

JOURNAL

IN DIT
NUMMER O.A.:

GELUIDS- SCHERMEN

ÉÉN MET DE NATUUR

DE TREINRAMP

BIJ VOORSCHOTEN

CLEAN CITY

AFVAL VIA BUIZENPOST

NAJAAR 2023

PERIODIEKE UITGAVE VAN VAN SCHIE MIJDRECHT



VAN SCHIE
continu in beweging



DE TREINRAMP



De treinramp bij Voorschoten - eerder dit jaar - ligt ongetwijfeld bij veel mensen nog vers in het geheugen. Op dinsdag 4 april, rond half vier 's nachts botsten een Intercity en een goederen-trein op een bouwkraan, met noodlottige gevolgen. De machinist van de bouwkraan overleed; dertig andere mensen raakten ernstig gewond. Beide treinen ontspoorde en door de enorme klap kwamen twee van de vier treinstellen in het weiland terecht. De hulpdiensten waren zeer snel ter plaatse en er werd direct een plan gemaakt om de treinstellen uit het weiland te evacueren. Daarbij was een belangrijke rol weggelegd voor Van Schie.

Toen de deskundigen van ProRail en de NS de situatie in kaart brachten was al heel snel duidelijk dat er ongelofelijk veel nodig was om de treinstellen van dit drassige weiland te halen. Om de plek van het ongeval met (zeer) zwaar materieel te kunnen bereiken zou er eerst een noodweg moeten worden aangelegd. Want om de treinstellen te kunnen liften waren twee mobiele kranen nodig: 400 tonners, beide ingezet door Mammoet. Maar om die kranen op de juiste plek te krijgen en er een stabiele stelplaats in te richten, was een nog grotere uitdaging. Alle disciplines uit de GWW-sector waren hier nodig. En juist daarom kwam men al gauw uit bij Van Schie. Het bedrijf uit Mijdrecht is 24/7 inzetbaar, heeft alle disciplines in huis, is bekend met de bodemsoorten in het Groene Hart en is ingesteld op calamiteiten.



De plek waar de ramp plaatsvond had niet ongelukkiger kunnen uitvallen. Uitermate slecht bereikbaar en bovendien bleek er onder de weilanden een waterleiding te liggen die op drie plekken gepasseerd moest worden. Voor deze drie plekken moest dus eerst een overkluizing worden gebouwd, bestaande uit een extra zandpakket en een schottenplateau. Ook werden er tijdelijke duikerbuizen geplaatst. Daar overheen kon dan de rijplatenbaan worden gelegd: 280 meter langs het spoor en 350 meter door het weiland. Aangezien het ene treinstel dwars over de spoorloot was terechtgekomen, moest ook die sloot eerst worden uitgebaggerd en opgevuld met vers zand voor een stabiele ondergrond. De bagger werd afgevoerd naar de eigen grondbank in Mijdrecht. De uiteindelijke stelplaats voor de kranen van Mammoet was het grootste karwei. Precies daar liep ook de waterleiding onderdoor. Het plateau dat hier werd gebouwd, bestond uit dubbele lagen houten schotten, extra zware stalen schotten van Mammoet zelf en stalen schotten van Van Schie en alles opgevuld met zand. Kortom, een megaklus. Iemand heeft uitgerekend dat er in totaal meer dan een miljoen kilo aan materieel en apparatuur op het weiland stond. <<



MENS & MATERIEEL

Voor een calamiteit van deze omvang moest er in korte tijd veel menskracht en materieel worden ingezet, voordat de zware kranen van Mammoet de twee treinstellen konden bergen:



- ◆ Drie dagen lang, de klok rond, waren ploegen van Van Schie (in samenstellingen van 20 man) in touw om de opstelplaats van de kranen bereikbaar en hijsklaar te maken.
- ◆ Twaalf vrachtwagens (zandkippers en diepladers), waren nodig voor de continue aanvoer van zand, maar ook voor de afvoer van bagger uit de spoorloot.
- ◆ Over een afstand van totaal 630 meter moest er een tijdelijke rijplatenbaan worden aangelegd, op een zandpakket.
- ◆ Voor de opstelplaats van de kranen: 16 stalen schotten met een lengte van 14 meter, naast de ultra-zware schotten van Mammoet.
- ◆ Honderden houten schotten, o.a. voor de drie overkluizingen.
- ◆ Graafkranen en shovels voor het verzetten van de grond.
- ◆ Tijdelijke duikerbuizen van HP Staal.
- ◆ Tijdelijke stalen brug van Janson Bridging.
- ◆ Diverse aggregaten voor stroom, etc.
- ◆ Van Schie was ook verantwoordelijk voor het 'vacuüm' verpakken in beschermende folie van de treinstellen voordat ze op transport gingen.

