

Autograaf



**Uitbreiding in
natuurgevoelig
gebied**
(zie pag. 3)



**Handel
en Logistiek**
(zie pag. 6)



**Langste
tunnel op het
vaste land.**
(zie pag. 8)

Weg met alle regels!

Dit is de titel van een boek dat ik begin dit jaar van een vriend kreeg. Deze voor mij bijzonder aansprekende titel maakte me erg nieuwsgierig. Het boek is geschreven door Amerikaanse bedrijfs-onderzoekers, zij hebben onderzocht waarom het ene bedrijf veel meer succes heeft dan het andere.

Een belangrijke conclusie is dat het teveel aan regels en procedures al snel verlamd werkt op de vrijheid en creativiteit van mensen. Simpele en heldere basisregels zijn uiteraard wel nodig. Als in het verkeer iedereen kon kiezen of hij links of rechts gaat rijden zou het ook een puinhoop worden.

Nog veel belangrijker bleek het te zijn dat mensen moeten doen waar ze goed in zijn. Veel cursussen en trainingen om zwaktes van mensen te verbeteren, blijken grotendeels weggegooid geld en verspilde moeite. Veel effectiever is het om mensen te stimuleren hun sterke eigenschappen verder te ontwikkelen en te gebruiken; dit brengt mensen vaak tot ongekende prestaties.

Als ondernemer zie ik te vaak mensen dingen doen waar ze eigenlijk niet goed in zijn, omdat ze denken dat het per se moet of dat het goed voor hun carrière zou zijn.

Onder het motto 'verbeter de wereld, begin bij jezelf' heb ik besloten om veel meer werkzaamheden te gaan doen waar ik goed in ben en waar ik veel plezier aan beleef. Dat betekent in de praktijk dat ik me weer meer bezig ga houden met het aannemen en uitvoeren van werk.

Ik wil alle 'Mensen die het Maken' uitdagen om ernaar te streven zoveel mogelijk te doen waar hij/ zij goed in is en dit, waar mogelijk, nog te verbeteren.

Met goede mensen op de juiste plaats heeft iedereen het naar zijn zin en komen we tot grootse prestaties.

Teus van Oord

Inhoud

- 5 Grote investeringen**
- 6 Handel en Logistiek**
- 8 Roertunnel**
- 10 Rijksweg 35/36 en verruiming Twentekanaal**
- 12 Zand voor het goede doel**





Fase Haven VIIB

Aanleg bedrijventerrein Waalwijk

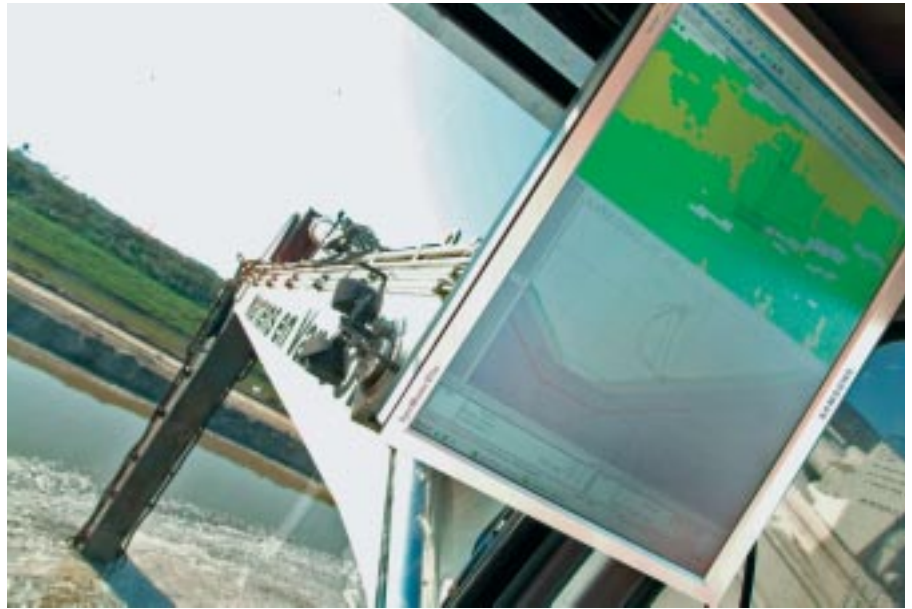
In het noordwesten van Waalwijk is een gebied aangewezen om ruimte te creëren voor lokale en van elders komende bedrijven om zo de werkgelegenheid te bevorderen. Bij dit bedrijventerrein ligt de nadruk op duurzaamheid en kwaliteit. Het industrieterrein Haven VII, gelegen bij het natuurgebied Labbegat, maakt het onmogelijk om een traditionele bemaling toe te passen. Meerdere malen heeft de Autograaf aandacht besteed aan dit werk.

