIJP EN VEENWOUDEEN. TIJD OM EENS NADER KENNIS TE MAKEN.**

**U bent bouwmanager en adviseur voor de gebiedsontwikkeling, maar ook projectleider bij de uitvoering van de spooronderdoorgangen. U bent dus al lange tijd betrokken bij de herinrichting van het gebied. Wat is er zo bijzonder aan dit project?**

De Centrale As is de aanleg van een 2x2-baansweg tussen Drachten en Dokkum en wordt aangelegd in opdracht van de provincie Friesland. Ter plaatse van Veenwouden en Hardegarijp kruist De Centrale As de spoorbaan van ProRail. In samenspraak met de provincie Friesland en ProRail is afgesproken dat dit gedeelte van De Centrale As door ons wordt aanbesteed. Ook de directievoering van dit deelproject wordt door ProRail gedaan. Als bouwmanager ben ik verantwoordelijk voor de begeleiding van de uitvoering. Vanuit die hoedanigheid ben ik in contact gekomen met hoofdaannemer Max Bögl Nederland en met onderaannemer Martens en Van Oord. Bijzonder aan deze beide onderdoorgangen is voor mij het gebruik van folie ten behoeve van de polderconstructie voor de toe- en afritten van de spooronderdoorgangen. Op dit moment wordt folie ter grootte van vele voetbalvelden verwerkt.

**De spooronderdoorgang bij Veenwouden is inmiddels een feit, de werkzaamheden aan de spoordijk zijn nog in volle gang. Hoe heeft u de samenwerking met Martens en Van Oord ervaren tijdens deze eerste fase?**

Heel erg goed. Ik zie de mensen van Martens en Van Oord druk bezig om de grond gescheiden af te graven en in depot te plaatsen. We hebben een prettige samenwerking. Ook bij de aanvullende opdracht, namelijk het hergebruiken van vrijgekomen grond op andere delen van De Centrale As of op het terrein van naburige grondeigenaren, hebben we een goede afstemming. Ik ben erg tevreden.

**Inmiddels zijn ook de voorbereidingen voor de spooronderdoorgang bij Hardegarijp gestart. Zijn er belangrijke verschillen bij dit project ten opzichte van de eerste spooronderdoorgang?**

Voor Martens en Van Oord niet, maar voor mij wel. Dat komt omdat wij als ProRail te maken hebben met twee verschillende typen spooronderdoorgangen. Die van Veenwouden is een gesloten betonnen moot, die van Hardegarijp een spoortrog. Voor Martens en Van Oord is het vaak een uitdaging om via de verschillende bouwwegen een goede toegang tot de bouwplaats te krijgen. Hierbij moet je denken aan toegangswegen door weilanden, langs smalle boerenweggetjes en tussen de landelijke bebouwingen door.

**Om het verkeer zo min mogelijk te hinderen, is een strakke planning voor het aanleggen van de spooronderdoorgangen noodzakelijk. Martens en Van Oord staat bekend om de multidisciplinaire aanpak van projecten. Vindt u dat onze kennis en kwaliteiten rondom logistiek, grondverzet en spoorbouw bij dit complexe project goed van pas komen?**

Met name in Veenwouden is het belangrijk dat er geen zware grondtransporten door het dorp plaatsvinden. Dat vergt een duidelijke communicatie tussen Max Bögl en Martens en Van Oord, maar dat vergt ook discipline van jullie mensen. Wat me vooral opvalt en wat ik erg plezierig vind, is dat de mensen van Martens en Van Oord hun ervaringen uit zichzelf met ons delen en advies geven. Wij kunnen wel van alles roepen en willen maar wij weten uiteraard niet alles, dus dan is het fijn dat we op mensen zoals jullie kunnen leunen. Dat waardeer ik zeer. Het doel is uiteindelijk om gezamenlijk, ProRail, Max Bögl en Martens en Van Oord, dit werk te maken. Om samen te bouwen aan iets moois.

# Voertuigvolgsysteem optimaliseert processen

ALS HET EFFICIËNTER KAN HEEFT MARTENS EN VAN OORD ER OREN NAAR. DAAROM IS HET GROOTSTE DEEL VAN ONS MATERIEEL EN WAGENPARK UITGERUST MET EEN VOERTUIGVOLGSYSTEEM. ZO'N SYSTEEM GEEFT ONS ONLINE INZICHT IN LOCATIE, DRAAIUREN, GEREDEN AFSTAND, STORINGSCODES EN VERBRUIKTE BRANDSTOF VAN HET MATERIEEL. DEZE GIGANTISCHE HOEVEELHEID INFORMATIE KUNNEN WE GEBRUIKEN IN HET KADER VAN DUURZAAMHEID, MAAR OOK AFDELINGEN ALS PLANNING, ONDERHOUD EN PROJECTBUREAU KUNNEN HIERMEE HUN VOORDEEL DOEN.

Onderdeel van het voertuigvolgsysteem is het brandstofmanagementsysteem. Dit systeem gebruiken we onder meer voor:

- Verminderen van onnodig stationair draaien van het materieel
- Coachen op verbetering van het rijgedrag
- Creëren van meer bewustwording door brandstofgegevens op projectbasis te delen met machinisten en chauffeurs
- Calculeren van nieuwe projecten met gegevens uit de praktijk

Door de overvloed aan sensoren en bijbehorende meetgegevens is er steeds gedetailleerdere informatie beschikbaar. Dit soort informatie stelt ons in staat om dieper in te gaan op kenmerken en mogelijkheden van ons materieel, maar ook om in te zoomen op het samenspel bij een project.

