



Binnenstedelijk bouwen is één van de speerpunten van de Van Schie Groep. Het bedrijf heeft zich met name toegelegd op nieuwe technieken en machines die worden ingezet op locaties waar bodemverontreiniging een grote rol speelt. In samenwerking met Arcadis wordt momenteel gewerkt aan een uniek project in Schiedam, waarbij het principe van 'Soilmix' in combinatie met ijzergranulaat voor het eerst in Nederland wordt toegepast.



SANEREN MET BEHULP VAN SOILMIX TECHNIEK

In Schiedam gaat het om een insitu-sanering volgens BRL7002, op een stuk grond van 1.200 m², waar een wasserij heeft gestaan. Daardoor zitten er chloorverbindingen in de grond. Het is niet de makkelijkste grond. Geen zand, maar veen en klei. Ondoorlatend en slecht mengbaar. Volgens de conventionele methode zou een dergelijk stuk grond ouderwets moeten worden leeg gegraven en afgevoerd. En er zouden damwandprofielen in de grond worden getrild, met mogelijke gevolgen

voor de omgeving. Gelukkig zijn er nu technieken die het mogelijk maken om de grond ter plekke te reinigen, zoals met soilmix, ook wel genoemd 'mixed in place'(MIP). In de situatie van Schiedam wordt een groot aantal gaten in de grond geboord, waarbij de posities door middel van gps-coördinaten worden bepaald. De boor werkt als een soort staafmixer die bentonietmengsel meespuut door de binnenkant van de boor. Het unieke van dit project is dat het nu wordt ingespoten in combinatie met ijzersulfide. Het ijzer

reageert met de chloorverbindingen in de grond, waardoor er zout en alkanen overblijven, die van nature ook al in de grond zitten. Het ijzergranulaat heet officieel 'nulwaardig ijzer'. In Nederland is de combinatie van ijzergranulaat met "Soilmix" nog niet toegepast, wel in Amerika. Het recept voor de juiste verhouding ijzergranulaat/grond is in laboratoria beproefd. De boorinstallatie is voorzien van een dubbele boor, die helemaal door Van Schie is ontwikkeld.



IN DIT NUMMER O.A.

LANDARTPROJECT
WILHELMINAPOLDER

SLUITSTUK VOOR DE NOORD/ZUIDLIJN
400 JAAR AMSTERDAMSE GRACHTEN

DAMWAND PLAATSEN
VOOR MUSEUM-STOOMTRAM

TIJDELIJKE AANLEGSTEIGERS
VOOR RONDVAARTBOTEN

NIEUW CENTRUM VOOR WORMER



LANDARTPROJECT WILHELMINAPOLDER

Het weidse landschap van de Wilhelminapolder ten noorden van Goes, wordt binnenkort het decor van unieke landschapskunst. Aanleiding om deze mooie polder door middel van kunst onder de aandacht te brengen was het 200-jarig bestaan van Koninklijke Maatschap de Wilhelminapolder. Het werk dat unaniem werd gekozen, in het bijzijn van toen nog koningin Beatrix, is van de Duitse kunstenaar Michael Beutler.



Het beeldbepalende kunstwerk bestaat uit negen, visueel met elkaar samenhangende betonnen sculpturen (betonnen bollen), die over ruim duizend hectare landbouwgrond verspreid komen te staan. Het meest westelijke en het meest oostelijke beeld staan 7 kilometer uit elkaar. De grootste bol is 10 meter hoog en staat op het laagste punt in de polder, de kleinste is 1 meter hoog en staat op het hoogste punt. Hiermee wil de

kunstenaar de toeschouwer bewustmaken van de hoogteverschillen in het landschap.

NACHTELIJK TRANSPORT

De enorme betonnen bollen werden gemaakt door betonfabriek Vrijenban in Delft. Ze bestaan uit twee helften. Sommige zijn hol, maar de meeste zijn massief. Vanaf de fabricage werd alles in handen gegeven van Van Schie: het hijswerk op de

productielocatie, het transport van Delft naar Goes, de bouwvoorbereiding, het heikwerk voor de poerfundaties en de plaatsing in de Wilhelminapolder. De grootste bol weegt maar liefst 37 ton, de kleinste 18 ton. Aangezien de grootste objecten een doorsnede hebben van 4 en 5 meter, moest het vervoer als speciaal wegtransport 's nachts plaatsvinden. In boerderij Hofstede Hongersdijk bij Rooderwijk is een tijdelijke expositie ingericht waar alles in maquettevorm te zien is.



