

Druidelijke Taal

PAG 1
SALLAND OLIE



PAG 2
SALLAND OLIE



PAG 2
NIEUW MATERIEEL



PAG 3
NOORDHOLLANDSCH KANAAL



PAG 4
BRL-CERTIFICERING



PAG 4
CHAUFFEUR



Salland Olie, Kampen

Een kade voor nu en de toekomst



Sinds de zomer van 2012 is Salland Olie gevestigd aan de kade van de Zuiderzeehaven. Hier heeft de leverancier van brandstoffen en smeermiddelen de ruimte om een eigen depot te bouwen. Daarnaast heeft hij een rechtstreekse aansluiting op de grote waterwegen. Beens Groep bouwde de kadeconstructie - stalen damwand en schroefinjectieverankering - voor Salland Olie en de zes bedrijven ernaast.

Op het terrein, vlak langs de kade, is een depot gebouwd voor 20 miljoen liter brandstof. Het depot is daarom goed gefundeerd met heipalen.



Het contact tussen Peter Groen, directeur Salland Olie, en Beens Groep bestond al. En dus kreeg Beens Groep een uitnodiging om mee te dingen naar het werk. "In eerste instantie hebben we de inschrijvende partijen uitsluitend geselecteerd op de prijs", vertelt Peter Groen. "De aanbieding van Beens Groep bleek marktconform. Maar toen we de oplossingen nader gingen bekijken, bleek die van Beens Groep met kop en schouders boven de andere uit te steken."

Zorgvuldig ontwerpen

De situatie op het terrein van Salland Olie is dan ook behoorlijk bijzonder. Op het terrein, vlak langs de kade, is een depot gebouwd voor 20 miljoen liter brandstof. Het depot is daarom goed gefundeerd met heipalen. De palen gaan diep de grond in en staan behoorlijk dicht op elkaar. "Dat vroeg om een zorgvuldige technische uitwerking van de verankeringen van de damwand",

legt Martin Boom van Beens Groep uit. "Omdat deze vanaf de damwand schuin de grond ingaan, was de kans groot dat zij op een heipaal zouden stuiten. We moesten de verankeringen dus zo ontwerpen, dat deze precies tussen de palen door gingen."

Op de toekomst voorbereid

"Hieruit werd meteen duidelijk dat over het voorstel was nagedacht", vervolgt Groen. "Daarnaast stelden zij voor om de damwand de grond in te brengen tot ver beneden de vaargeul. Er bestaat namelijk een kans dat de Zuiderzeehaven op termijn wordt verdiept, om deze toegankelijk te maken voor grotere schepen. Met de oplossing van Beens Groep zijn we op de toekomst voorbereid." Maar er was nog iets waardoor Salland Olie zich liet leiden bij haar beslissing. Ze werkt bij voorkeur samen met leveranciers uit de regio. Groen: "Dat is onderdeel van ons beleid. We besteden werk bij

voorkeur uit aan een bedrijf in de regio. Voorwaarde is wel dat het bedrijf gezond is. En ook op dat gebied zat het wel goed met Beens Groep."

Vertrouwen en vrijheid

Dan is de beurt aan Beens Groep om het voorstel financieel en technisch uit te werken tot een uitgekiend maatwerkplan, tot en met de bolders toe. Op een plaats krijgt de damwand ook een doorvoer. In geval van brand op het terrein van Salland Olie kan het bluswater hierdoor in een hoeveelheid van 800.000 liter per uur worden aangevoerd. "Vanaf het eerste moment van uitvoering voelde je het vertrouwen", blikt Boom terug. "Salland Olie gaf ons een enorme vrijheid. Nadat we de opdracht hadden gekregen, was er eigenlijk geen overleg of direct toezicht meer. Op een gegeven moment waren ze zelfs verbaasd dat het werk al af was. Mooi als je dat vertrouwen kan geven."

Nieuwe klap-verankeringsmachine

'De machine levert het dubbele rendement'



Hoe bedreven Beens Groep ook is in funderingswerken, zij blijft zoeken naar methoden die nog beter en efficiënter werken. Dit leidde onlangs tot de ontwikkeling van een bijzonder innovatieve machine. De klap-verankeringsmachine kan door een persoon worden bediend en zet zo'n 40 tot 50 ankers per dag.

Initiator van de nieuwe klap-verankeringsmachine is Klaas Beens. En met hem heeft een klein leger meegedacht over de ontwikkeling van de machine. Zo werd stap voor stap duidelijk hoe de nieuwe machine eruit moest zien en wat hij moest kunnen. Het resultaat laat zich het beste vergelijken met een uitschuifbare geleidingsconstructie. In de geleiding wordt de drijfstang geplaatst met de lengte van de verankering. Deze bestaat uit één stuk en wordt van hieruit de grond ingetrild. Daarnaast bewaakt de machine de hoek waaronder de drijfstang in de grond wordt gebracht.