## Directe feedback zuinig rijden

Ook bij deze innovatieve informatietechnieken wil Martens en Van Oord vooroplopen. Zo testen we bij vrachtwagens bandenspanningscontrolesystemen op basis van ventielsensoren en stimuleren we veilig en brandstofbesparend rijgedrag door directe feedback via een scherm bij de chauffeur. De informatietechnieken sluiten ook prima aan bij onze peil-, meet- en werkmethodeken. We waren bijvoorbeeld één van de eerste bedrijven die bij het ontgraven en baggeren GPS gebruikten.

De komende jaren gaat Martens en Van Oord het aantal voertuigvolgsystemen in het wagenpark en materieel verder verhogen.

## Aandachtspunten voor 2015

In de vorige editie stonden we uitgebreid stil bij onze doelstellingen, maatregelen en initiatieven op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie.

Voor 2015 ligt de focus van Martens en Van Oord op:

- Gebruikmaken van voertuigvolgsysteemdata om onze processen verder te optimaliseren
- Campagne voeren om onnodig stationair draaien te voorkomen
- Verhogen van het brandstofbewustzijn van al ons personeel
- Intern en extern vormgeven aan de cursus Het Nieuwe Draaien
- Investeren in energiezuinig en innovatief materieel

Meer weten over CO<sub>2</sub> en onze projecten met CO<sub>2</sub>-gunningsvoordeel? Ga naar [www.mvogroep.nl](http://www.mvogroep.nl) en klik op het kader Duurzaamheid.



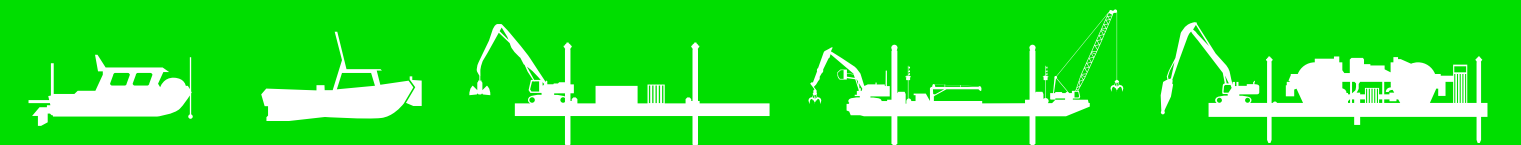
# CO<sub>2</sub>-uitstoot 2014

IN 2014 ZORGDEN DE ACTIVITEITEN VAN MARTENS EN VAN OORD VOOR 20.252 TON AAN CO<sub>2</sub>-UITSTOOT. DEZE VERHOGING VAN 2,4% TEN OPZICHTE VAN DE UITSTOOT IN 2013 KOMT VOORAL DOOR EEN TOENAME VAN HET AANTAL BEDRIJFSACTIVITEITEN. IN RELATIEVE ZIN HALEN WE ONZE CO<sub>2</sub>-VERMINDERINGS-DOELSTELLINGEN. MEER DAN 94% VAN ONZE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT WORDT VEROORZAAKT DOOR HET VERBRANDEN VAN DIESEL IN ONZE MACHINES EN VOERTUIGEN. DE FOCUS VAN ONZE MAATREGELEN LIGT DAN OOK OP HET VERMINDEREN VAN HET BRANDSTOFVERBRUIK.

Droog materieel  
11.349 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Nat materieel  
4.302 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Vrachtwagens  
2.156 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Elektra  
1.117 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Bedrijfsauto's geel kenteken  
686 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Bedrijfsauto's grijs kenteken  
561 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot



Zakelijk gedeclareerde kilometers  
11 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot

Zakelijke vliegreizen  
33 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot

Aardgas  
32 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot

Propan/acetyleen  
5 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot

# Ondertussen op de projecten

## Afronding Klimaatbuffer Beuningen

### Het project in het kort

In maart 2013 is Martens en Van Oord begonnen met het project Klimaatbuffer Beuningen, in opdracht van ARK Natuurontwikkeling. De werkzaamheden maken deel uit van project Waalweelde Beuningen. Met de herinrichting van de Beuningse uiterwaarden wordt een nevengeul gecreëerd en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd. Aan Martens en Van Oord de taak maaiveldverlagingen te maken in de deelgebieden Bunswaard, Staartjeswaard en Sluiswaard. De klimaatbuffer levert een belangrijke bijdrage aan klimaatbestendig Nederland en is in staat mee te groeien met de klimaatverandering. Door de gehele nevengeul wordt er een hoogwaterverlaging van circa vijf centimeter bereikt.

### Hoe staat het er nu voor?

Een groot deel van het te ontgraven en af te voeren materiaal is per schip naar onze Zandfabriek in Moerdijk gebracht. De resthoeveelheid is in de nabijheid van het project afgezet. Het werk is op 19 november 2014 op tijd en naar tevredenheid van de opdrachtgever opgeleverd. De klimaatbuffer is nu bezig zich natuurlijk te ontwikkelen. De symbolische overdracht vond plaats op 16 april 2015.



## Oplevering Kaderrichtlijn Water 1

### Het project in het kort

In opdracht van Rijkswaterstaat voert Martens en Van Oord, samen met GMB, sinds 2012 negen projecten uit die samen het project KRW Oevers en Uiterwaarden Zuid-Holland vormen. Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doel het verbeteren van de waterkwaliteit, zodat flora en fauna meer ruimte krijgen om te leven. Dit gebeurt onder meer door het creëren van flauwe oevers en het graven van nevengeulen, kreken en strangen. Naast kust- en oeverwerk bestaan de werkzaamheden vooral uit droog grondwerk, baggerwerk en zandleveranties.

### Hoe staat het er nu voor?

Intussen zijn acht locaties opgeleverd, wat we samen met Rijkswaterstaat gevierd hebben op 16 april 2015. Vanwege het aantreffen van de Noordse woelmuis hebben we het ontwerp van de negende locatie, Dordtsche Avelingen, moeten aanpassen. De uitvoering hiervan staat nu gepland na de zomervakantie. Voor het einde van dit jaar is het gehele project afgerond. Inmiddels hebben we een aanvullende opdracht gekregen voor het maken van vier kilometer vooroever en suppletiegebied rondom het eiland Tiengemetten.