NIEUW MILIEUCERTIFICAAT VOOR VAN SCHIE

De infrastructurele en milieutechnische eisen t.a.v. tankstations zijn constant aan verbetering en nieuwe regelgeving onderhevig. Van Schie is een actieve partner in deze processen en beschikt dan ook over de benodigde certificaten voor de aanleg van dit soort vloeistofkerende voorzieningen. Echter, er zijn nieuwe certificaten op komst. De oude BRL-certificaten komen in de loop van 2014 te vervallen. Daarom is het positief nieuws om te vermelden dat Van Schie nu al beschikt over het nieuwe certificaat BRL SIKB 7700.

Veel ondernemers in Nederland met bodembedreigende activiteiten dienen verplichte vloeistofdichte en/of vloeistofkerende bescherming aan te brengen ter voorkoming van verontreiniging van de bodem. Bijvoorbeeld tankstations, wasstraten en werkplaatsen waar veel met olie en vetten wordt gewerkt, maar ook bedrijven waar metalen voorwerpen worden gestraald. Niet alleen de aanleg van dit soort werkplekken moet onder certificaat plaatsvinden, maar ook eventuele herstelwerkzaamheden. Voor Van Schie is dit inmiddels een extra discipline, waarmee het bedrijf zich onderscheidt van de concurrent. Het aardige is ook dat veel divisies binnen de Van Schie Groep hierbij een ondersteunende rol kunnen spelen, zoals: grondwerk, bemaling, vergunningen, transport, hijswerk, etc. Alles kan onder één dak geregeld worden. En wat de certificering betreft: die is weer helemaal up-to-date!



SLIB ZUIGEN IN MAROKKO

In opdracht van Boskalis zijn begin september drie vrachtwagens vanuit Mijdrecht vertrokken naar Marokko. De lading bestond uit acht Uniflotepontons, vier grote elektrische lieren, een aggregaat, bolders en verder alle hulpmiddelen die nodig zijn om een werkponton te formeren.

Boskalis gebruikt het ponton voor een grondverbeteringsproject, nodig voor uitbreiding van de haven van Tanger. Deze havenstad ligt in het noorden van Marokko, aan de Straat van Gibraltar. In een groot bassin dat niet in open verbinding staat met open water, moest de bodem worden ontdaan van een laag slib. Het slib werd opgezogen via een pijpleiding, in baggerschuiten gedeponneerd en vervolgens afgevoerd. De bodem van het bassin - dat 8 meter diep is - wordt later weer aangevuld met fijn zand. Het ponton kreeg de toepasselijke naam 'Slobberway'.



400 JAAR AMSTERDAMSE GRACHTEN



De stad Amsterdam had dit jaar genoeg redenen om uitbundig feest te vieren. Het Rijksmuseum en het Stedelijk Museum openden weer haar deuren, Artis bestond 175 jaar, het Concertgebouw en haar orkest 125 jaar. Maar het belangrijkste van alles was dat Amsterdam 400 jaar geleden begon met de aanleg van de beroemde Grachtengordel. Hoogtepunt deze zomer was het tien dagen durende Grachtenfestival. Overal in de stad vonden concerten en evenementen plaats op pontons, met als hofleverancier Van Schie Pontonverhuur uit Mijdrecht.

DINER DER COMPONISTEN

Op de Keizersgracht, tussen de Utrechtsestraat en de Reguliersgracht, was er het 'Diner der Componisten'. Mensen konden aanschuiven aan een diner dat plaatsvond op twee lange ponton-eilanden met daarop twee 80 meter lange tafels. De gasten konden tegelijkertijd genieten van een driegangen diner en klassieke muziek, vertolkt

door jonge talenten van onder andere het Jong Nederlands Blazers Ensemble. Dit evenement vond enkele avonden achter elkaar plaats, terwijl er per keer zo'n 600 gasten aan tafel zaten.

EXPOSITIE OP HET WATER

Een van de culturele evenementen was een billboard-tentoonstelling met het werk van



16 jonge internationale fotografen. Het fotografeertijdschrift FOAM had hiervoor een oproep gedaan aan jonge fotografen over de hele wereld om werk in te sturen voor deze expositie.

Ruim 1.500 fotografen uit 72 landen stuurden hun portfolio in. Daaruit werd een selectie gemaakt van 32 foto's.