Bij de realisatie van de fase Haven VIIA werd goede ervaring opgedaan met de door de Combinatie BAM-Martens en Van Oord ontwikkelde werkmethode. Het is dan ook niet verwonderlijk dat voor de fase Haven-VIIB deze combinatie opnieuw werd belast

met de uitvoering. De gemeente Waalwijk werd gesteund in haar vertrouwen in de deskundigheid van de combinatie door een aanbeveling van GeoDelft, Nederlands Kenniscentrum op het gebied van grond-mechanica, funderingstechniek en geo-ecologie.



Voor de voorbereiding en het ontwerp werd een bouwteam in het leven geroepen. Dit team bestaat uit Bas Notenboom en Patrick de Laat namens Martens en Van Oord en van de zijde van de gemeente Waalwijk Joop Kwaks en Frank van Kuik. In principe is het werk identiek aan de vorige fase, daardoor kon de opgedane ervaring bij fase Haven VIIA tijdens de voorbereiding worden gebruikt. Toch bleek opnieuw de technische gecompliceerdheid van dit werk. Bert van Wijlen en Patrick de Laat werden tijdens de voorbereiding belast met het zoeken naar specifieke oplossingen. Zo werden tijdens het proces nog allerlei innovaties bedacht. Bijzonder complex was dit keer de aansluiting van de nieuwe folie op de oude. Ook was het mogelijk om bij een watergang de folieconstructie te vervangen door klei, afkomstig uit het werk. Door deze optimalisatie werd een flinke kostenbesparing bereikt (welke werd gedeeld met de opdrachtgever). Door de grondwatersituatie ter plaatse was het noodzakelijk om deze werkzaamheden (100.000 m³ ontgraven, 60.000 m³ aanvullen) binnen één week uit te voeren! Dit was gezien de plaatselijke omstandigheden absoluut vereist. Zonder de motivatie van de mensen, de inzet van de juiste machines en de strakke planning was dit niet mogelijk geweest. Door het aanbrengen van 100.000 m² folie is dit tevens het grootste foliewerk van Europa.



Positie van de bak ten opzichte van het ontwerp zichtbaar op het beeldscherm



Door middel van water wordt de folie afgezonken



Grote investeringen

■ Graafmachines voor baggerwerk

Baggeren wordt de laatste jaren steeds belangrijker voor Martens en Van Oord. Aangezien Nederland steeds voller raakt zal er in de toekomst waarschijnlijk nog veel baggerwerk voor tunnels en kelders worden uitgevoerd. Als gevolg van deze groeiende markt heeft Martens en Van Oord begin 2005 besloten twee hydraulische overslagmachines van het type Liebherr R974B te kopen. De machines zijn exact volgens specificatie gebouwd in de fabriek van Liebherr in Colmar (F). De eerste machine is aan het werk aan de Roertunnel in Roermond en de tweede machine zal ingezet worden voor de verdieping van het Twentekanaal. De machines worden bemand door Corné Antens en Peter Middendorp. Tevens zal er een aantal andere machinisten worden opgeleid om ook met deze machines en apparatuur te kunnen werken.



■ Shovel

Enige tijd geleden heeft John van Eijk een nieuwe Volvo L220e tot zijn beschikking gekregen. De oude machine heeft reeds 11.000 uren gedraaid en staat nu vast bij OBM Oost en wordt gebruikt bij de overslagactiviteiten die daar plaatsvinden. Bij de nieuwe machine is tevens een dichte bak van 7,5 m³ geleverd.