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

## Boyukshor Lake Azerbeidzjan

### Het project in het kort

Sinds begin 2014 is Martens en Van Oord met Baars Confloat betrokken bij een uniek project in de Azerbeidzjaanse hoofdstad Baku, waar 12 juni 2015 de Europese Spelen gehouden worden. Het nieuwe olympisch stadion ligt aan de rand van Boyukshor Lake. Dit meer is echter zo zwaar vervuild dat het eerst moet worden schoongemaakt. De waterkwaliteit moet op acceptabel niveau zijn voordat de Spelen beginnen.

### Hoe staat het er nu voor?

De Azerbeidzjaanse president heeft inmiddels het meer bezocht. Hij was zeer tevreden met de al zichtbare resultaten van het opschonen van Boyukshor Lake, ooit één van de meest vervuilde meren ter wereld! Het baggerwerk is helemaal afgerond, we verlenen alleen nog wat hand-en-spandiensten voor de opdrachtgever. Dankzij de door ons ontwikkelde baggermethode was de schoonmaak zéér succesvol: van een waarde (voor oliecontaminatie in slib) van 80.000 mg/kg TPH naar minder dan 900 mg/kg! Ofwel, van 8% naar 0,09% oliecontaminatie. Een uitkomst waar men alleen maar van kon dromen.



## Overdiepse Polder Waspijk

### Het project in het kort

De Overdiepse Polder in Waspijk is één van de ruim 30 locaties van het rijksprogramma Ruimte voor de Rivier. De polder gaat dienst doen als overloopgebied; eens in de 25 jaar zal het gebied bij hoge waterstanden volstromen. De polder blijft grotendeels in gebruik als landbouwgebied, met daarnaast ruimte voor recreatie en natuur. Aannemerscombinatie De Hollandsche Waard Overdiep (Van Oord Nederland-GMB Civiel-Oldekamp) schakelde Martens en Van Oord in om de bestaande primaire waterkering af te graven en de vrijkomende grond te verwerken als bekleding van de terpen, als aanvulling van landbouwpercelen en voor het verondiepen van de Westplas.

### Hoe staat het er nu voor?

Ons deel van het werk zit er inmiddels op. De dag voor Hemelvaart hebben we onze werkzaamheden afgerond. De bestaande kade is nu verlaagd tot zomerkade. De landbouwpercelen en de terpen waarop de boerderijen staan hebben we aangevuld met grond. Ook de Westplas hebben we deels gedicht met grond en klei die vrijkwam uit de oude dijk en hebben we op deze manier aantrekkelijker gemaakt voor flora en fauna.

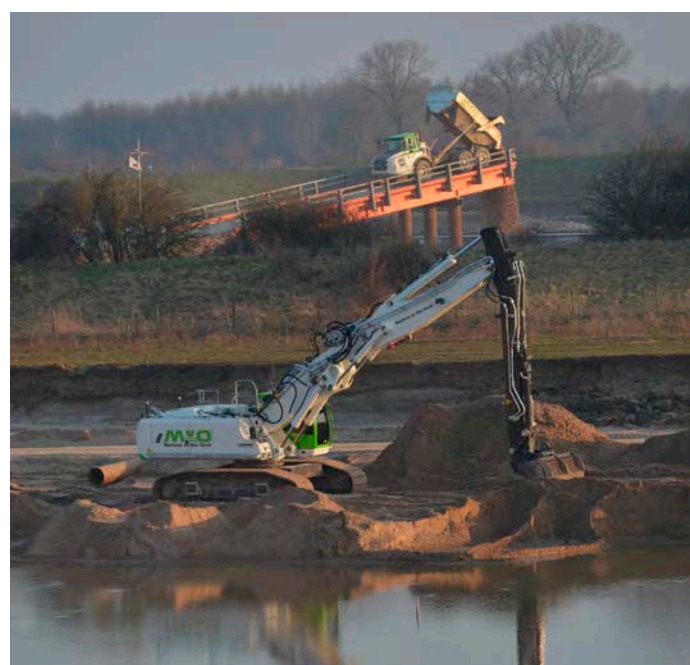
## Groene Rivier Pannerden

### Het project in het kort

In opdracht van Dienst Landelijk Gebied werkt Martens en Van Oord sinds 2014 aan Groene Rivier Pannerden, onderdeel van project Rijnwaardse Uiterwaarden. Doel is het verhogen van de hoogwaterveiligheid en het creëren van een beter leefmilieu voor flora en fauna. Bij het kanaal in Pannerden graaft Martens en Van Oord een geïsoleerde strang en verlagen we een kade. In totaal moet er circa 415.000 m<sup>3</sup> grond afgegraven worden. Met een deel ervan worden twee hoogwatervluchtplaatsen voor dieren gemaakt. De resterende grond wordt elders in of buiten het gebied hergebruikt.

### Hoe staat het er nu voor?

Inmiddels is de strang goed zichtbaar geworden in het landschap. Afgelopen winter heeft Martens en Van Oord namelijk vrijwel continu doorgewerkt. Einde winter is het afvoeren van bodemmateriaal zelfs flink versneld. De laatste kuubs worden naar verwachting deze zomer afgevoerd. Dan kunnen ook de landschappelijke inrichtingsmaatregelen afgerond worden. Oktober 2015 moet de klus klaar zijn.