In het kader van het festivaljaar '400 jaar grachten' werden alle geselecteerde werken deze zomer letterlijk in de gracht getoond door de billboards op pontons te plaatsen. Met de presentatie benadrukt FOAM haar positie als grachtenmuseum en viert het heuglijke feit dat in 1863 - 150 jaar geleden - het pand als Museum Fodor voor het eerst als tentoonstellingsplek werd geopend.



DAMWAND PLAATSEN VOOR MUSEUM- STOOMTRAM



Tussen Hoorn en Medemblik rijdt nog altijd een van de bekendste museum-stoomtrams van Nederland. Het traject bestaat uit een 20 km lang lokaalspoor uit 1887, dat compleet met de oorspronkelijke stations bewaard is gebleven. De remise van de tram is gehuisvest op het voormalige goederen- en rangeeremplacement van station Hoorn.

Het gaat overigens niet om één tram, maar om een hele collectie rollend materieel, ondergebracht in de Stichting Beheer Museumstoomtram (SBM), waaronder meerdere rijvaardige stoomlocomotieven en een groot aantal rijtuigen. Het emplacement waar de treinen zijn ondergebracht was aan een grondige revitalisatie toe. Een

belangrijk onderdeel hiervan bestond uit het zoeken naar een oplossing voor een schuin aflopend stuk grond aan de rand van het terrein. Van Schie plaatste hier een 43 meter lange stalen damwand, bestaande uit 9 m lange damwandprofielen die voorzien werden van trekankers. Het terrein werd hierdoor met bijna 200 m² vergroot.



TIJDELIJKE AANLEGSTEIGERS VOOR RONDVAARTBOTEN

Wie aan Amsterdam denkt, denkt aan z'n wereldberoemde grachten en wellicht ook aan het vertrouwde beeld van de vele rondvaartboten met duizenden toeristen die de stad vanaf het water willen bewonderen. Het hele jaar door zijn de rederijen in touw: 's zomers en 's winters, overdag maar vaak ook bij nacht. Kortom, een continubedrijf.

De twee oudste rederijen in Amsterdam - rederij Plas en rederij P.Kooij - zijn al sinds mensenheugenis (1922) gevestigd op een even historische als traditionele plaats naast de beroemde koopmansbeurs aan het Damrak. Het vervelende feit deed zich voor dat de hele kade, waaraan de zes steigers liggen, vernieuwd moest worden; een project dat meer dan een jaar gaat duren. Dat betekende dat er een tijdelijke oplossing gevonden moest worden voor de afvaarten, want de rederijen willen natuurlijk continuïteit garanderen aan bezoekende toeristen.

UNIFLOTE-PONTONS

Van Schie heeft het plan voor drijvende steigers op basis van zogenaamde uniflote-pontons uitgewerkt, dit met een ideale hoogte voor het in- en uitstappen van passagiers en met ruim voldoende draagvermogen en stabiliteit om honderden toeristen tegelijk te kunnen verwerken. De verschillende boten die op hetzelfde moment moeten kunnen aanleggen hebben namelijk een capaciteit die varieert van 40 tot 120 personen.



Het hele plan moet in fases worden uitgevoerd, omdat de kade in twee gedeelten wordt gerenoveerd. Dat wil zeggen dat de zes drijvende steigers in gedeelten ook steeds weer op een andere plek gelegd moeten kunnen worden. Alle tijdelijke drijvende constructies zijn door Van Schie bekleed met vlonderplanken van hardhout, voorzien van zogenaamde 'gripstrips' om uitglijden te voorkomen. Totaal is er zo'n 600 m² houten loopvonder aangebracht, verdeeld over 42 pontons.



SLUITSTUK VOOR DE NOORD/ZUIDLIJN



De Noord/Zuidlijn is de veelbesproken ondergrondse metrolijn in aanleg tussen Amsterdam Zuid en Amsterdam Noord. Deze nieuwe metrolijn - lijn 52 - krijgt een lengte van 9,7 kilometer en gaat onder het IJ en onder het Centraal Station door. Vooral deze kruising van de metro met Amsterdam Centraal is een bouwonderneming die zijn gelijke niet kent, zowel technisch als planmatig.