■ Vrachtauto's

Onlangs zijn er 6 Ginaf Tridems ingeruild voor 8 nieuwe kippers. De nieuwe vloot bestaat uit 4 auto's van het merk Ginaf (10x8) en 4 auto's van het merk Terberg (10x4). Chauffeurs op de Ginafs zijn Piet Aarts, Ad Korebits, Ben Kok en Jeroen Martens. De Terbergs worden bestuurd door Jeroen Blom, Edwin Katsman, Ger Lansen en André Meeuwissen. Alle auto's zijn voorzien van bakken met een groot volume die ervoor zorgen dat we ook producten met een laag volumegewicht efficiënt kunnen vervoeren. Daarnaast voorkomt de grote bakinhoud dat natte producten, zoals baggerslib, over de rand van de bak kunnen komen bij het remmen of in bochten.





Handel en Logistiek, een volwaardige discipline

Martens en Van Oord was van oudsher al sterk in het werken met een zogenoemde 'gesloten grondbalans', dan wel het verwerken van diverse grondsoorten in andere projecten. Deze ontwikkeling heeft zich doorgezet op het gebied van verwijderen van restmaterialen bij derden en het weer afzetten in de markt. Uit milieu- en financieel oogpunt is dit voor alle betrokken partijen aantrekkelijk. Het zich steeds meer richten op de markt voor dit soort producten was de aanleiding om begin van dit jaar te starten met een gespecialiseerd team 'Handel en Logistiek'. Inmiddels is deze tak steeds meer een volwaardige discipline en daardoor één van de kernactiviteiten van de Martens en Van Oord Groep.

De markt

Voor de marktbenadering werden twee hoofdactiviteiten vastgesteld: handelsactiviteiten, transportactiviteiten en de combinatie van beide. De belangrijkste handelsproducten zijn weergegeven in het kader op pag. 7. Voor wat betreft de logistiek wordt gebruik gemaakt van verschillende overslaglocaties, verspreid in het land. Daarnaast zijn er transportactiviteiten voor private partijen en worden totale transportoplossingen aangeboden. Veelal heeft de opdrachtgever een probleem. Als gevolg van een bepaalde kernactiviteit heeft hij restproducten die hij kwijt moet. 'Handel en logistiek' van Martens en van Oord is dan de ideale partner. Door tussenkomst van Martens en van Oord krijgen deze rest-

materialen een meerwaarde en zijn als zodanig weer aantrekkelijk voor andere partijen.

Duidelijk is dat Martens en Van Oord zich daarmee onderscheidt van andere bedrijven die alleen handelen of alleen vervoeren. De verkoop van bouwstoffen en het logistieke proces zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zo wordt de prijs van de meeste zandsoorten bepaald door de som van de kosten van alle schakels in de logistieke keten. De handel in bouwstoffen en het transport naar de klant worden dan ook integraal aangepakt. Met een aantal producenten zijn langlopende contracten afgesloten voor de afname van secundaire bouwstoffen die vervolgens worden toegepast op infrastructurele projecten. Doordat het complete logistieke proces wordt beheerst, is het vaak mogelijk om deze producten tegen scherpe tarieven aan te bieden. De nauwe samenwerking met OBM (Overslagbedrijf Moerdijk), dat voor 50% onderdeel van Martens en Van Oord is, biedt hierbij belangrijke voordelen.

Het team

Dick Damen is verantwoordelijk voor de handel in Granulight en de projectleiding van de grondberging 'Plas van Heenvliet'. Kees Mulders is verantwoordelijk voor de afzet van thermisch gereinigd materiaal van ATM en zand van A&G en Jaartsveld. Tevens leidt Kees de afzet van zand op de loswallen in Breda en Oosterhout.

Marc van Veggel is beheerder van alle kennis op het gebied van de toepassing van producten in het kader van het bouwstoffenbesluit (de regelgeving die van belang is bij het toepassen van secundaire materialen). Frans Millenaar is verantwoordelijk voor de promotie van de materialen bij potentiële klanten.

