

JOURNAAL

IN DIT
NUMMER O.A.:

**WERKEN IN
DE HOFVIJVER**

**WOONBOOT
VLOTGETROKKEN**

**CRUSHEN IN
DIEP WATER**

**500^{STE}
VSP770 PONTON**



VANSCHIE
continu in beweging

VOORJAAR 2024

PERIODIEKE UITGAVE VAN VAN SCHIE MIJDRECHT

WERKEN IN DE HOFVIJVER

Er gebeurt van alles in hartje Den Haag, aan de oevers van de Hofvijver, daar waar onze regering zetelt. Het Binnenhof ligt grotendeels op de schop: de Tweede Kamer en de Staten Generaal worden verbouwd, het Opperhof ligt open, machines rijden rond en bouwmaterialen worden aan- en afgevoerd. De kantoren en fractiekamers zijn verlaten. Alle Kamerleden functioneren nu elders. Maar niet de bouwmeesters, projectleiders, uitvoerders en hun medewerkers die aan de gebouwen van de Eerste Kamer en de Raad van State werken. Zij werken in de Hofvijver vanaf een pontoneiland, een constructie van Van Schie.



Het ketenpark

Het grondgebied van het Binnenhof werd al in 1229 gekocht door Graaf Floris IV, graaf van Holland. Vele jaren later werd het aangekochte terrein uitgebreid, toen zoon Willem II aan de macht kwam. Hij bouwde de muur om het 'donjon' en liet ook de gevangenpoort bouwen. Het doel van de renovatie die nu plaatsvindt, is het toekomstbestendig maken van de Eerste en Tweede Kamer. Daarnaast is het ook het behoud van 800 jaar cultureel erfgoed.

Op het Binnenhofplein wordt alle ruimte ingenomen door de bouwwerkzaamheden en de aan- en afvoer van materiaal, waardoor er voor de genoemde medewerkers van de bouw geen werkplekken meer over zijn. Zij werken daarom vanaf een drijvend ketenpark in de Hofvijver.

De plek waar dit ponton ligt, is zorgvuldig gekozen om het zicht op de kenmerkende Binnenhofgevel zo min mogelijk te verstoren. Het waterpeil in de Hofvijver draagt daar ook aan bij, want dat ligt aanzienlijk lager dan het straatniveau, waardoor de keten minder opvallen. De architecten hebben er alles aan gedaan om het ketenpark een fraaie uitstraling te geven. Zo komt er een spiegelwand rondom het hele ponton en wordt er op het dak een duinlandschap aangelegd, Den Haag is tenslotte een



'stad aan zee'. Bovendien draagt dit mini-stukje natuur bij aan de biodiversiteit in de binnenstad. Bezoekers kunnen dit groengele dak vanaf een speciaal gebouwde uitkijktoren bekijken.

Het pontoneiland waar het ketenpark op staat, is gebouwd door Van Schie. Het bedrijf uit Mijdrecht heeft hier extra zware pontons voor ingezet, mede vanwege het stukje stadsnatuur bovenop het dak. Het drijvende platform heeft een afmeting van 35 x 28 meter en is toegankelijk via een aangepaste trap en een drijvend looppad. Naast dit ketenpark heeft Van Schie nog een werkponton geleverd, gecertificeerd voor het werken met hoogwerkers. Dit ponton is ingezet voor het inspecteren van de gevel van het gebouw van de Eerste Kamer. <<

KONING WILLEM II



Ook tijdens de renovatie blijft het Binnenhof een trekpleister voor bezoekers van Den Haag. Naast de ingang aan het Buitenhof komt een dertig meter hoge uitkijktoren, van waaruit bezoekers de bouwplaats kunnen bekijken. De haringkraam, die daar ruim dertig jaar heeft gestaan, moest het veld ruimen. Ook het ruiterstandbeeld van Koning Willem II werd met sokkel en al van z'n voetstuk gehesen om plaats te maken voor de nieuwe 'eyecatcher'. Het standbeeld staat nu veilig opgeslagen in een loods, totdat de hele verbouwing achter de rug is. Landelijk was het groot nieuws toen bleek dat er onder in de sokkel van het beeld een historische tijdcapsule verborgen zat. De inhoud was niet erg verrassend: oorkondes, foto's en boeken, plus een begeleidende brief, ondertekend door het toenmalige kabinet. Het was er honderd jaar geleden ingemetseld, aanzienlijk later dan het jaar waarin het beeld was geplaatst. Willem II regeerde in Nederland van 1840 tot aan zijn dood in 1849. Hij vocht in de Slag bij Waterloo tegen Napoleon Bonaparte. <<



KRÁK! ZEI DE BRUG

EVEN
MIJDRECHT
BELLEN...

