

Pagina 2 OEVER NOORD-WILLEMSKANAAAL MET STAAL VERNIEUWD



Pagina 2 MEER RUIMTE VOOR PLEZIERVAART STAVOREN



Pagina 3 DELFTSE SCHIE MAATWERK ROND BINNENSTAD VAN DELFT



Pagina 4 EERSTE MODULAIRE HOPPER IN NEDERLAND VOOR BINNENWATEREN



**KB** Beens Groep

# BEENSINBEELD

NUMMER 14 | DECEMBER 2017

## De Entree Amsterdam

### WE VOLGEN HET RITME VAN DE STAD



Impressie: Gemeente Amsterdam



‘Max Bögl bekijkt alles vanaf het land en Beens doet dat vanaf het water. We vullen elkaar dus uitstekend aan.’

**Joost Beljon (l)**  
Projectmanager Max Bögl Nederland

**Fred Groot (r)**  
Projectmanager Beens Groep

Het gebied voor het Centraal Station van Amsterdam wordt de komende jaren compleet vernieuwd. Er komt meer water en ruimte voor voetgangers en fietsers. „Het Stationseiland krijgt opnieuw de uitstraling van een eiland”, zegt projectmanager Joost Beljon van hoofdaannemer Max Bögl Nederland. „De werkzaamheden zullen zo’n 5 jaar in beslag nemen. Belangrijk is dat je bij dit soort complexe infra-werken als gelijkwaardige partners werkt. Voor ons is één van de partners bij dit project Beens Groep die vanaf de tenderfase nauw betrokken is.”

Beljon: „We volgen het ritme van de stad. Het is hartje centrum en er komen daar 300.000 passanten per dag. We knippen het werk daarom op in stukjes, rekening houdend met evenementen en activiteiten, zoals rondvaartrederijen bijvoorbeeld tijdens het Amsterdam Light-festival.” Beens Groep realiseert onder meer de damwandconstructie voor een grote fietsenkelder onder de waterspiegel vertelt projectmanager Fred Groot van Beens Groep: „Dat heeft gevolgen voor de rederijen. De

rondvaartboten verhuizen we naar door ons geplaatste tijdelijke steigers op andere locaties. Na de verhuizing, beginnen we met het plaatsen van damwanden en graafwerk voor de bouwkuip in de middenkom. Ook passen we enkele kadeconstructies aan. Na het gereed zijn van de fietsenstalling onder water realiseren we daar boven de definitieve steigers. De rederijen kunnen dan weer terug naar de middenkom.”

Boven het maaiveld is het druk, maar er onder ook. Daar ligt de nieuwe Noord-Zuid metrolijn, kabels en leidingen en in de grond schuilen archeologische vondsten. „De afgegraven grond wordt deels gezeefd en wat gevonden wordt, gaat naar de archeologische dienst van Amsterdam”, meldt Groot. „Het is een complexe operatie waarin communicatie met alle stakeholders essentieel is.” Max Bögl vervangt de twee tramemplacements. Het busstation verhuist naar de achterzijde van het CS. De Prins Hendrikkade wordt voor een deel autovrij. Autoverkeer van het Damrak slaat straks niet meer linksaf voor het Victoria Hotel. Beljon: „De entree van de stad wordt zo een stuk veiliger en prettiger voor mensen

die uit het station komen. Het gebied krijgt een heel andere uitstraling.”

Groot: „Alle disciplines van Beens Groep komen aan bod: kadeconstructies, een bouwkuip onder water, drijvende en definitieve steigers en baggerwerk door Beens Dredging.” Volgens Beljon bepaalt die specialistische kennis de meerwaarde van een partner als Beens Groep: „In grove lijnen is de werkverdeling als volgt: Max Bögl bekijkt alles vanaf het land en Beens doet dat vanaf het water. We vullen elkaar dus uitstekend aan.” Fred Groot is het daar mee eens: „Voorwaarde is dat je open en transparant met elkaar om gaat. Zo bereik je veel meer.”

Joost Beljon ziet als grootste uitdaging behoud van de functionaliteit van het gebied terwijl het werk uitgevoerd wordt: „Onze opdracht is het gebied vernieuwen en ondertussen zo min mogelijk overlast geven. Dat is niet eenvoudig, maar het kan wel. De entree van Amsterdam wordt straks prachtig.”