Prestaties

De klap-verankeringsmachine is nog jong en iedereen hield – terecht - rekening met mogelijke kinderziektes. Maar de machine presteert vanaf het

eerste moment uitstekend. "We hebben hem voor het eerst ingezet bij de vernieuwing van de oeverconstructie van het Noordhollandsch Kanaal", vertelt Robert Klein Kranenbarg. "Met meer dan 1000 ankers is dit een uitstekend pilotproject. Er zijn zeker nog enkele modificaties gewenst, maar de machine werkt boven verwachting goed. Als de machine is doorontwikkeld, kan hij zo'n 40 tot 50 ankers per dag zetten. Daarnaast kan hij ankers aan tot wel 30 meter lang."

Sneller werken

Met de klap-verankeringsmachine laat Beens Groep een groot aantal 'ongemakken' achter zich. Klein Kranenbarg: "De drijfstang wordt altijd in de grond getrild onder een bepaalde hoek. Tot ongeveer acht meter verliep dit zonder problemen. Maar bij een lengte van bijvoorbeeld 20 meter moesten verschillende stangen worden gekoppeld om de gewenste lengte te krijgen. Vervolgens werd deze samengestelde stang blootgesteld aan allerlei krachten, waardoor regelmatig breuk optrad. Dat zorgde voor stagnatie en extra kosten. Deze problemen behoren nu tot het verleden. Het rendement is verdubbeld. Deze verankeringsmachine gaat ons zeer interessant maken bij opdrachtgevers."



Oeverconstructie Noordhollandsch Kanaal

Montagewerk onder de waterspiegel

Voor de provincie Noord-Holland heeft Beens Groep de damwand langs het Noordhollandsch Kanaal, tussen Zijpe en Den Helder vervangen. Het werk is verdeeld over vier locaties en bereikt een totale lengte van ruim 5,5 km. De lengte van de damwanden varieert van 9,5 meter tot 10,5 meter.

Het werk is gestart in juni 2012. Harry Post, projectleider van het werk, omschrijft het werk: “We verwijderen de oude damwand en zetten tegelijkertijd op die locatie de nieuwe stalen damwand. Op verschillende locaties herplaatsen we de vrijgekomen houten damwand 1,5 tot 2 meter landinwaarts. Hierdoor ontstaat een strook tussen de oude en de nieuwe damwand, waarop straks rietvegetatie wordt aangebracht. De totale damwand wordt ondersteund door niet minder dan 1100 ankers met een flinke lengte. Het gros is 16 tot ruim

18,5 meter lang. De nieuwe klap-verankeringsmachine is dus precies op tijd gekomen. En ten slotte brengen we als talusbekleding zetsteen aan.”

Bijzondere uitdaging

Het werk loopt nu een half jaar en Post is tevreden over de voortgang. “De damwanden staan. We zijn nu ondermeer bezig met de verankering. Hierbij speelt wel een bijzondere uitdaging. Omdat de damwand ongeveer 10 centimeter onder het waterpeil wordt aangebracht, moeten de anker Gording, de wrijfgording en de stalen deksloof onder water worden gemonteerd. Dat is lastig. Je moet het als het ware op het gevoel doen. We doen de voorbereidingen zoveel mogelijk als de damwand nog boven water staat, maar de afronding moet – en dat kan niet anders – onder water gebeuren.”

Oog voor de omgeving

Ook Rob Voogt, projectleider van de provincie Noord-Holland, is tevreden over de loop van het project. “Bij dergelijke projecten ben je samen aan het werk. Je maakt gezamenlijk een product en dat doe je zo plezierig mogelijk. Maar het is ook verantwoordelijk werk. Daarom zijn we als toezichthouder erg gefocust op ‘veiligheid’ en ‘omgevingsmanagement’. Beschermingsmiddelen zijn tijdens de uitvoering van het werk een must. Kijken we naar het omgevingsmanagement, dan is Beens Groep een geweldige partij. Het materieel ziet er te allen tijde verzorgd uit en is tiptop in orde. De mannen van Beens Groep hebben oog voor de omgeving en de gesprekken verlopen altijd plezierig. Van mij mogen alle projecten zo verlopen.”

Saneren volgens de regels van het spel

Beens Groep is voor veel zaken gecertificeerd. Maar toen bij aanbestedingen steeds vaker het BRL 7000-certificaat werd gevraagd, besloot zij deze er nog bij te halen. Nu kan zij (water)bodemsaneringen in eigen beheer uitvoeren.

“Het BRL-certificaat heeft geen betrekking op het bodemonderzoek”, verduidelijkt Bert-Jan Veldkamp van Beens Groep. Hij heeft zich verdiept in de theoretische kant van de certificering. “We krijgen als Beens Groep de uitslagen van het bodemonderzoek aangeleverd, waarin staat vermeld of de grond ‘niet’, ‘licht’, ‘matig’ of ‘sterk’ verontreinigd is. Als uit het bodemonderzoek blijkt dat er meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd is, is er sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging en is de BRL 7000 van toepassing.