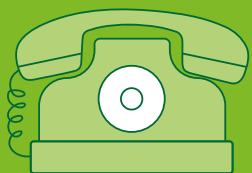


Foto: Gerrit Haselhorst

Het gebeurde bij Hellendoorn, het dorp dat net was uitgeroepen tot de gelukkigste plek in Nederland. Met de brug over de Regge hadden de bewoners helaas geen geluk. De fietsbrug - precies op de grens van Twente en Salland - verkeerde door achterstallig onderhoud al in slechte staat, maar na overbelasting en barre weersomstandigheden moest de houten constructie zich uiteindelijk gewonnen geven.

De brug ligt in het natuurgebied De Tatums, waar ook het bekende Pieterpad doorheen loopt. Het is een belangrijke schakel in het netwerk van fietsroutes in deze streek. Vandaar ook dat er zo snel mogelijk een tijdelijke noodbrug moest komen.

Aannemer Van Heteren, de lokale specialist op het gebied van waterwerken, wist meteen wie hij moest bellen. Van Schie heeft voor dit soort calamiteiten pasklare oplossingen liggen: stalen modulaire brugsystemen, die werken als een soort bouw pakket. Binnen een dag kan zo'n brug op z'n plek liggen, compleet met hekwerken, oprijkleppen en een antislip-dek. Deze tijdelijke brug bij Hellendoorn was bijna veertig meter lang. De mannen van Van Schie hebben alle secties voormonteerd. Van Heteren heeft ter plaatse alles voorbereid, de oplegpunten geplaatst en de brug afgemonteerd. <<

KADEVERSTERKING



In de stad Utrecht ligt een piepkleine havenkom, slechts door een ophaalbrug gescheiden van het Amsterdam-Rijnkanaal. Hier ontstond destijds een belangrijke staalindustrie. Het haventje heeft rondom een kademuur die nodig gerenoveerd en versterkt moest worden.

De havenkom werd meer dan honderd jaar geleden aangelegd aan de rand van het dorp Zuilen, dat toen nog niet was ingelijfd door Utrecht. In 1913 werd hier de firma Werkspoor gevestigd en even later de Demka. Beide bedrijven vormden samen het kloppend hart van industrieel Utrecht en waren de grootste werkgevers van de hele provincie. Werkspoor bouwde treinen, stoomketels en bruggen; Demka was een staalproducent, tevens leverancier van Werkspoor. Rond deze bedrijven ontstond een heel 'Werkspoorkwartier', met diverse fabrieken, werkplaatsen en woningen voor de honderden werknemers. Niet geheel toevallig was voor deze strategische locatie gekozen: pal naast een spoorlijn en direct aan het Merwedekanaal (het latere Amsterdam-Rijnkanaal). Het was de tijd dat praktisch alle vervoer nog plaatsvond via het spoor en over de binnenwateren.

INDUSTRIEEL ERFGOED

In 1972 stopte de treinenfabriek van Werkspoor. Staalproducent Demka sloot iets later, in 1977. Beide fabriekshallen en omringende gebouwen zijn nu industrieel erfgoed, met als blikvanger de 'Werkspoorkathedraal'. Het gebouw is inmiddels omgetoverd tot een hippe evenementenlocatie, met terras aan het water. Ook daarom moest er aan de 'rommelige' omgeving iets gebeuren. Van Schie kreeg de opdracht om de kades te verstevigen. Dat gebeurde met 207 stalen damwandplanken van tien meter lang, geleverd door HP Staal (onderdeel van de Van Schie Groep). Binnenkort wordt de gehele damwand keurig afgewerkt met een betonnen rand, een zogenaamde betonsloof. De bedoeling is dat het terrein rond het haventje wordt opgewaardeerd tot een aangename plek om te recreëren, met een terras en een stadsstrand. Er zijn zelfs plannen voor een steiger of een ponton, om ook dobberend op het water een drankje te kunnen drinken. Van Schie heeft dit project uitgevoerd in opdracht van Van Essen GWW. <<



DRIJVENDE DRAAIBRUG

De Oude Haagsebrug in de Ringvaart bij Badhoevedorp was aan vervanging toe. De betonnen brug, die hoofdzakelijk dienstdeed als busbaan en als fietsverbinding, moest geheel worden gesloopt. Voor fietsers moest er een tijdelijke oplossing komen. Bussen konden omrijden. Voor Van Schie was dit een unieke kans om haar allernieuwste pontonbrug in te zetten, ook al omdat deze is uitgerust met een uitvaarbare middensectie. Dit laatste was hier een vereiste, omdat er in het seizoen veel pleziervaart doorheen moet.