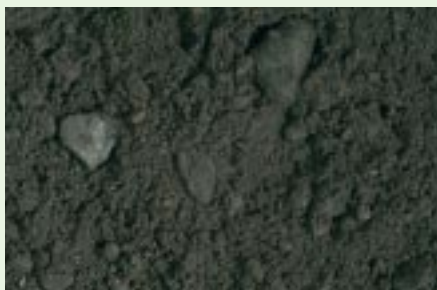
Tobias van Oord wordt vanaf begin oktober verantwoordelijk voor de logistieke activiteiten die Martens en Van Oord uitvoert. Hieronder valt weg-, water- en spoorvervoer. Piet Veeke is planner transport en ontvangt de afroep van alle bouwstoffen die besteld worden. Frans (Jan) Martens komt als uitvoerder transport regelmatig op de verschillende werken. Diana Aarts is verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van alle transport- en handelsactiviteiten die worden uitgevoerd.

Toekomst

De handel en verwerking van primaire en secundaire bouwstoffen zal binnen Martens en Van Oord zeker een grote vlucht nemen. De goede organisatie, de juiste mensen, kennis van producten, de markt, logistieke processen en het kunnen beschikken over materieel zal zeker leiden tot een succesvolle activiteit.

Het team van 'Handel en Logistiek' roept alle medewerkers op om bij het signaleren van handelskansen contact op te nemen met de genoemde personen.

De producten



Gereinigde grond ATM

(contactpersoon Kees Mulders)

Gereinigde grond van ATM heeft een 'zand voor ophoging' kwaliteit en is voor veel opdrachtgevers een product dat tegen een lagere kostprijs goed presteert in groot-schalige ophogingen en aanvullingen.

Grond van ATM wordt thermisch gereinigd en is zwart van kleur. Bij ATM wordt tevens teerhoudend asfalt gereinigd.

Gereinigd zand A&G Milieutechniek

(contactpersoon Kees Mulders)

Dit materiaal is grof van structuur en heeft hierdoor een 'zand voor zandbed' kwaliteit. Het is veel goedkoper dan normaal 'zand voor zandbed' en wordt door Martens en Van Oord in grote hoeveelheden verkocht. Toepassing van secundaire materialen past tevens goed in het overheidsbeleid dat gebruik van primaire grondstoffen zoveel mogelijk wil beperken. Gereinigd A&G zand wordt gereinigd met fysisch/chemische scheidingsprocessen. Dit betekent dat het zand wordt gewassen.



Gereinigd zand Jaartsveld

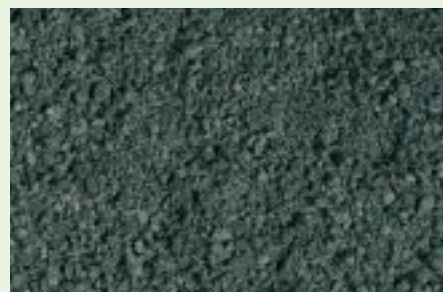
(contactpersoon Kees Mulders)

Zand afkomstig van Jaartsveld uit Steenberghe heeft een 'zand voor zandbed' kwaliteit en is goed te vergelijken met gereinigd zand van A&G.

Granulight

(contactpersoon Dick Damen)

Alle bodemas die door de Nederlandse kolengestookte energiecentrales wordt geproduceerd wordt verkocht door Martens en Van Oord onder de naam Granulight. De bijzondere eigenschappen van Granulight, zoals het lage gewicht en de goede waterdoorlatendheid, zorgen ervoor dat dit materiaal steeds meer wordt verkocht. Granulight wordt gebruikt als ophoog-, aanvul- en funderingsmateriaal in de wegenbouw in zettingsgevoelige gebieden. Granulight wordt ook toegepast onder sportvelden vanwege de goede drainerende eigenschappen. Het is de verwachting dat Granulight steeds meer zal worden toegepast in waterbouwkundige constructies zoals in dijken en als lichtgewicht aanvulling van damwanden.



De projecten



Verhuur van 38.000 m³ zand als voorbelasting

Voor een nieuwe vestiging van Aggreko is in de vakantieperiode 38.000 m³ zand in een voorbelasting aangebracht. Zodra de zettingsperiode voorbij is wordt het 'huurzand' weer teruggenomen en wordt geprobeerd het direct op een volgend project in te zetten. Op dit werk is tevens 13.000 ton menggranulaat geleverd.