CLEAN CITY



Terwijl overal in ons land honderden vuilniswagens door de straten rijden, is men in de gemeente Amsterdam bezig om de afvoer van huisvuil totaal anders aan te pakken. Niet via de weg, maar ondergronds. Het systeem dat daarvoor gebouwd wordt, is het best te vergelijken met buizenpost. Van Schie mocht een belangrijke steen bijdragen aan de infra van dit innovatieve project.



Terminal gebouw

Op Zeeburgereiland wordt momenteel een uniek stuk Amsterdam ontwikkeld: de Sluisbuurt. Een wijk met een zeer hoge bevolkingsdichtheid. Er komen maar liefst 5.500 appartementen, meest hoogbouw. Dat betekent 375 woningen per hectare. Er zal dus relatief veel afval ontstaan. Daarom is de gemeente op zoek gegaan naar een nieuwe manier van afvalinzameling, een systeem waarbij het transport niet via de weg plaatsvindt maar ondergronds. Het heet dan ook: Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Bewoners kunnen hun vuilniszakken binnen hun gebouw deponeren in een aantal inlets. Er zijn steeds vier inwerp-openingen naast elkaar: één voor restafval, één voor GFE (Groente, Fruit en Etensresten), één voor OPK (Oud Papier en Karton) en één voor PMD (Plastics, Metalen en Drinkpakken). Deze inlets, voorzien van een interne buffer, worden aangesloten op een buizenstelsel in de grond. Ze worden om beurten afgezogen, indien nodig zelfs meerdere keren per dag. Het buizenstelsel eindigt bij een terminal, waar het afval soort-bij-soort wordt verzameld om te worden afgevoerd naar de verbrandingsovens of andere eindstations.

Het aandeel van Van Schie binnen het project beslaat de aanleg van het hele stelsel van transportbuizen (totale lengte: 4 kilometer) plus de gebouwaansluitingen, inclusief al het grondwerk en het graven van sleuven. Het hele ondergrondse systeem bestaat uit HDPE-buizen met een diameter van 33,5 centimeter, voorzien van een composiet binnenlaag. Naast de aanleg van het buizenstelsel is Van Schie ook verantwoordelijk voor de realisatie van het terminalgebouw en de plaatsing van de weegbrug binnen in het gebouw. Verwacht wordt dat het eerste deel van dit hele systeem in gebruik kan worden genomen eind 2024. Hoe de volgorde van de aanleg van de verdere buizen-

Met dit nieuwe systeem - uniek in Nederland - staan er nooit meer uitpuilende vuilcontainers in de wijk, is er geen stank, geen zwerfafval en rijden er ook geen vuilniswagens meer door de straten. Dus ook geen luchtvervuiling en geluidsoverlast voor de bewoners.

stelsels verloopt, is afhankelijk van de ontwikkeling van de resterende woningbouwlocaties. Al met al een innovatief en vernieuwend project waar Van Schie de komende jaren nog veel aan het werk zal zijn. <<



ÉÉN MET DE NATUUR

Geluidsschermen zijn niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. Overal worden wegen aangelegd, overal staan huizen en wonen mensen. Ook in Ede op de Veluwe, waar een nieuwe rondweg moest worden aangelegd, dwars door het bos. Dan is het mooi dat er 'groene' geluidsschermen bestaan die naadloos aansluiten bij een natuurlijke omgeving.