Voor het slopen van de brugpijlers moest de aannemer eerst het nodige slib van de bodem verwijderen. Daarbij kwamen ze ook restanten munitie uit de Tweede Wereldoorlog tegen. Verrassend was dat niet, aangezien er zwaar is gevochten tegen de Duitsers. Wél verrassend was, dat er bij het transport naar de grondbank in Mijdrecht, een landmijn was meegekomen. De explosieven opruimingsdienst (EOD) heeft dit projectiel toen op het terrein van Van Schie tot ontploffing gebracht. Een groot deel van het omliggende industrieterrein moest ervoor worden afgesloten.



UNIEKE PONTONBRUG

Van Schie heeft een uniek product ontwikkeld, op basis van het VSP770-ponton. Het concept bestaat uit een modulaair systeem, waarbij de pontons zowel in de lengte als in de breedte aan elkaar gekoppeld kunnen worden tot een drijvend platform (bijvoorbeeld voor infrawerken) of tot een stabiele pontonbrug, zoals hier bij Badhoevedorp.

Statig ligt deze drijvende brug over het achtendertig meter brede water. Als het middengedeelte helemaal is opengedraaid, ontstaat er op deze locatie een doorvaart van veertien meter. De bediening van het draaibare gedeelte is ook uniek. Dat gebeurt volledig elektrisch, dus zonder uitstoot. Het systeem kan zowel op walspanning als op een accupakket worden aangesloten. Voor de voortstuwing zorgt een zogenaamde 'thruster', zeg maar een holle buis waarin een



scheepsschroef zit. De brug is door Van Schie zelf ontwikkeld. Hij is volledig gecertificeerd en voldoet aan alle veiligheids-eisen. Het is in principe een fiets- en voetgangersbrug, maar kan op andere locaties ook worden gebruikt door dienstvoertuigen, zoals van politie of ambulancediensten. Het gaat hier om een modulaair systeem, waarbij alles gebaseerd is op standaardmaten. Dat geldt ook voor alle accessoires en toebehoren, zoals hekwerken en oprijkleppen. De brug kan binnen een dag worden geïnstalleerd, geheel op maat en 'stekkerklaar'.

BIJZONDERE SPUDPALEN

De acht spudpalen die deze pontonbrug onwrikbaar op z'n plek houden, zijn van een bijzonder ontwerp. De palen zijn aan de onderkant open en aan de bovenkant dicht, op een kleine opening na. Door de buis vacuüm te zuigen, wordt hij - met een minimum aan kracht - veel verder de bodem ingezogen dan een conventionele spudpaal erin wordt gedrukt. Het grote voordeel is, dat bij dit systeem geen zware machines nodig zijn. <<



500^{STE} VSP770-PONTON

Niemand in ons bedrijf kon vermoeden dat het revolutionaire VSP770-ponton zo'n groot succes zou worden. Wel gehoopt natuurlijk, maar nooit verwacht dat al rond de jaarwisseling het 500ste exemplaar onder luid gejuich de poort in Mijdrecht zou binnenrijden. Sterker nog: het aantal gaat nu al in de richting van de zeshonderd.