## STRATEGISCH PARTNERSCHAP

Beens Groep is als landelijk opererend waterbouwbedrijf specialist in de vakgebieden constructieve waterbouw en bagger, kust- en oeverwerken. De Infra-wereld is een cyclische markt. Vraag en aanbod zijn niet altijd op elkaar afgestemd. Door samenwerking te zoeken in de keten worden de pieken en dalen beter opgevangen. Beens Groep wil open en transparant zijn, afspraak is afspraak. Oud denken is: ik kan het zelf wel. Nieuw denken is: we doen het samen, als partners. De crux daarin is houding en gedrag ten opzichte van elkaar.

Voor dat partnerschap is wel vereist dat je vakbekwaam bent en alle processen en nieuwe moderne contractvormen beheerst. Een goed voorbeeld daarvan is het project de Entree van Amsterdam waarin we al vanaf het begin van het tenderproces partner zijn van Max Bögl. Zij bekijken het werk vanaf het land, wij vanaf het water en gezamenlijk realiseren we het totaal product in een complexe omgeving. 

Karst-Jan Beens

## Oever Noord-Willemskanaal met staal vernieuwd


# PRAKTISCHE OPSTELLING STAAT ON S IN GRONINGEN WEL AAN

Het Noord-Willemskanaal tussen Assen en Groningen stamt uit de tijd van koning Willem III die zijn naam er aan verbond. Beens Groep heeft dit jaar nabij Haren drie kilometer houten beschoeiing vervangen door een stalen damwand. Kees Kranenburg, projectleider van Beens Groep, vertelt dat er veel tijd en energie in de voorbereiding van het project is gestopt: „Een goede planning en de kwaliteit borgen zodat er zo min mogelijk faalkosten zijn. Duidelijke afspraken maken in het projectteam en de verschillende leveranciers. Dat verdient zich terug in de praktijk. De damwand is grotendeels verankerd met klapankers die we zelf hebben aangebracht. Er hoefde maar weinig uitbesteed te worden.”

Als je op de grens van land en water werkt, kom je wel eens onverwachte dingen tegen. Zoals de oude betonnen damwand waar werknemers van Beens Groep op stuitte tijdens het vervangen van de oeverconstructie aan de westzijde van het Noord-Willemskanaal. „Ik vind dat Beens Groep daar goed op ingespeeld heeft”, zegt projectleider Kees Siegers van opdrachtgever Provincie Groningen. „We kregen diverse opties aangeboden hoe we met deze obstructie konden omgaan. Uiteindelijk is er voor gekozen de betonnen kolos te verwijderen. Anders komt een volgende generatie dat obstakel weer tegen. Als opdrachtgever zijn wij verantwoordelijk voor onbekende zaken die in de bodem verborgen zijn.”

„We zijn tevreden over de voortgang”, merkt Kees Siegers van de Provincie op. „Voor dit project hebben we een samenwerkingsovereenkomst met het waterschap Noorderzijlvest. De Provincie gaat over de beschoeiing en het waterschap over de waterkering.” Het kanaal loopt evenwijdig aan snelweg A28. Beens Dredging, onderdeel van Beens Groep, heeft bij het eiland

Helperland een natuurvriendelijke oever gemaakt. Er is grondverbetering toegepast en de dijk is versterkt met keien. Het Helperland is een ruig stukje natuur waar reeën, vogels en andere dieren leven. De natuurvriendelijke oever maakt het plaatje compleet. Namens het waterschap Noorderzijlvest is Rob Bos projectleider: „We hebben samen met de Provincie het ontwerp gemaakt. Voor ons heeft Beens een deel van de waterkering verlegd. Die is nu dichter bij het kanaal gekomen. Tevens zijn reparaties aan kunstwerken verricht en er is een stuw vervangen. Er is goed werk geleverd; ook procesmatig is het in orde”, meldt Bos.

„Bij de stad Groningen moest een aantal woonboten tijdelijk van hun plaats”, legt Kranenburg uit. „Daarbij komt het aan op goede communicatie met de bewoners zodat ze op de hoogte zijn van de gang van zaken; het gaat immers om hun woonplek.” Kees Siegers kan zich vinden in de nuchtere aanpak van de Beens Groep: „Het bedrijf stelt zich niet formeel op, maar kiest voor een praktische opstelling. Dat staat ons in Groningen wel aan.” 