Van Schie plaatst steeds meer van deze Kokowall-geluidsschermen, soms tot tien meter hoog. In Ede lag de uitdaging echter niet in de hoogte, maar in de verschillende glooiingen van het terrein, een voormalig oefengebied van defensie. Bovendien was het zaak om de rondingen van de diverse rotondes exact te volgen. De hoofdaannemer - Van Gelder - moest alle zeilen bijzetten om een plan te maken waarbij de natuur optimaal werd gespaard.

Duurzaamheid, ecologie en groen staan hoog in het vaandel bij de gemeente Ede. Vandaar dat er gekozen is voor niet al té hoge schermen, bestaande uit natuurlijke materialen (kokosvezels) en recyclebare frames. Daarnaast is er door de aannemer op een paar punten een zogenaamd 'zwevend' fietspad aangelegd, ter bescherming van de boomwortels van enkele rode beukenbomen. Zo'n fietspad bestaat uit een (verhoogde) vloer van kunststof 'kratten' die via een kliksysteem aan elkaar zijn gekoppeld, een constructie die er voor zorgt dat de boomwortels onder het pad de ruimte krijgen om door te groeien.



De nieuwe weg vormt het sluitstuk in de verbinding tussen de A12 en de N224. De geluidsschermen staan over een totale lengte van 700 meter langs dit traject en worden later begroeid met heder, zodat ze straks helemaal op kunnen gaan in het groen van de omgeving. <<



Mooie klus bij de PLUS

Distributiecentra van onze landelijke supermarktketens schieten de laatste jaren als paddenstoelen uit de grond. Een gevolg van 'just-in-time-delivery', een systeem waarbij de winkels geen eigen voorraad meer hanteren maar de goederen vanuit een centraal punt - een zogenaamd DC - krijgen aangeleverd.



Ze zijn niet te missen langs de grote weg: de enorme DC's van bijvoorbeeld JUMBO, AH of Hoogvliet. Het is ook geen toeval dat ze juist op nieuwe bedrijfsterreinen staan, dicht bij de op- en afritten van autosnelwegen. Het is het beleid van de overheid sinds 2016, naar een idee van het College van Rijksadviseurs dat onze regering adviseert op het gebied van infrastructuur en milieu. Daarom staan deze DC's nu vaak broederlijk naast elkaar, zoals ook op het nieuwe bedrijventerrein langs de A1 bij Deventer. De ALDI en de SLIGRO zijn er al gesetteld. Daarnaast wordt er nu voor de PLUS (sinds kort gefuseerd met Coop) een enorm groot DC gebouwd voor de distributie van versproducten. Het terrein beslaat maar liefst 13 hectare. Langs een gedeelte van dit complex moest Van Schie een 8,5 meter hoog geluidsscherm bouwen. Het scherm is 375 meter lang en is deels geïntegreerd in het pand. Het werd gebouwd in opdracht van Kokosystems BV. <<



BEKIJK DE VIDEO

SLIMME BYPASS

U kent ze vast wel: die betonnen bruggetjes in de polder. Hoog in het wegdek en te smal om elkaar te passeren met de auto. Ze gaan honderd jaar mee, maar uiteindelijk ontstaan er barsten en scheuren en moet er snel iets gebeuren. Dat was ook het geval op Demmerik, onder Vinkeveen.

De brug was in een dusdanig slechte staat dat deze op stel en sprong moest worden afgesloten. Een ramp voor het plaatselijke verkeer omdat er moeilijk een omleiding was te realiseren. Maar niet voor fietsers en voetgangers! Want daarvoor heeft Van Schie diverse slimme oplossingen die binnen een dag operationeel zijn. Zoals VSP-pontons: een gecertificeerd, stabiel systeem waarbij de pontons als een soort LEGO in elkaar klikken, compleet met hekwerken en oprijkleppen. De mogelijkheden zijn haast onbeperkt. Ze zijn ook uitermate geschikt voor ondiep water en beperkte ruimtes, zoals hier in de sloot langs de Demmerikseweg. Over die sloot is trouwens nog wel iets leuks te vertellen. Onder de bewuste brug is een schot aangebracht dat het gebied links op de foto scheidt van de sloot rechts, die in



verbinding staat met de ringvaart. Links is het water warm en een beetje troebel; rechts is het water helder en een stuk kouder. Dat wordt bewust zo in stand gehouden voor de karpers die in bepaalde jaargetijden naar het warme gedeelte trekken om te paaïen. Om dit mogelijk te maken wordt de 'vissluis' regelmatig even open gezet door één van de omwonenden. <<



Dit jaar is het precies 50 jaar geleden dat het populaire programma voor het eerst op de buis verscheen. Toen heette het nog 'Vlieg er eens uit'. Bij Van Schie kijken we met veel plezier terug op al die jaren dat ons bedrijf de opbouw van alle 'natte' locaties mocht verzorgen.