Transport van 210.000 ton grond vanaf TOP Moerdijk en ATM naar Alblasserdam

In opdracht van ATM is onlangs een grote partij grond met trailers naar Alblasserdam gebracht. Deze grond wordt gebruikt voor de ophoging van een bedrijfsterrein.



Roertunnel

Langste tunnel op het vasteland van Nederland

Sinds de start van de aanleg, op 23 september 2004, wordt in Roermond druk gewerkt aan een 2,4 kilometer lange tunnel. Vanaf Venlo vormt dit nieuwe deel van de A73 de ontbrekende schakel die ter hoogte van Echt een verbinding moet maken met de A2. In het Roerdal zal de tunnel tot 15 meter diep onder de rivier de Roer door gaan. Eind 2007 moet de Roertunnel klaar zijn.

Na uitvoerige belangenafwegingen werd in 2003 gestart met de aanleg van de 42 kilometer lange uitbreiding van rijksweg A73. Het op de oostelijke oever van de Maas gelegen traject wordt in 2008 in gebruik genomen.

Design en construct

In opdracht van Rijkswaterstaat bouwt de Combinatie Besix-Strukton twee belangrijke onderdelen van de rijksweg A73-Zuid: de tunnels bij Roermond en Swalmen. De combinatie voert het werk uit volgens het 'Design and construct'-principe. Dit betekent dat de opdrachtgever geen definitief ontwerp levert, doch slechts de randvoorwaarden vaststelt. Vanzelfsprekend toetst de opdrachtgever regelmatig of de oplossing aan de gestelde eisen voldoet. Er wordt duidelijk gebruik gemaakt van de bij de combinatie aanwezige kennis en innovatieve capaciteit. Veel aandacht wordt besteed aan voorzieningen ten behoeve

van de veiligheid en het respecteren van de ecologische en stedelijke omgeving.

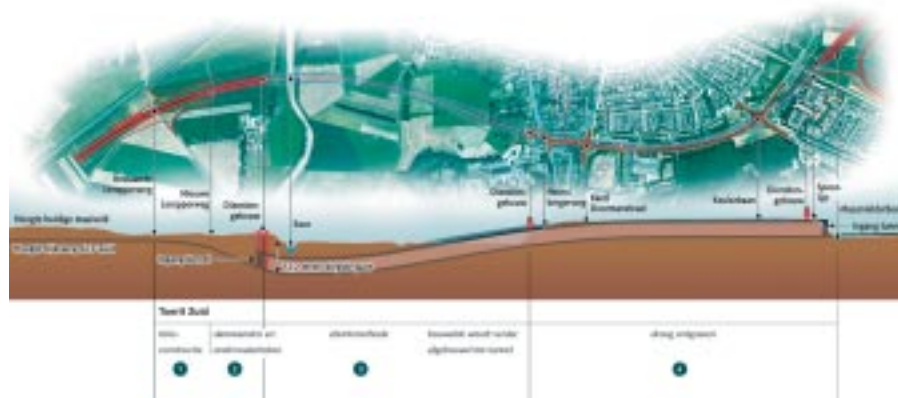
Drie deelprojecten

Omdat de rol van Martens en Van Oord beperkt is tot het deel Roertunnel behandelt dit artikel uitsluitend deze tunnel. De ligging van de Roertunnel is aan de noordzijde gesitueerd aan de IJzeren Rijn en aan de zuidzijde aan de Leropperweg. De combinatie realiseert het werk in drie deelprojecten,

namelijk de Toerit Zuid, het Roerdal en het Stedelijk Deel. Bij de bouw van de tunnel delen worden verschillende technieken toegepast. Niet eerder werden de gebruikte technieken in één werk gecombineerd.

Toerit Zuid

De Toerit Zuid loopt tot aan de Roer en heeft een lengte van 420 meter. De eerste 250 meter van de toerit wordt met de zogenaamde folietechniek uitgevoerd. Hierbij wordt een open ontgraving van 80 meter breed en 15 meter onder het grondwater-niveau gerealiseerd. Een gespotten laag van een halve meter schoon zand vormt daarop de basis voor de pvc-folie. De grondwaterkerende folieconstructie wordt tot het ontgravingsniveau afgezonken door water onder





de folie weg te pompen en op de folie te lozen. Het opdrijven van de 19.000 m² folie wordt voorkomen door opnieuw een zandpakket aan te brengen. Na het leegpompen van de bouwput wordt het zandpakket afgewerkt tot een waterdichte kuip waarop de weg wordt aangelegd. De resterende 170 meter van de toerit, de aansluiting van de tunnelbuizen, wordt uitgevoerd in een damwandconstructie met onderwaterbeton.