‘Beens Groep heeft goed werk geleverd. Ook procesmatig is het in orde.’

**Kees Kranenburg (l)**  
Beens Groep

**Kees Siegers (m)**  
Provincie Groningen

**Rob Bos (r)**  
Waterschap Noorderzijlvest



## Meer ruimte voor pleziervaart VAKMANSCHAP

„Dankzij het vakmanschap van onze mensen v... insteekhavens bij het eiland Kruitmolen een fra... over de renovatie van dit deel van de haven van... bedacht een handige oplossing om meer aanm... geliefd is bij de recreatieve scheepvaart.

Een deel van het eiland is weggebaggerd en op die plek heeft Beens Groep insteekhavens gemaakt. Daar kunnen nu elf vaartuigen afmeren. Dat is aanzienlijk meer dan voorheen.



## Delftse Schie maatwerk rond binnenstad van Delft

# DOOR SLIM TE PLANNEN IS OVERLAST MINIMAAL

De Delftse Schie slingert al eeuwen lang om de binnenstad van Delft. De komende periode gaat Beens Groep daar de houten damwanden over een lengte van drie kilometer vervangen voor een stalen damwandconstructie.

„Het is een bijzondere klus met de UAVgc contractvorm, die we in partnerschap met waterbouwbedrijf Hakkers uitvoeren”, vertelt manager projectbeheersing Wim Eenkhoorn. „Bijzonder omdat we rondom de binnenstad van Delft op een smalle vaarweg aan het werk zijn. Op sommige plaatsen gaat het scheepverkeer vlak langs de pontons waar op gewerkt wordt. Er is ook sprake van veel verschillende belanghebbenden oftewel stakeholders. Onder meer een aantal bewoners waarbij we zelfs in de achtertuin aan het werk gaan omdat die grond aan de Schie grenst.”

De Schie stroomt door één van de oudste cultuurlandschappen van Zuid-Holland. Hij mondt uit in de Nieuwe Maas bij Rotterdam. Geen wonder dus dat de vaarweg druk bevaren wordt. „De scheepvaart is één van de partijen waar we goed rekening mee moeten houden”, zegt Eenkhoorn, die onder meer verantwoordelijk is voor het omgevingsmanagement. „De hinder voor het verkeer wordt zo beperkt mogelijk gehouden. Door werkzaamheden slim te plannen is de vaarweg minimaal gestremd.

Aan beide zijden van de Schie wordt eerst de oude houten damwand verwijderd. Daar komt een stalen wand voor in de plaats. Aan de bovenzijde wordt die

afgedekt met een glooiing van zetstenen. Op enkele plaatsen wordt dat een gemetselde kademuur. „Er zijn onder water veel kabels en leidingen die door middel van overkluisingen door de nieuwe damwand gevoerd gaan worden”, verduidelijkt Eenkhoorn. „Het zijn er een stuk of honderd; dat is erg veel. We hebben in de voorbereiding alle plekken in kaart gebracht. De opgave is om de damwand stabiel te houden terwijl de leiding of kabel er doorheen gevoerd wordt. Daarbij moet je goed opletten dat je geen schade aan zo'n kruising veroorzaakt.” Ook monumentale bomen aan de waterkant zorgen voor een complicerende factor.

Voor de door de provincie Zuid-Holland verstrekte opdracht zet Beens Groep een aantal pontons, damwanddrukmachine en hei-apparatuur in de binnenstad van Delft in. In het dichtbevolkte gebied zal beheerst gewerkt worden. We passen intensief risicomanagement toe. „Er worden bijvoorbeeld ruim honderd panden gemonitord op mogelijke trilschade tijdens het plaatsen van de damwand. Dat betekent dat de situatie aan het begin en het eind van de werkzaamheden in kaart gebracht wordt. De planning is er op gericht dat we eind 2019 klaar zijn”, besluit Wim Eenkhoorn. 📍

## Stavoren

# ZORGT VOOR FRAAI LIJNENSPEL

ormen de hoekpunten van de nieuwe  
ai lijnenspel”, zegt uitvoerder Gert Beens  
n Stavoren. De gemeente Súdwest Fryslân  
eerplekken te realiseren op het eiland dat

zijde van de damwand liggen afdekplanken. Voorts is bestrating en een wandelpad aangelegd en zijn nieuwe stroompunten en bolders geplaatst.”