## Dijkverbetering Merwededijk Werkendam

### Het project in het kort

In opdracht van Waterschap Rivierenland werkt aannemerscombinatie Martens en Van Oord-De Klerk sinds eind 2013 aan de dijkverbetering Merwededijk Werkendam. Om aan de verhoogde veiligheidsnorm te voldoen wordt 500 meter van de dijk aangepakt. Zo wordt nabij het centrum van Werkendam een nieuwe dijk naast de huidige gebouwd en krijgt de bestaande dijk een damwand ter verhoging van de stabiliteit. Andere werkzaamheden zijn het aanbrengen van verhardingen en een oeververdediging bij de nieuwe dijk en het herinrichten van de oude dijk. De werkzaamheden gebeuren gefaseerd en lopen tot medio 2015.

### Hoe staat het er nu voor?

Na zo'n vier maanden zettingstijd van de ondergrond hebben we eind maart de werkzaamheden hervat. We hebben de voorbelasting verwijderd en een tijdelijk fietspad aangelegd. De laatste volle week van april zijn de buispalen en damwand aangeleverd en zijn de eerste planken aangebracht. We verwachten de klinkerverharding van de ventweg voor de zomervakantie af te ronden. Het asfalt en de overige inrichting zijn eind september gereed.

Kijk live mee met de dijkverbetering van de Merwededijk [http://webcam.mapgear.nl/dijkverbetering\\_werkendam](http://webcam.mapgear.nl/dijkverbetering_werkendam)

## Ontpoldering Noordwaard

### Het project in het kort

Ontpoldering Noordwaard in de Biesbosch is een van de koploperprojecten uit het waterveiligheidsprogramma Ruimte voor de Rivier. Met het project wordt een groot deel van de Noordwaard doorstroombaar gemaakt, wat bij hoogwater zorgt voor een aanzienlijke daling van de waterstand. Binnen de aannemerscombinatie houdt Martens en Van Oord zich bezig met het grondwerk, het slopen van de gebouwen en het rooien en planten van ongeveer 75 hectare bos.

### Hoe staat het er nu voor?

Binnen deze enorme klus is weer een nieuwe mijlpaal bereikt. Op 1 april 2015 is namelijk een start gemaakt met het verlagen van de bestaande primaire keringen. Een bijzonder moment, want hiermee wordt de Noordwaard voor het grootste deel formeel buitendijks gebied. Verder is het merendeel van de recreatiepoort en het doorstroomgebied gereed en zijn de bossen geplant. Ook worden de laatste panden gesloopt. Vanaf de zomer zal het eerste buitenwater de Noordwaard instromen. Eind 2015 wordt het project opgeleverd.

### Meer informatie?

Raadpleeg [www.combinatie-noordwaard.nl](http://www.combinatie-noordwaard.nl)



## HoogWateraanpak 's-Hertogenbosch

### Het project in het kort

Begin 2014 heeft Martens en Van Oord van opdrachtgever waterschap Aa en Maas de definitieve gunning gekregen voor de uitvoering van HoWaBo (HoogWateraanpak 's-Hertogenbosch). De werkzaamheden bestaan uit de realisatie van het waterbergingsgebied ten zuidwesten van 's-Hertogenbosch en de ontwikkeling van natuurgebieden Moerputten en Vlijmens Ven. De natuurontwikkeling maakt deel uit van het Europese LIFE+ project Blues in the Marshes.

### Hoe staat het er nu voor?

Momenteel zijn we binnen het gehele projectgebied bezig. In Honderdmorgen (oostelijk deel) ontgraven we de deklaag van 40 centimeter in twee lagen. De toplaag van 20 centimeter verwerken we in de kern van elf kilometer kade en de laag van 20 tot 40 centimeter gaat er als deklaag overheen. In Rijskampen en Ham (middendeel) begint de inrichting met sloten en duikers vorm te krijgen. In Vlijmens Ven (westelijk deel) wordt de deklaag van 40 centimeter in depot gezet voor latere toepassing in het project óf rechtstreeks opgeladen voor afvoer naar andere projecten.





MIJN VEILIGE OMGEVING

## Een veilige werkomgeving voor iedereen

**DE EERSTE STAP OP 'ROUTE MVO' WAREN DE 'MIJN VEILIGE OMGEVING ROADSHOWS', WAAROVER WE U IN DE VORIGE EDITIE AL VERTELLEN. MET EEN SPECIAAL INGERICHTE BOUWKEET TROKKEN DIRECTIE EN VEILIGHEIDSMEDEWERKERS VAN MARTENS EN VAN OORD DOOR HET HELE LAND OM ALLE MEDEWERKERS TE POLSEN OVER HET ONDERWERP VEILIGHEID. HET RESULTAAT: MEER BEGRIP ÉN EEN FLINKE LIJST MET VERBETERPUNTEN.**

Waarom is veiligheid zo belangrijk? Hoe kunnen we er bewuster mee omgaan? Hoe spreek je een collega aan die een onveilige situatie creëert? Over dit soort vragen gingen we graag in gesprek met de Mensen die het Maken. “Tussen april en november vorig jaar hebben we in twaalf dagen 35 Roadshows gehouden”, vertelt kwaliteitsprocesmanager Femke Verhoeven. “Waarbij we de directeur, regiomanager, veiligheidskundige en collega’s samen in de keet aan tafel zetten om in alle rust en in alle vrijheid te praten. Onze medewerkers is op het hart gedrukt: wees vooral eerlijk, alles is bespreekbaar. Dat leverde nuttige inzichten en invalshoeken op. En daarmee een flinke lijst actiepunten. Denk

daarbij aan het instellen van een centraal ontvangstpunt voor leveringen en het opstellen van werkinstructies tot aan het geven van trainingen aan personeel.”

### Geen woorden maar daden

Heel mooi natuurlijk, maar... wat nu? “2015 is het jaar van zo veel mogelijk inzichten en verbeterpunten omzetten in concrete acties! Sommige punten kunnen we direct oppakken maar bepaalde acties vragen meer tijd of investering. De verbeterpunten die het snelst dan wel het gemakkelijkst te realiseren zijn, doen we als eerste. Zo zien de mensen gauw resultaat.”