Een dergelijk hoogwaardig product ontwerp je niet op een achternamiddag. Mede door nieuwe (strengere) wetgeving moest er een nieuw ponton komen, als vervanging van het plaatponton. Van Schie wilde van meet af aan dat dit een multi-inzetbaar ponton zou worden, onderdeel van een veel groter plan. Een schakel in een modulaair systeem met hekwerken en oprijkleppen en met een maatvoering die naadloos moest aansluiten op de andere producten van Van Schie. En zie hier: een uniek ponton, met een hoge deklust, een groot drijfvermogen en een vlakke antislipvloer. Uitgerust met een geheel nieuw koppelsysteem, snel te installeren, en met een maatvoering waardoor de pontons zowel in de lengte als in de breedte kunnen worden gekoppeld voor een nog betere stabiliteit. Kortom: een product waarmee we bij Van Schie nog heel lang vooruit kunnen. <<



WOONBOOT VLOTGETROKKEN

In de nacht van 4 januari jl. brak door extreem hoog water in de Maas bij Maastricht een overloopdam door, met grote gevolgen voor de omwonenden. Een woonboot werd door het snelstromende water meegesleurd en belandde tegen de brug, die daardoor dreigde in te storten. Na grondig onderzoek door Rijkswaterstaat en Idverde, kreeg een combinatie van Van Schie en Mammoet uiteindelijk de opdracht om de brug te stabiliseren, de oever te egaliseren en de woonboot te bergen.



EXTREEM HOOG WATER

Het is uitgebreid in het nieuws geweest: de woonark die tegen de brug klapte, iets ten noorden van Maastricht. De ark lag in een zijtak van de Maas, dicht bij een overlaat, die dienstdoet als overloopgebied. Een overlaat is een verhoogde wand waar het water overheen mag lopen als het water in de Maas te hoog wordt. Na langdurige regenval was het water in de snelstromende rivier zó hoog geworden, dat de 120 meter brede overloop het begaf en de woonark werd meegesleurd door het kolkende water. Een van de brugpijlers raakte zwaar ontzet, waardoor de brug dreigde in te storten.

Foto: De Limburger



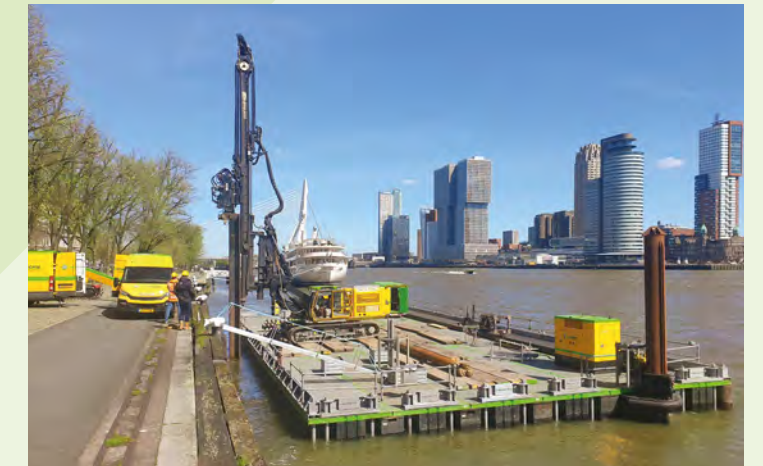
CALAMITEITENPLAN

Goede raad was duur. Allereerst moest het wild stromende water worden gestopt. Met behulp van Chinook helikopters van het leger is toen, door het storten van grote hoeveelheden betonblokken, een nooddam gebouwd. Daardoor kon het water achter deze dam weglopen en kwam de woonboot half droog te liggen. Eigenlijk waren het twee 'boten', van dezelfde eigenaar: de woonboot zélf en een ponton met een tuinhuis erop. Het was duidelijk dat de brug zo snel mogelijk moest worden gestabiliseerd. Janson Bridging (onderdeel van de Van Schie Groep), bedacht daarvoor een noodconstructie, samen met Mammoet. Over de betonnen brug werd een stalen brug gelegd (drieëndertig meter lang) en daar weer overheen een kortere stalen brug, met een lengte van twintig meter. Op deze constructie konden door Mammoet zogenaamde 'strand jacks' worden geplaatst die de betonnen brug in een ijzeren greep hielden. Om de twee beschadigde boten uit de blubber te kunnen trekken, moest er heel wat voorwerk worden verricht. Onder andere moest de sterk oplopende oever worden afgevlakt en ontdaan van alle begroeiing, om er uiteindelijk een soort strand van te maken. Ook moest Van Schie zes grote stalen buizen de grond in trillen (geleverd door HP Staal, ook een onderdeel van Van Schie). Die waren nodig om de lieren aan vast te maken, in verband met de enorme trekkracht die moest worden ontwikkeld. Na meerdere pogingen is het uiteindelijk gelukt, mede door de rubberen rolbalgen die onder de twee boten werden opgeblazen. <<



CRUSHEN IN DIEP WATER

De Westerkade in Rotterdam ligt langs de noordelijke oever van de Nieuwe Maas, dicht bij de binnenstad. Vroeger lagen hier grote zeeschepen. Al in 1856 vertrokken vanaf hier de veerboten naar Harwich voor een dagelijkse dienst op Engeland. Ze vervoerden naast de nodige passagiers ook goederen en vee.