Doordat in het vaarseizoen gewerkt werd, was goede afstemming met de havenmeester belangrijk. Voor een waterbouwkundig specialist als Beens Groep vormde het feit dat Kruitmolen alleen via het water bereikbaar is geen probleem. Beens: „We zijn in bezit van specialistisch materieel welke we op dit soort locaties kunnen inzetten”. 📍

„De bestaande houten damwand van het gehele eiland is vervangen door een stalen damwand die met houten planken is bekleed en voorzien van een wrijfgording”, vervolgt Gert Beens. „Op de boven-



## HET IS EEN HEEL FLEXIBEL SCHIP




Ezra Groen Uitvoerder

Beens Dredging, onderdeel van Beens Groep, beschikt sinds dit najaar over een hopper die bijzonder is op de Nederlandse markt. Het is de eerste modulaire sleephopperzuiger dat vaart met een duwboot. Het KB1649 genoemde schip is voorzien van een boegschroef en daarom zeer wendbaar. „Er bestaan natuurlijk grotere hoppers voor op zee, maar deze is specifiek voor het binnenwater gemaakt”, legt Gerben Busweiler, hoofd materieel van Beens Groep uit. We hebben een onderlosser aangekocht en deze omgebouwd tot hopper.

In de haven van Amsterdam geven uitvoerder Ezra Groen van Beens Dredging en schipper Gerrit Wijker een demonstratie van de mogelijkheden van de hopper. Op beeldschermen in de stuurhut is te zien dat de zuigarm naar de bodem zakt. „We kunnen tot twintig meter diep baggeren”, wijst Groen aan. De zware pomp voor in het schip zuigt baggerspecie op die in dikke stralen in het open ruim verdwijnt. In korte tijd is het ruim gevuld met 950 kuub bagger. Op een andere plek in de haven verlaat de specie het schip door de grote deuren van de onderlosser te openen.

„Het is een heel flexibel schip”, vertelt Groen. „Als het slecht weer is, waardoor er niet gebaggerd kan worden, kunnen we een ploeg aan de duwboot bevestigen om te egaliseren. Dat kan namelijk wel als het hard waait.” Gerben Busweiler: „Het schip hoeft niet stil te liggen. Als het niet gebruikt wordt als hopper, kunnen we hem ook inzetten als onderlosser.” Hij stelt dat Beens Groep in de hopper geïnvesteerd heeft omdat het een innovatief materieelstuk is: „Voor de opdrachtgever is inzet van deze hopper voordelig. We kunnen meer werk doen in minder tijd.”

De ontwikkeling en engineering van de hopper is in eigen huis gedaan. „Ik heb vooral reken- en ontwerpwerk verricht”, vertelt Ezra Groen, „en Gerben is de praktische man met kennis van materieel en de werkplaats. Als er problemen waren, pakten we dat samen aan.” Busweiler geeft een voorbeeld van de slimme oplossingen die dat opleverde: „Er zitten kleppen boven aan de zijkant van het ruim. Als je die sluit kan er honderd kubieke meter meer bagger mee. Maar als je veel zand opzuigt komt het schip te diep te liggen. Daarom worden de kleppen hydraulisch geopend vanuit de stuurhut. Een hele verbetering, want de laadcapaciteit neemt met 12 procent toe.”

Ezra Groen werkte voorheen voor een multinational: „Ik vind het mooi dat we bij Beens Groep korte lijnen hebben. Er is maar een maand proefgedraaid met de hopper voor we ermee aan de slag zijn gegaan in de Amsterdamse haven. Dat is ontzettend snel.” Busweiler: „Onze kennis is door dit project op een hoger niveau. 



Gerrit Wijker Schipper

BENT U GEÏNTERESSEERD IN MEER NIEUWS OVER ONS? BEKIJK DAN ONZE WEBSITE: [WWW.BEENSGROEP.NL](http://WWW.BEENSGROEP.NL)

### COLOFON:

BEENSINBEELD verschijnt minimaal 2 keer per jaar en is een uitgave van Beens Groep | Concept en realisatie: Volcano Advertising Gorinchem | [www.volcanoadvertising.com](http://www.volcanoadvertising.com) | Redactieadres: Beens Groep | Postbus 6 | 8280 AA | Genemuiden | 038 - 385 55 85 | [info@beensgroep.nl](mailto:info@beensgroep.nl) | [www.beensgroep.nl](http://www.beensgroep.nl)