EERSTE RESULTATEN ROADSHOWS WORDEN ZICHTBAAR OP DE WERKVLOER

## Nieuw personeelsvletje is veiliger en comfortabeler

**OM BIJ EEN BAGGERPONTON OF BINNENVAARTSCHIP TE KOMEN GEBRUIKEN DE MEDEWERKERS VAN MARTENS EN VAN OORD EEN ROEIBOOTJE VOORZIEN VAN EEN BUITENBOORDMOTOR. DAT LEIDDE VAAK TOT ONVEILIGE SITUATIES, ZO WAS EEN VEELGEHOORDE OPMERKING TIJDENS DE ROADSHOWS. EN DUS WERD ONZE AFDELING ENGINEERING INGESCHAKELD OM DAAR EEN BETER ALTERNATIEF VOOR TE VERZINNEN.**

“Geen beschutting tegen regen en wind, mensen die uitglijden als ze in een nat bootje moeten stappen, geen voorzieningen zoals een reling en trapje, geen licht”, vat teamleider engineering Niels Versteeg de kanttekeningen samen. “Maar ook dat er geen reservebenzine aan boord is voor de buitenboordmotor. Of dat die motor zelfs wel eens gestolen wordt, tot grote ergernis van de gebruikers natuurlijk. Kortom, ze moesten vaak roeien met de riemen die ze hadden. Er waren dus genoeg verbeterpunten.” Met een hoop eisen op zak ging Niels op zoek naar een kant-en-klaar alternatief dat zowel veilig en comfortabel als gebruiksvriendelijk moest zijn. Maar dat bleek niet zo eenvoudig. “We vonden niets wat als standaard voldeed aan onze wensen en eisen.”

### DutchWorkboats

Via Tobias van Oord kwam Niels in contact met DutchWorkboats. Dit resulteerde in een spiksplinternieuw personeelsvletje, op maat gemaakt voor Martens en Van Oord. Zo beschikt het zes meter lange vletje over handrelingen, een veilige opstap, een overkapping voor vier stoelen, navigatieverlichting, een zoeklicht en een marifoon waardoor er direct contact mogelijk is met schippers en crew van de eigen vaartuigen. Ook is het bootje bestand tegen zout water, dankzij de zeewaardige aluminium opbouw en kunststof onderbouw. Door de robuuste constructie kan het ook goed tegen een stootje. “Bovendien zit er een motor in die door diesel wordt aangedreven en dat is altijd aanwezig aan boord van onze pontons. Daarbij is een dieselmotor krachtiger en betrouwbaarder dan een benzinemotor, wat meer comfort geeft tijdens het varen.”

### Geen natte voeten meer

Een ander groot pluspunt is dat het vletje zelflozend is, waardoor een regenbui niet meer zorgt voor natte voeten. “Het is een veilig en comfortabel bootje geworden dat gemakkelijk te bedienen is en ook een robuuste uitstraling heeft”, concludeert Niels. Het eerste personeelsvletje is momenteel in gebruik op het project Veense Put in Veen. “Als het personeelsvletje goed bevalt, dan wordt dit de nieuwe standaard voor Martens en Van Oord.”



LOOPBAANTRAJECT BOUW & INFRA SUCCESVOL BINNEN MARTENS EN VAN OORD

## Een win-winsituatie voor medewerker, bedrijf én klant

**TWEE JAAR GELEDEN INTRODUCEERDE MARTENS EN VAN OORD DE LOOPBAANTRAJECTEN OP DE WERKVLOER. INMIDDELS WETEN STEEDS MEER MEDEWERKERS DEZE KANS TE BENUTTEN ALS SPRINGPLANK NAAR EEN NIEUWE OF GROTERE UITDAGING BINNEN HET BEDRIJF. EEN INITIATIEF MET ALLEEN MAAR WINNAARS!**

Martens en Van Oord is niet alleen een bedrijf van denkers maar ook van doeners. Altijd al geweest. Gedreven door de kernwaarden deskundig, grensverleggend en betrokken wil Martens en Van Oord dan ook voortdurend het beste jongetje van de klas zijn, door vooruitstrevend te zijn in het delen van kennis, kunde en passie. Deskundige en enthousiaste mensen zijn daar een belangrijk onderdeel van. Want dat zijn uiteindelijk toch de Mensen die het Maken.

### Binden, boeien, behouden

“Daarom blijven we continu in onze medewerkers investeren door hen onder meer trainingen, opleidingen en doorgroeimogelijkheden te bieden”, vertelt Rieuwert Scholten, manager planning. “Dat zorgt niet alleen voor een verrijking van de mensen zelf maar ook van het bedrijf. Daarbij staat natuurlijk de techniek ook niet stil. De ontwikkeling van materieel is in tien jaar erg hard gegaan en als je innoverend wilt zijn en voorop wilt lopen, zoals Martens en Van Oord, dan moet je daar qua kennis in meegroeien. Binnen ons bedrijf zit veel potentieel en energie: mensen die graag verder willen, die graag meer willen weten en doen. Door in de kracht van je eigen mensen te geloven en hen daarin te stimuleren, maak je ook de betrokkenheid bij het bedrijf alleen maar groter. En daar profiteren wij allemaal van, ook onze klanten.”

### Loopbaantraject biedt nieuwe kansen

Samen met loopbaancoach Erwin van Peppen van Loopbaantraject Bouw & Infra heeft Rieuwert in ruim twee jaar al zo'n 25 medewerkers, vooral machinisten, op een nieuw loopbaanpad gezet. “Dat is wel heel veel hoor als je dat vergelijkt met andere bedrijven in deze sector”, weet Erwin uit ervaring. “Hoe dat komt? Ik denk omdat Rieuwert het stimuleert binnen Martens en Van Oord. Dan krijg je een soort domino-effect.”