Het stadsbestuur van Rotterdam besloot destijds - de huidige kade stamt uit 1922 - dat in dit gebied geen pakhuizen gebouwd mochten worden, alleen woonvilla's, die veelal bewoond werden door kapiteins en reders. De laatste jaren is de gemeente Rotterdam druk bezig geweest om van de Westerkade een groene boulevard te maken, een plek waar mensen kunnen flaneren, recreëren en een terrasje kunnen pakken. Bij de reconstructie van de kademuur - die nu halverwege is - stuitte men op een probleem. Diep onder water staken een rij lange schoorpalen schuin de rivier in, waardoor het moeilijk bleek om daar damwanden te plaatsen. Aan Van Schie is gevraagd om de zware houten palen te 'crushen', zeg maar: te vermorzelen. Dat gebeurt nu met een speciale boorkraan vanaf een gecertificeerd ponton. Het is een proef, een lastig karwei, juist vanwege de hoek waaronder gecrushed moet worden en de lengte van de palen. Ze zijn zo'n twintig meter lang en steken diep de rivierbodem in. De locatie is best bijzonder, omdat het water hier nooit stilstaat en de Nieuwe Maas in open verbinding staat met de zee, dus ook het verschil tussen eb en vloed is hier duidelijk merkbaar. Daarom werd er voor gekozen om het ponton (met boorkraan) op te bouwen op Stormpolder, een eigen terrein van Van Schie, en deze naar de Westerkade te varen, negen kilometer stroomafwaarts. <<



VSP NEXT LEVEL

Na het enorme succes van het VSP770-ponton, kon het niet anders of er moest een vervolg op komen. Onder enorme belangstelling werd op 9 februari jl. de grotere broer van dit unieke product gepresenteerd: de VSP1250. Dat gebeurde in Zwolle, in de bedrijfshal van Tosec, de producent van beide pontons.

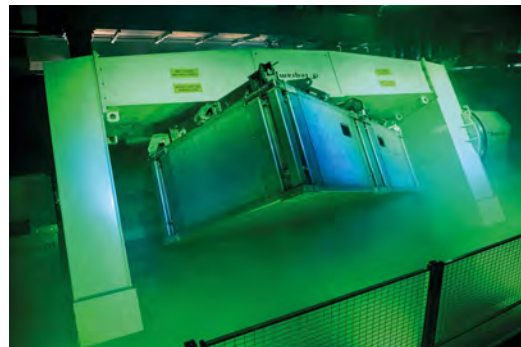
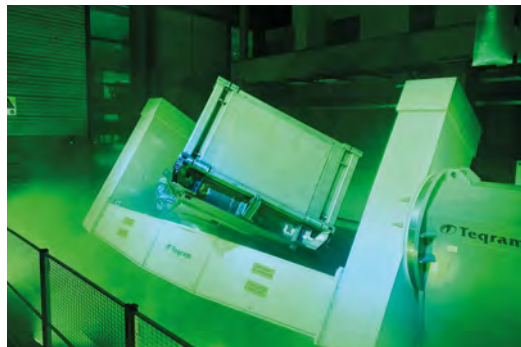
Met een hoogte van 1250 mm is ons nieuwste ponton niet helemaal twee keer zo hoog als de VSP770, maar beschikt wél over bijna twee keer zoveel drijfvermogen. Verder komt de hele maatvoering overeen met het andere ponton. Alles in een verhouding van 2 : 1, zodat alle pontons zowel in de lengte als in de breedte koppelbaar zijn. Diezelfde maatvoering is ook doorgevoerd in de afmetingen van alle toebehoren en hulpstukken, zoals hekwerken, oprijkleppen en spudpaalhouders. Met dit modulaire systeem kunnen hele eilanden worden gebouwd, op maat, zoals de klant het wil. Onze medewerkers die deze 'eilanden' opbouwen, noemen het ook wel 'Lego voor volwassenen'.