Oplossingen

Het saneren van verontreinigde grond kan op meerdere manieren. De verontreinigde grondlaag kan worden afgevoerd en vervangen door schone grond. Het is echter ook een oplossing om de verontreinigde grond af te dekken met

een laagje schone grond (‘leeflaag’) of verharding (bijvoorbeeld beton of klinkers). “In dat geval is er geen contact met de vervuilde grond meer mogelijk”, verduidelijkt Veldkamp. “Maar beide oplossingen moeten verlopen volgens de eisen die de overheid hiervoor heeft opgesteld.”

Snelle en minder snelle procedures

Bij het saneringsproces kan gekozen worden voor een korter en een langer traject. Voor verontreinigingssituaties die relatief simpel kunnen worden opgelost, is er de ‘BUS-melding’. Deze procedure vraagt maximaal acht weken. Veldkamp: “Deze procedure verloopt geheel met standaardformulieren. Bij ingewikkelder gevallen moet er een saneringsplan worden opgesteld, dat moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag. Deze procedure vraagt acht tot vijftien weken.” En ook na afronding van de werkzaamheden verloopt de BUS-procedure sneller. Veldkamp: “Hierbij kunnen we een standaard evaluatieformulier invullen, terwijl bij een complexe sanering een maatwerk evaluatie rapport moet worden afgegeven. Maar hoofdzakelijk is natuurlijk dat de opdrachtgever weet dat de grond deskundig is gesaneerd.”



Chauffeur Bennie Doldersum

‘De dagen vliegen voorbij’



Met de vele projecten die Beens Groep steeds onderhanden heeft, is de bevoorrading van de projecten van groot belang. Waar de bouwmaterialen niet tijdig aanwezig zijn, stagneert het project. Deze verantwoordelijkheid ligt bij chauffeur Bennie Doldersum.

Met ruim twintig jaar ervaring in het zwaar transport, zat de uitdaging voor Bennie Doldersum bij Beens Groep meer in de vrijheid en verantwoordelijkheid dan in het transport. “Het was altijd al mijn wens om wonen en werken in Genemuiden te combineren, en dat tezamen met meer vrijheid. Die banen liggen niet voor het opscheppen. Ik hoefde dus niet lang na te denken, toen anderhalf

jaar geleden deze kans zich voordeed bij Beens Groep. De dagen zijn langer, maar ik heb nu die grote vrijheid. De dagen vliegen voorbij.”

Teamwork

Binnen Beens Groep is Doldersum de enige chauffeur. De werkindeling maakt hij zelf of in overleg met de uitvoerders. Dat maakt zijn werk zeer verantwoordelijk. Het brengt hem bovendien in alle hoeken van het land. “Op dit moment is Beens Groep actief in Den Helder, Groningen, Delft en Eindhoven. Het is dus zaak dat de route zo voordelig mogelijk wordt ingepland. Anderzijds moet er ook ruimte zijn voor spoedklussen. Als ergens een aggregaat het begeeft, dan zal daar eerst een nieuw aggregaat naar toe moeten.” Hoewel Doldersum het werk geheel zelfstandig uitvoert, voelt hij zich nadrukkelijk lid van een team. “Ik ken alle uitvoerders en heb goed contact met hen. En op elk werk is er koffie. Dat bevalt.”

Van alle gemakken voorzien

De lading die Doldersum vervoert, bestaat vooral uit pontons, kranen en damwanden. Op de vrachtwagen is al het materieel aanwezig om de bouwmaterialen op de plaats van bestemming af te leveren. Pas als de lading zwaarder is dan zes ton, is hij afhankelijk van een ingehuurd kraan op de bouwplaats. Ook de vrachtwagen is van alle gemakken voorzien. Zo kan Bennie de wielen met een afstandsbediening mee laten sturen. De vrachtwagen is aan de bijrijderskant voorzien van een camera, waardoor hij altijd verantwoord kan inparkeren. “Als de situatie echt onoverzichtelijk is, stap ik uit om de omstandigheden met eigen ogen te bekijken”, vertelt Doldersum. En natuurlijk gaat het toch wel eens mis? “Nee, ik heb nog nooit schade veroorzaakt. Met de bestellingen is het wel eens misgegaan. Bijvoorbeeld omdat een bestelling slecht was doorgegeven. Maar in de grote lijn verloopt alles uitstekend en is geen dag me te lang.”

Colofon:

Duidelijke taal verschijnt minimaal 2 keer per jaar en is een uitgave van Beens Groep | Concept en realisatie: Volcano Advertising | Gorinchem | www.volcanoadvertising.com

Redactieadres: Beens Groep | Postbus 6 | 8280 AA | Genemuiden | T 038 - 385 55 85 | F 038 - 385 55 09 | info@beensgroep.nl | www.beensgroep.nl