Loopbaantraject Bouw & Infra, zoals het opleidingstraject officieel heet, is een erkende sectorale voorziening van werkgevers- en werknemerspartijen in de bouw, waarvan elke medewerker om de vijf jaar gebruik mag maken. “Die komen dan in een 5-fasensysteem”, licht Erwin toe. “Eerst houden we een kennismakingsgesprek waarna we vervolgens een loopbaanonderzoek doen. We kijken dan naar iemands capaciteiten en wensen en wat dat voor mogelijkheden biedt binnen het bedrijf. Hebben we dat in beeld,

## ‘Zo’n 25 deelnemers doen mee. Dat is veel in relatie tot andere bedrijven’

dan gaan we samen met de werkgever en deelnemer aan tafel om een persoonlijk ontwikkelingsplan op te stellen. Hierna kan de cursist starten met de opleiding. Tussentijds is er dan regelmatig contact met Rieuwert om de voortgang te bespreken en te kijken of alles naar wens verloopt.

### Praktijkervaring is het belangrijkste

Wie wel de kennis en ervaring heeft maar geen officieel diploma, kan een ‘erkenning van verworven competenties’ behalen via het zogeheten evc-traject. Dit kan ook als startkwalificatie dienen in een loopbaantraject voor de nieuwe functie die een medewerker ambieert. “Of gewoon omdat iemand nog nooit de kans of omstandigheden heeft gehad zijn officiële papieren te halen, terwijl hij al heel veel ervaring heeft en zijn werk goed doet”, vertelt Claudia Klarenbeek, evc-adviseur van EVC-Centra Bouw & Infra. Praktijkervaring is dan ook het sleutelwoord in het evc-traject. “Een kandidaat moet een ervaringsmap aanleggen waarin hij zijn praktijkervaring aantoont. Het gaat dus om authentiek bewijsmateriaal van zijn kennis en kunde. Dat kan door middel van filmpjes, waar de deelnemer herkenbaar op staat, die hijzelf of zijn collega maakt tijdens het werk en verklaringen van derden die aangeven dat de kandidaat dit werk of deze vaardigheden ook uitvoert. Zo zien we precies hoe de kandidaat zijn werkzaamheden uitvoert. Maar hij moet ook allerlei praktijkvragen op schrift beantwoorden, bijvoorbeeld hoe hij handelt in bepaalde situaties. Die hele map wordt vervolgens beoordeeld door een inhoudsdeskundige van het roc en deze deskundige neemt ook een mondeling examen af”, aldus Claudia, die daar nog aan toevoegt: “En blijkt dat iemand nog bepaalde kennis mist, dan zorgen we voor bijscholing.” Na het mondeling examen volgt nog een toets Nederlands en rekenen. “Is ook dat eenmaal met goed gevolg afgelegd, dan leggen we het ter goedkeuring voor aan de examencommissie van het roc, die het diploma uitreikt.”

MACHINIST ROB OP 'T HOOG  
GAAT VOOR CURSUS CIVIELE TECHNIEK

## Van ervarings- traject naar loopbaantraject

**ALS GRONDWERKER GING HIJ IN 2007 BIJ MARTENS EN VAN OORD AAN DE SLAG. TOEN EEN GOED JAAR LATER EEN PLEK VRIJKWAM OP DE BULLDOZER, AARZELDE HIJ GEEN MOMENT EN STAPTE OP DE BOK. "HET LEEK ME WEL LEUK", VERTELT ROB OP 'T HOOG.**

Erg leuk zelfs. Want vorig jaar werd zijn praktijkervaring verzilverd en haalde hij zijn machinistendiploma via het evc-leertraject. "Ik vind dat sowieso niet verkeerd voor de toekomst, als je verder wilt. Bovendien wordt er ook steeds vaker om diploma's gevraagd. Vooral collega's van 40, 50 jaar zijn hartstikke goed in wat ze doen, puur door jarenlange ervaring, maar hebben nooit een officieel diploma daarvoor gehaald." In 26 weken maakte Rob de stap naar officieel machinist. De evc-cursus doorliep hij 'vrij gemakkelijk'. "Ik had natuurlijk al veel ervaring dus een map met praktijkervaringen samenstellen was eigenlijk zo gebeurd. Het kostte me alleen een beetje inspanning om de opdrachten uit te werken en buiten op het werk foto's te maken. Gelukkig waren mijn collega's erg behulpzaam. Zij maakten foto's terwijl ik bijvoorbeeld met onderhoud bezig was."

Maar, Rob wil meer. Daarom is hij begin maart gestart met de mhbo-opleiding civiele techniek en praktijk via het loopbaantraject van Martens en Van Oord. "Die opleiding is heel breed en behandelt onder andere een stukje techniek, een stukje werkvoorbereiding en calculatie. Dus ik kan straks nog alle kanten op. Maar," laat hij zich ontvallen, "ik zou best werkvoorbereider willen zijn. Meedenken hoe je bijvoorbeeld een polder inricht vind ik erg interessant." De opleiding duurt één jaar. "Daarna wil ik graag de overstap maken naar civiele techniek op hbo-niveau. Maar", lacht hij, "eerst maar eens even kijken hoe dit traject gaat lopen."