Onze pontons vormden bij alle onderdelen die René Stokvis van de TROS in 1973 bedacht, de basis van dit langstlopende programma op TV in Nederland. Het is al ruim dertien jaar gestopt, maar het programma leeft nog steeds, ook bij de jongere generaties. Het is vermaak

van alle tijden, want wat is er nou leuker dan 'iemand op z'n plaat te zien gaan'. En als deelnemer hoeft je niet sterk of slim te zijn en je hoeft er geen jaren voor te trainen. Iedereen kan er aan meedoen, om één minuut een ster te zijn. 'One moment of fame'. Wie wil dat nou niet!

Onlangs zijn er weer enkele speciale jubileum-uitzendingen geweest op TV en ook in Delft werd een speciale editie gehouden door studenten die met zeepkisten over de pontonbaan 'raceten' om aan het eind te remmen en vervolgens naar de bel te springen.

Bij Van Schie hebben we 25 jaar lang een vast pontonteam gehad onder leiding van Theo Kooyman, die de TV-mensen adviseerde en technische oplossingen bedacht voor nieuwe onderdelen van het programma. Denk aan Snel naar de Bel, Fiets 'm d'r in, Hoog en Droog en niet te vergeten de zeephelling voor het Tobbedansen. Bovendien moesten er op elke locatie stabiele pontons worden geformeerd voor de rijdende camera's. De bel en de twaalf meter lange paal hebben nog jarenlang in Mijdrecht in de loods gelegen, in de hoop dat er een doorstart zou komen van het wekelijkse TV-programma. Maar helaas.... <<



GENOMINEERD VOOR ICT AWARD!



Je zou het niet direct van ons verwachten, maar onlangs is Van Schie samen met ICT-dienstverlener Axians genomineerd voor een zogenaamde 'Computable Award'. Als organisatie hebben wij de ambitie om papierwerk zoveel mogelijk te elimineren. Daarom ontwikkelden we een speciale Inspectie App om het schade-inspectieproces binnen Van Schie te stroomlijnen en te versnellen. Dat leverde ons deze bijzondere nominatie op door Computable.nl, hét platform voor ICT-professionals.

Het schade-inspectieproces bij Van Schie was voorheen complex en tijdrovend. In samenwerking met Axians is nu de Inspectie App ontwikkeld.

De medewerkers van Van Schie gebruiken deze app om schade-inspecties uit te voeren bij de retourontvangst van verhuurde producten, om te bepalen of er schade is ontstaan. Deze app registreert alle relevante informatie per verhuurorder, waaronder klantgegevens, een overzicht van de gehuurde artikelen en informatie over (eerdere) schade-inspecties. Dit zorgt voor meer transparantie en een beter klantcontact. Binnenkort maakt Computable de definitieve winnaar bekend. <<



PONTONBRUG VOOR SAIL DEN HELDER



SAIL Den Helder is een evenement dat al sinds 1993 om de vijf jaar wordt gehouden, meestal gelijktijdig met de Marinedagen. De hele geschiedenis van de (inter)nationale zeevaart ligt dan praktisch boord-aan-boord te pronken. Van windjammers of tallships die eeuwen geleden de wind in de zeilen hadden, tot moderne fregatten en onderzeeërs die hier hun nieuwste technieken tonen. Dat laatste deed ook Van Schie met z'n nieuwste type pontonbrug.