Roerdal

De tunnel loopt vervolgens door het Roerdal waar hij wordt opgebouwd uit vier afzinkelementen van 150 meter lang die op de centimeter nauwkeurig worden afgezonden. Bijzonder is dat deze afzinktechniek wordt benut om een tunnel op het land te bouwen. De 27 meter brede caissons worden in een speciaal aangelegd bouwdoek vervaardigd en via een gegraven damwandkanaal op hun plaats gebracht en afgezonden. Het bouwdoek bevindt zich in het tracé van de tunnel en wordt gevormd door damwanden die in een vijf meter dikke leemlaag worden aangebracht. Door gebruik te maken van de dikke leemlaag is het vervaardigen van een betonnen bouwkuip overbodig.

Stedelijk Deel

Het Stedelijk Deel van de tunnel, dat door het zuiden van de stad Roermond loopt, wordt volgens de traditionele open-bouwput methode vervaardigd. De betonnen constructie wordt in moten in de open ontgraving gebouwd. Om de verkeersoverlast voor de omgeving te beperken blijft de tunnel onder het maaiveld. Niet alleen de bouwwijze maar tevens de beperkte bouwruimte en de relatie met de omgeving vergen grote aandacht.

Rol van Martens en Van Oord

Het werk werd gegund aan de Combinatie Besix-Strukton en als onderaannemer ontving Martens en van Oord in november 2004 de opdracht voor het gehele grond-

werk van de Roertunnel, zoals ontgraven, profileren en weer aanvullen. Hoewel diverse werkzaamheden gelijktijdig worden uitgevoerd, was de realisatie van het bouwdoek het eerste aan de beurt. De droge ontgraving bestaat uit het verwijderen van grond, klei, zand en grind. Het afzinkgedeelte wordt gedeeltelijk droog ontgraven. De natte ontgraving gebeurt met de nieuwe Liebherr R974B, geplaatst op een ponton. Bij het bouwkuipgedeelte is er sprake van een droge en een natte ontgraving. Er wordt geprofileerd, de bodem opgeschoond en slib gezogen, waarna onderwaterbeton wordt aangebracht. Daarna kan de kuip worden drooggepompt. Voor de foliebak worden eerst enkele meters droog ontgraven. Na de natte ontgraving wordt een halve meter zand, zonder scherpe delen, teruggebracht om de folie op af te zinken. Na het afzinken van de folie wordt deze met zand aangevuld.

Aardschokgevoeligheid

Gezien de aardschokgevoeligheid in het gebied worden de zinkelementen afgezonden op grindruggen. De oorspronkelijke bodem bestaat uit een mengsel van zand en grind. Zand en grind worden geschei-

den en met het grind worden de ruggen gemaakt. En dat alles 15 meter onder de waterspiegel! De ruggen zelf zijn een halve meter hoog met een tolerantie van + en -/drieënhalve centimeter.

Juiste werkmethode

De creatieve mensen van Martens en Van Oord zijn druk bezig om de juiste werkmethode te ontwikkelen. Trouwens, de hele aanpak past helemaal in de bedrijfsfilosofie: samen met de opdrachtgever de meest ideale aanpak bepalen. De Martens en Van Oord-organisatie is daar van oudsher voor toegerust.

Hergebruik materiaal

Als alles klaar is zal er globaal 400.000 m³ overtollig materiaal zijn vrijgekomen, bestaande uit klei, zand en grind-zand. Dit materiaal zal door Martens en Van Oord elders worden verwerkt. Hiervoor zijn twee depots beschikbaar. De klei is gedeeltelijk geschikt om te worden gebruikt in de keramische industrie. Het zand en de overige klei is bestemd voor verwerking in de infrastructuur in de omgeving. Grind-zand, al dan niet gezeefd, wordt afgezet in de betonindustrie.