ROELOF VAN DER SCHOUW  
VOLGT LOOPBAANTRAJECT VOOR LANDMETER

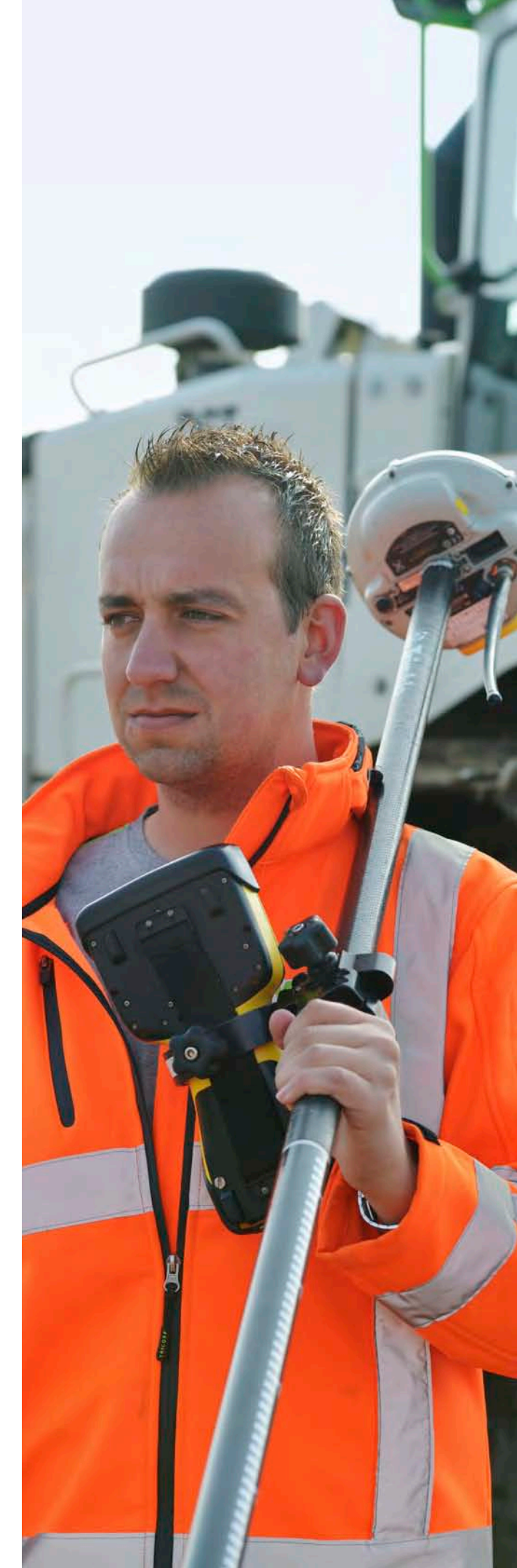
## 'Je moet wel zelf je kansen grijpen!'

**EEN JAAR GELEDEN BESLOOT KRAANMACHINIST ROELOF VAN DER SCHOUW ZIJN GRENS TE VERLEGGEN NAAR DE PEIL- EN MEETDIENST. "IK BEN GEK OP MACHINES MAAR IK WILDE MEER AFWISSELING. MEER ZIEN VAN ONS BEDRIJF EN VAN DE PROJECTEN VAN MARTENS EN VAN OORD."**

En zo voegde hij de daad bij het woord en meldde hij zich aan voor het loopbaantraject. "Eerst dacht ik, als ik maar lang genoeg mijn best doe dan groei ik vanzelf door. Dat is niet zo. Martens en Van Oord biedt de mogelijkheden maar je moet het wel echt zelf doen", benadrukt hij. Aldus stapte Roelof af op Jack Poppelaars, teamleider peil- en meetdienst, om zijn licht op te steken. "Samen hebben we uitgebreid gepraat over mijn interesse voor landmeter en verdere opties om mijn kennis te verdiepen. Dat zou ik dan eventueel straks kunnen combineren met een specialisatie in PDS 2000-besturingsystemen, waarmee al ons drijvend materieel is uitgerust. Vóór ik bij Martens en Van Oord werkte had ik al ervaring met meten opgedaan, wat natuurlijk mooi meegenomen is."

### Goed te combineren

In de beginfase, mei 2014, is Roelof een dag lang getest op zijn competenties. Op basis daarvan is een persoonlijk opleidingsplan opgesteld. "Voor de bouwvak zat ik nog op de kraan en na de bouwvak bij de peil- en meetdienst. Praktijk en theorie ineen. Ik heb om de twee weken één dag les dus dat is goed te combineren hoor." Inmiddels doet Roelof al regulier meetwerk. "De technologie qua maatvoering gaat zó hard. Sneller dan de theorie kan bijhouden. Maar ik ben zeer tevreden zoals het nu gaat. En wie weet wat de toekomst brengt, maar ik wil me sowieso verder ontwikkelen in GPS-machinebesturing."



# MvOnline

MARTENS EN VAN OORD IS NIET ALLEEN ACTIEF IN GROND, MET ZAND OF OP HET WATER, MAAR OOK OP HET WERELDWIJDE WEB EN OP SOCIALE MEDIA ALS TWITTER, FACEBOOK EN LINKEDIN. IN DE RUBRIEK MvONLINE VERDIEPEN WE ONS IN DE WERELD VAN TWEETS, POSTS EN HASHTAGS. MET DEZE KEER EEN INTERVIEW MET HENK NIEBOER, DIRECTIELID BIJ WITTEVEEN+BOS.



#durftevragen aan  
**@henknieboer**

Wie is Henk Nieboer en wat doet hij in het dagelijks leven?

"Ik ben lid van de directie van ingenieursbureau Witteveen+Bos. Daarnaast ben ik vicepresident van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, lid van de Raad van Toezicht van Aventus, voorzitter van de Kazachstan kamer van het Nederlands Centrum voor Handelsbevordering. Mijn achtergrond is TU Delft civiele techniek. Ik ben 53 jaar, heb vijf kinderen, één kleinkind. In mijn vrije tijd werk ik graag aan de buitenplaats die ik bewoon en zit ik wel eens op een racefiets."

Waarom volgt u ons op Twitter?