Omdat het Centraal Station een Rijksmonument is, mogen de bouwwerkzaamheden absoluut geen schade aan het gebouw veroorzaken. Om toch het metrostation onder de bestaande stationshal te kunnen aanleggen is een groot aantal innovaties op het gebied van funderingstechnieken en ondergronds bouwen toegepast. Zo is er gebruikgemaakt van een 'zinktunnel', waarvoor een speciaal kanaal is gegraven, onder het Centraal Station door: de zogenaamde zinksleuf. Daarin is een geprefabriceerde betonnen tunnel afgezonken. Het betreffende tunnel-element heeft maar liefst de afmetingen van 136 x 21 x 8 meter. Deze enorme bak beton werd vanaf het IJ met sleepboten ingevaren in de zogenoemde 'sluiskuij' onder de achterzijde van het station. Na het invaren werd de sluiskuij afgesloten van het IJ door middel van een kopschot, zeg maar een soort waterkerende schuif. Van Schie Kraanverhuur plaatste dit zwaarwegende sluitstuk met een 120 tons telekraan, die stond opgesteld op het toekomstige busplatform IJzijde aan de De Ruyterkade.



HIJSPLAN

Van Schie heeft in de voorbereidende fase al met de producent meegedacht over het inhijzen van de schuiven en daarvoor hijsplannen ingediend. Aanvankelijk zou dat met een 200 tonner gebeuren, maar de bouwcombinatie kwam erachter dat er niet genoeg ruimte was om de kraan op te bouwen. Van Schie bedacht toen het plan om vanaf het busdek te gaan hijsen, maar dan met een 120 tons kraan. Alle hijsgangen moesten dan over één stempelpoot gaan, die zijn krachten op een onderliggende kolom kon overbrengen. De kraan moest hiervoor met zijn stempelpoot precies boven de betonnen kolom afgestempeld worden. De computer-berekeningen hiervoor zijn uitgevoerd met een ultramodern software programma, speciaal ontwikkeld voor dit soort precisie-hijswerk. Deze software maakt een berekening van de maximale last op een bepaalde afstand en de daarbij behorende stempeldrukken. In dit geval was het belangrijk om te weten wat de stempeldrukken zouden zijn wanneer de stempel, die de meeste druk opnam, precies boven een kolom zou staan. Het hijswerk is perfect verlopen. Overigens is Van Schie Kraanverhuur één van de weinigen in Nederland die met deze software werkt.



NIEUW CENTRUM VOOR WORMER



Wormer is een van de oudste plaatsen van de Zaanstreek. Hier ontstond al in 1063 een dorpskern aan de oostzijde van de rivier de Zaan. Inmiddels is Wormer geen zelfstandige gemeente meer, maar maakt het deel uit van de gemeente Wormerland, dat zo'n 16.000 inwoners telt.



Momenteel wordt het centrum van Wormer opnieuw ingericht en vormt zich een nieuw aantrekkelijk dorpshart. Op de plek van de voormalige basisschool 'De Wegwijzer' komt nu een Vomar supermarkt met een oppervlak van 1.400 m², aangevuld met 700 m² winkelruimte voor andere ondernemers. Op het dak van het nieuwe gebouw wordt een parkeerdek aangelegd met ruim 80 parkeerplaatsen. Van Schie zorgt hier niet alleen voor het hijswerk en aanvoer van bouwmaterialen, maar verzorgt ook het aanbrengen van alle verharding op en rond het complex. Naast het nieuwe winkelcentrum komen ook nog een nieuw marktplein, een dorps theater, een verenigingsgebouw, een bibliotheek en de nodige horeca.



DRIJVENDE NOODHAVEN

De gemeente Amsterdam is al tijden bezig met het opschonen van de grachten. De lozingen zijn aangepakt en dagelijks wordt het drijvend vuil uit de grachten gehaald. Ook de grachtenpanden zijn al sinds 1980 aangesloten op het riool. Het water in Amsterdam is nog nooit zo zuiver geweest. Dit jaar is men bezig om het 'wrakkenprobleem' op te lossen.

Duizenden bootjes liggen er in de grachten. En elk bootje dat een ligplaats inneemt moet havengeld betalen. Vanaf 2013 moet als bewijs van betaling een sticker (met chip) op de boot zijn aangebracht. Zo niet, dan wordt het bootje ná een waarschuwing weggesleept. De reden: het voorkomen van onveilige situaties en het bevaarbaar houden van de grachten. De bootjes en wrakken worden versleept naar een plek in de Nieuwe Houthaven, waar ze door de shredder gaan of blijven liggen tot de eigenaar alle kosten heeft betaald. Het haventje ligt zó vol, dat er een extra (nood)haven gecreëerd moest worden. Van Schie maakte zo'n haven, bestaande uit 32 Uniflote pontons.



Van Schie B.V.

Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht
Postbus 191
3640 AD Mijdrecht

T 0297 - 237 537
F 0297 - 237 540
E info@vanschie.com
vanschie.com