VSP1250-pontons zijn uitermate geschikt voor het werken met graafmachines en kranen vanaf het water. Ook zandkippers en andere

vrachtauto's kunnen er moeiteloos overheen rijden. Rijplaten zijn daarbij niet nodig. Ook dát scheelt weer in gewicht. Eén van de eisen voor de VSP1250 was ook dat deze 'zo licht mogelijk, maar toch zo sterk mogelijk' moest zijn. Dat is perfect gelukt, door het ontwikkelen van een innovatieve binnenconstructie in het ponton. Aangezien ook dit ponton volledig met de robot gelast wordt, om zo een constante kwaliteit te kunnen garanderen, is hier ook in het ontwerp en opbouw van het ponton rekening mee gehouden. Net als andere nieuw ontwikkelde pontons bij Van Schie is ook dit type voorzien van alle benodigde certificering, om te kunnen voldoen aan de laatste Europese wet- en regelgeving. Het productiebedrijf Tosec heeft speciaal voor Van Schie een aparte hal ingericht om ruimte te maken voor de enorme robot, die voorlopig 300 pontons van het type VSP1250 voor het bedrijf in Mijdrecht gaat produceren. <<

DE GEBORTE VAN EEN NIEUW PONTON

Bekijk de video van de lancering.



NIEUWE LIEBHERR LTM 1150-5.3



Het kan altijd zwaarder en groter, maar deze splinternieuwe 150 tonner vult perfect het 'gat' op tussen de 250, 200 en 130 tonners van Van Schie Kraanverhuur. Het is een veelzijdige compacte machine, voorzien van een 66 meter lange telescoopmast, die nog verlengd kan worden met een 19 meter lange klap-jib. Hij is voorzien van een Stage V motor, een garantie voor aanzienlijk minder CO2-uitstoot. Bovendien is de kraan uitgerust met nieuwe technieken zoals VarioBase. VarioBase is een computergestuurd systeem dat het mogelijk maakt om stempelpoten op iedere gewenste lengte uit te zetten, waarna de kraan vervolgens zelf de capaciteit berekent. Met dit systeem is veilig hijsen op elke gewenste opstellocatie mogelijk. Verder worden met EComode en EComode zowel geluidsoverlast als brandstofverbruik beperkt. Tot slot beschikt deze Liebherr over een modern camerasysteem. <<

HIJSEN MET ZORG

Van Schie Kraanverhuur wordt steeds vaker ingeschakeld bij het plaatsen van woonunits voor ouderen die zorg behoeven, zogenaamde mantelzorgwoningen. Die populariteit is een logisch gevolg van de toenemende vergrijzing en overvolle verzorgingshuizen in ons land. Voor de plaatsing op eigen grond is in de meeste gevallen geen omgevingsvergunning nodig, hoewel de regels per gemeente kunnen verschillen. Het hangt er bijvoorbeeld vanaf of het perceel binnen of buiten de bebouwde kom ligt, of het bestaande pand een monument is en of de oppervlakte van de unit binnen de grens van 100 m² blijft. Er is wel één belangrijke voorwaarde: de bewoner moet in het bezit zijn van een mantelzorgindicatie. De bedrijven die deze units aanbieden, nemen vaak ook het 'regelwerk' uit handen, zoals het aanvragen van de vergunning, het transport, het hijswerk, het eventuele grondwerk, de nutsaansluitingen en het aanvragen van een apart huisnummer. Ook hierin speelt Van Schie vaak een belangrijke rol. <<



DE BRUG BIJ ARKEL

Een prachtig plaatje. Deze pontonbrug lag begin dit jaar over het Merwedekanaal, een vaarwater dat hier vijftig meter breed is. Het is een fiets- en voetgangersbrug, die de Rijksstraatwegbrug van Arkel gedeeltelijk moest vervangen, omdat deze klapbrug voor een aantal weken buiten gebruik was voor groot onderhoud. De pontonbrug van Van Schie - een tijdelijke voorziening die binnen een dag kan worden geïnstalleerd - is volledig gecertificeerd en samengesteld uit stabiele VSP770-pontons. Hij is voorzien van een antislipdek, navigatielichten, reddingsboeien en toegangspaaltes aan weerszijden van de brug. Alleen voertuigen van de ambulancedienst beschikken over een sleutel van deze rood-witte paaltjes. Andere motorvoertuigen mogen er - in dit geval - geen gebruik van maken. <<



Van Schie B.V.
Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht

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

VANSCHIE
continu in beweging