"Omdat jullie een partner van ons zijn; ik ben benieuwd naar het bedrijfsnieuws en nieuws over projecten. Verder geniet ik als waterbouwer van de mooie foto's van projecten en materieel."

Waarin is Witteveen+Bos grensverleggend?

"Met name vanwege ons organisatie-model, onze bedrijfscultuur en ons eigenaarschap. Wij geven veel ruimte aan individueel ondernemerschap en werken graag samen met competente partners, in een cultuur van openheid en ondernemerschap. Ons bedrijf is volledig eigendom van de medewerkers; dit vergroot hun betrokkenheid bij de onderneming."

Boyukshor Lake in Baku verbindt ons:

jullie het ontwerp, wij de uitvoering.

Wat vindt u van de samenwerking?

"Het project dat onder hoge tijdsdruk staat kenmerkt zich door een goede samenwerking tussen klant, bureau en aannemer. Het project kent daarbij een grote inbreng van de Azeri's. We kunnen het werk opleveren binnen de gestelde termijn. Dat is van groot belang voor de eerste Europese Spelen die dit jaar in juni in Baku worden gehouden. De samenwerking met de mensen van Martens en Van Oord kenmerkt zich door openheid, proactiviteit en innovatie."

Waar bent u het meest trots op?

"Op de continue goede prestaties van Witteveen+Bos door de jaren heen. Dit is mogelijk door de inzet van velen. Naast ons personeel denk ik daarbij aan partners als Martens en Van Oord die altijd bereid zijn om in moeilijke omstandigheden een stapje extra te zetten."



#opmerkelijke  
**Tweets**

Henk Nieboer  
**@henknieboer**

OPENING VAN BOYUKSHOR PARK IN BAKU @MVOGROEP @WITTEVEENBOS



Bart Hubers  
**@BartHubers**

@MVOGROEP GELAND OP OEVERTRAJECT VENLO-VELDEN. WERK #KRW 3. VOOR EEN MOOIERE EN SCHONERE MAAS.

Gemeente Sluis  
**@gemsuis**

IN CADZAND-BAD VANMIDDAG RUIMING VAN TWEE EXPLOSIEVEN DOOR DE EOD. U KUNT HET VERLOOP VOLGEN VIA GEMEENTESLUIJ.NL

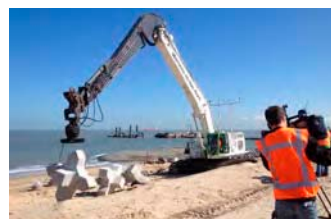


Van der Spek Vianen  
**@vanderspeknl**

NIEUWE HYBRIDE @TELESTACK HF518 VOOR @MVOGROEP IS VANMORGEN BINNENGEKOMEN OM AFLEVERINGSKLAAR TE MAKEN @VANDERSPEKNL

Kustversterking  
**@Zwakkeschakels**

VANDAAG IN HET NIEUWS VAN @OMROEPZEELAND: PRIMEUR MET XBLOCS IN CADZAND-BAD #CADZAND-MARITIEM. KIJK OP: HTTP://WWW.OMROEPZEELAND.NL/VIDEO/2015-05



**Twitter mee: #AG49**

Autograaf  
nu ook online!

Wilt u Autograaf voortaan (ook)

digitaal ontvangen? Dat kan!

Laat uw e-mailadres achter op

onze website en u ontvangt de

volgende edities per e-mail.



#opmerkelijke  
**berichten**

Martens en Van Oord

ZANDBRIEF MOERDIJK DRAAIT WEER! VANAF WOENSDAG 6 MEI DRAAIT DE ZANDBRIEF VAN MARTENS EN VAN OORD OP HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MOERDIJK WEER OP VOLLE TOEREN.



Martens en Van Oord

MARTENS EN VAN OORD HEEFT DE 'STALEN SNELWEG' UITGEBREID MET 500 STUKS GROTE RIJPLATEN (12 BIJ 3,5 METER). 31 MAART WERDEN MET DE LIEBHERR 974 IN OOSTERHOUT (WESTSTAD) 250 GROTE NIEUWE RIJPLATEN GELOST!

Martens en Van Oord

WOENSDAG 18 MAART HEEFT MARTENS EN VAN OORD EEN MASTERCLASS GEGEVEN AAN EEN 100-TAL CIVIELTECHNISCHE STUDENTEN VAN DE AVANS HOOGESCHOOL IN 'S-HERTOGENBOSCH. MET DE STUDENT(EN) WERD EEN QUIZ GEDAAN OVER ONZE PROJECTEN, WAARBIJ LEUKE PRIJZEN TE WINNEN WAREN! AL MET AL EEN LEERZAME EN GESLAAGDE OCHTEND!



Martens en Van Oord

NIEUWE OVERSLAGKRAAN LH60 OP TRANSPORT!

## Colofon

(eind)redactie Dineke van Tilborg

Agnes Honings

tekst Karin Augustijn

fotografie Huub Hendriks

grafische verzorging NO TOMATO

drukwerk Koninklijke Drukkerij Em. de Jong



## Abonnement...

...aanvragen, wijzigen of opzeggen?

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



**MVO**  
Martens en Van Oord

Damweg 50

NL-4905 BS Oosterhout

Postbus 326

NL-4900 AH Oosterhout

T +31 (0)162 47 47 47

F +31 (0)162 47 47 48

E info@mvogroep.nl

I www.mvogroep.nl

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

Website [www.mvogroep.nl](http://www.mvogroep.nl) Twitter [www.twitter.com/mvogroep](https://www.twitter.com/mvogroep)

LinkedIn [www.linkedin.com/company/martens-en-van-oord](https://www.linkedin.com/company/martens-en-van-oord) Facebook [www.facebook.com/MvOgroep](https://www.facebook.com/MvOgroep)