**Rijksweg 35/36
en verruiming Twentekanaal**

Bijzonder werk in Twente

Door toename van het verkeer op de weg en over het water werd door Rijkswaterstaat Oost-Nederland op 24 december vorig jaar opdracht verstrekt voor het uitvoeren van ontwerp-, voorbereidings- en uitvoeringswerkzaamheden betreffende rijksweg 35/36, wegvak Wierden-Almelo en de verruiming van het Twentekanaal, gedeelte Eefde-Diepenheimsebrug aan de combinatie VWMH. Deze combinatie wordt gevormd door de Volker Wessels bedrijven Koninklijke Wegenbouw Stevin en Van Hattum en Blankevoort, Martens en Van Oord Aannemingsbedrijf en Hegeman Beton- en Industriebouw.

Het gecombineerde werk, dat wil zeggen de weg en het kanaal, wordt gekenmerkt door een bijzondere organisatiestructuur. Doordat de opdrachtgever optimaal gebruik wenst te maken van de aanwezige kennis bij de combinanten wordt uitgegaan van het 'design and construct'-idee en dat volgens model UAVG/C-2000. Dit

is het eerste grote werk volgens dit principe. De vier disciplines waarin het totale werk is onderverdeeld, te weten: wegen, grondwerk droog, grondwerk nat en kunstwerken en geluidsschermen, worden aangestuurd door de koepelorganisatie. Naast bewaking van het primaire proces (ontwerp-voorbereiding-uitvoering) is er ook

integrale afstemming tussen de disciplines. Tevens stuurt de koepel de ondersteunende processen aan, zoals ontwerp, planning, risicomanagement, vergunningen, Veiligheid & Gezondheid en Kwaliteit, Arbo & Milieu. Dit alles volgens de strikte randvoorwaarden, vastgesteld door de opdrachtgever.

De koepelorganisatie wordt bemand door een projectmanager, een projectcoördinator, een V&G- en Kam-coördinator/documentenbeheerder en een controller. Het zal duidelijk zijn dat een goede communicatie tussen de opdrachtgever, de koepel en de vier disciplines van essentieel belang is. Martens en Van Oord-man Cees Vervoorn



1. Graven van de sloten



2. Taluds gereed voor betuinging en graszoden



3. Prikbalk voorzien van een trilblok



4. Plaatsen van palen voor de betuinging



5. Aanbrengen van schotten



6. Snijden van de graszoden

geeft als projectmanager sturing aan de combinatie en houdt de financiële aspecten in de gaten. Op verzoek van Cees noemen wij bij de personele invulling in het bijzonder projectcoördinator Rinze Rijkema van KWS en kwaliteitsmedewerker Bert Toeters van Hegeman.

Het werk

Ongeveer eenderde van het totale werk wordt uitgevoerd door Martens en Van Oord en is daarmee op dit moment het grootste werk voor het bedrijf. Het kanaal wordt tussen Eefde en Diepenheimsebrug, een afstand van 17 km, verbreed en verdiept. Allereerst dient mijnsteen te worden verwijderd, waarna kan worden gebaggerd. Dat baggeren gebeurt zeker niet op traditionele wijze. Martens en Van Oord ontwikkelde een geheel nieuwe methode. Uitgangspunt is de ponton 'Dongeoord'. Op de ponton komt de tweede Liebherr R974B. Deze kraan ontgraaft in bulk en deponeert het materiaal in een speciaal geconstrueerde bak die aan de voorzijde van de ponton hangt. De bak is voorzien van een rooster om te voorkomen dat er te grof materiaal in de bak komt. Vanuit de

bak wordt het materiaal in schepen gepompt. De schepen worden gelost op een nieuw te bouwen logistiek gunstig gelegen loswal. Voor het maken van wegen is 1.600.000 m³ grond en zand nodig. Hiervan komt 600.000 m³ uit sloten, cunetten en depots. De overige 1.000.000 m³ komt uit de verbreding en verdieping van het Twentekanaal.