Aangezien er weer minstens 350.000 bezoekers werden verwacht en de oude marinewerf rondom in het water ligt, moesten er voor het wandelende publiek extra toegangswegen komen, iets wat in de regel met doorsnee-pontonbruggen kan worden opgelost. Maar in dit geval moest de brug een uitvaarbare sectie hebben, omdat de 'bruine vloot' er doorheen moest en ook voor calamiteiten. Met de nieuwste gecertificeerde VSP-pontons is dat geen enkel probleem. Het middengedeelte kan op elk moment open en dicht, door middel van een scharnierconstructie, waarbij de sluitende zijde bij dit type brug bestaat uit twee speciaal ontworpen brugpontons (op de illustratie lichtgrijs gekleurd). De lengtes van het opendraaibare deel en de drijvende landhoofden zijn variabel. Zo is het systeem op elke locatie aan te passen. Verder is de brug voorzien van slagbomen om het publiek tijdelijk tegen te houden als de middensectie geopend is.

BRUG MET EEN GROEN RANDJE

Wat de bediening van de brug betreft kan dit met een daarvoor speciaal ontwikkelde elektrische aandrijving, die zowel op walspanning als op een accupakket kan worden aangesloten. Op deze manier kan de brug emissievrij worden bediend, wat vooral belangrijk is in binnenstedelijke gebieden. Kortom, een pontonbrug die berekend is op de toekomst. <<



CREATIEF MET BENTONIET

Stel: je wilt een huis bouwen en de aannemer heeft laten uitrekenen dat de fundering moet bestaan uit 36 betonpalen, 11 meter lang. De betonpalen zitten er al in, de bekisting is klaar en het betonijzer is gevlochten. Alleen de betonvloer moet nog worden gestort. En dan komt de gemeente met de mededeling dat de palen een meter te diep in de grond zitten.



De aannemer die ze geplaatst heeft treft geen blaam. Maar wat nu? Krijg die palen er maar weer eens uit! Het probleem was dat de betonpalen door de onderste kleilaag waren gegaan en nu met hun voeten in een watervoerende laag stonden, een grondlaag waaruit drinkwater wordt gewonnen. Om alles weer te moeten slopen zou een ramp betekenen voor de eigenaar. Uiteindelijk werd Van Schie ingeschakeld vanwege hun kennis op het gebied van bentoniet. Samen met een adviesbureau uit Breukelen werd een plan gemaakt waarmee de gemeente akkoord ging. Via een lange dunne lans is nu vloeibare bentoniet naar de onderkant van elke paal gevoerd, alwaar de substantie zich rond de voeten van de palen nestelde en zo een afdichtende laag kon vormen tegen lekkage. Bentoniet is een natuurlijk product, een kleisoort die meteen uitzet zodra het in aanraking komt met water. Het bestaat uit natriumdeeltjes die zo klein zijn dat ze de grond waterdicht kunnen maken. Daarom wordt het veel gebruikt bij boor- en afdichtingswerkzaamheden. <<



DIJKVERSTERKING

Hansje Brinker had het makkelijk. Hij hoefde alleen maar z'n duim in de dijk te steken om te voorkomen dat het land blank zou komen te staan. Anno 2023 moeten tientallen gespecialiseerde GWW-aannemers er samen voor zorgen dat de dijken niet alsnog doorbreken en alles wegspoelt wat we met z'n allen hebben opgebouwd.

Momenteel wordt er gewerkt aan 'de grootste dijkversterkingsoperatie ooit', onder verantwoordelijkheid van het Waterschap Rivierenland. Over een afstand van 80 km, tussen Gorinchem en Tiel, wordt de Waaldijk versterkt, opgehoogd en veiliger gemaakt. Waar nodig worden damwanden aangebracht, tot 15 meter diep. Om te voorkomen dat daarbij lekkages optreden en ook om het hele proces trillingvrij te laten verlopen, boort Van Schie eerst diepe gaten in de grond en injecteert de dijk met een mengsel van bentoniet, ook wel 'zwelklei' genoemd. Van Schie mag zich specialist noemen op dit gebied. De boorkranen die dit uitvoeren staan vaak op de meest krappe locaties, zoals in Herwijnen, letterlijk in de tuin van de dominee. <<



Herwijnen



Waaldijk bij Tiel



Van Schie B.V.
Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht

0297 - 237 537
info@vanschie.com
vanschie.com



VANSCHIE
continu in beweging