Met behulp van een tweede kraan op de ponton worden de kanaalbodem en de taluds geprofileerd. Tevens wordt de eerder verwijderde sliblaag, na de verbreding en verdieping, op aangewezen gedeelten weer aangebracht om kwel vanuit het kanaal tegen te gaan. Dit gebeurt door de methode van overspoelen waarbij het zand in het schip terecht komt en het slib overboord gaat. Foto's en praktijkervaringen van deze nieuwe baggermethode zullen in de volgende Autograaf aan de orde komen. Het totale werk zal in 2008 gereed zijn.

Stapelzoden zetten

Bij de aanleg van de weg levert Martens en Van Oord enkele zeer innovatieve oplossingen. Zeer belangrijk is de bereikbaarheid van het werk. Een slimme plan-

ning van de bouw van de asfaltbaan zal het werk optimaal bereikbaar maken.

Een grote uitdaging vormde het aanleggen van 36 km slootzijde met taludbetuining en stapelzoden. De traditionele (handmatige) werkwijze viel veel te duur uit. Bas van de Lagemaat en Niels Versteeg bedachten een oplossing voor het machinaal aanbrengen van de betuining door middel van een prikbaak voorzien van een trilblok en een geniale graszodenmachine. Zowel het snijden en stapelen van de zoden als het plaatsen geschiedt volledig machinaal. Een octrooi hierop is inmiddels aangevraagd.

Wij-gevoel

Dit werk is voor de mensen van Martens en Van Oord een grote uitdaging, vooral door de nieuwe technieken die worden toegepast, zoals het aanbrengen van de stapelzoden en het werken met een unieke baggermethode. Projectmanager Cees Vervoorn benadrukt dat stimulering van het wij-gevoel in alle geledingen van de combinatie zal leiden tot een goed resultaat.



7. Oppakken van de graszoden



8. Stapelen van de graszoden onder de juiste hellingshoek



9. Transport naar de slootzijde



10. Graszodenklem



11. Opnemen van de graszoden



12. Op weg naar het talud



13. Plaatsen van de graszoden op het ene talud...



14. ... en op het andere talud



15. Sloot gereed



Zand voor het goede doel

Martens en Van Oord staat midden in de samenleving en met 'twee benen' op de grond. Via sponsoring van plaatselijke activiteiten wil de onderneming blijf geven van maatschappelijke betrokkenheid.

Toen daarom een aanvraag kwam van de Juniorkamer om medewerking te verlenen aan een goed doel bestond er geen enkele twijfel. Zo gebeurde het dat deze zomer vanuit de Weststad een volle vracht speelzand naar het Brabantse Veghel werd gebracht. Het zand had als eindbestemming

'Int Corenvelt', een orthopedagogisch dagcentrum voor kinderen met een verstandelijke beperking.

De Juniorkamer kreeg via via te horen dat de speelplaats dringend toe was aan een opknapbeurt. De speeltoestellen voldeden niet meer aan de veiligheidseisen en het



zand in de speelbakken stamde nog uit de tijd van de oprichting, ruim 20 jaar geleden. Met de medewerking van circa 20 bedrijven die belangeloos arbeid en materiaal ter beschikking stelden is men er in geslaagd ervoor te zorgen dat de kinderen weer naar hartelust kunnen spelen. Vanwege de ligging van de speelbakken werd het zand uiteindelijk met kruiwagens (750 stuks) in de diverse speelbakken gereden.



Transport baggerspecie Moerdijk

Half augustus is er begonnen met het transport van 105.000 m³ nat zand vanaf de Centrale Insteekhaven te Moerdijk. Het zand wordt gebruikt voor uitbreiding van het Industrieterrin Moerdijk in westelijke richting. In zeven weken tijd wordt de totale hoeveelheid gelost uit beunbakken, getransporteerd en verwerkt. De nieuwe kippers met vloeistofdichte bakken bewijzen hier een belangrijke dienst.

Colofon

Autograaf is een uitgave van

MVO
Martens en Van Oord

Rederijweg 6,
Postbus 326, 4900 AH Oosterhout
tel. 0162 - 47 47 47, fax 0162 - 47 47 48
e-mail: info@mvogroep.nl
website: www.mvogroep.nl

Redactie: Tobias van Oord
Advies en organisatie: Prijden Public Relations
Grafische verzorging: Grafisch Ontwerpbureau Kees Kanters
Fotografie: Fotografie Piet Mes e.a.
Drukwerk: Drukkerij Damen