

JOURNAL

PERIODIEKE UITGAVE VAN VAN SCHIE MIJDRECHT

 NAJAAR 2024

**HOOGSPANNING
OP DE MAASVLAKTE**

**HET GEVECHT
TEGEN KWELWATER**

**TE LAND, TER ZEE
EN IN DE LUCHT**

VAN SCHIE À PARIS



VANSCHIE
continu in beweging

HOOGSPANNING OP DE MAASVLAKTE



Op de Tweede Maasvlakte bij de Amaliahaven zijn momenteel de voorbereidingen bezig voor de bouw van een nieuw 380 kV-hoogspanningsstation, een belangrijke schakel in de transitie naar duurzame energie. Dit extra station is hard nodig, omdat op het bestaande station geen nieuwe aansluitingen meer mogelijk zijn. Daarom wordt het elektriciteitsnet nu versneld aangepast, ook vanwege de sterk toenemende industrieën op de Maasvlakte. Extra windenergie op zee is daarbij onontbeerlijk. En dat is nu precies één van de doelen van dit nieuwe station: de verbinding vormen tussen de windparken op de Noordzee en het landelijk hoogspanningsnet.



Om de klimaatdoelstellingen te halen worden extra windparken gebouwd op zee, ver van de kust. De verbindingen, de kabels, komen aan land op de Maasvlakte. Dat zijn kabels met 525 kV gelijkstroom, die in het converterstation worden omgezet naar 380 kV wisselstroom. Via een ondergrondse verbinding worden ze naar het nieuwe hoogspanningsstation Amaliahaven gelegd. Daar worden ze op het landelijk netwerk aangesloten.



Bij het bouwrijp maken van het enorme terrein en het aanleggen van de infrastructuur, was - in opdracht van Spie Nederland B.V. voor Tennet - een grote rol weggelegd voor Van Schie. Een werk met een grote complexiteit en een strakke planning. Te beginnen met het aanleggen van asphaltwegen, rijplatenbanen en opslagterreinen. Totaal zo'n negen hectare, waarvan twee hectare asfalt. Daarna volgde de enorme klus van het aanleggen van 27 kilometer mantelbuis en 2.700 meter riool. Daarvoor is maar liefst 180.000 m3 aan grond verzet, verdicht en voor een deel verbeterd. Op de locatie waar het nieuwe hoogspanningsstation wordt gebouwd is niet alleen grondverbetering uitgevoerd, maar zijn ook damwanden aangebracht om twee grote bouwkuipen van 4,5 meter diep te realiseren. Ook is er een 275 meter lange keerwand gebouwd om het hoogteverschil met het naastgelegen terrein te overbruggen. En niet onbelangrijk: bij de aanpak van het hele project is uitgebreid rekening gehouden met de aanwezigheid van beschermde diersoorten. Maar de grootste uitdaging bij dit complexe werk zat 'm in de strakke planning, die ervoor moest zorgen dat op tijd



gestart kon worden met de bouw van het station en de bijbehorende installaties. Ook die deadline is gehaald.

BACKFILLZAND

De hoofdtaak voor Van Schie bestond in feite uit het uitvoeren van het complete grondwerk: het graven, het aanvullen en verdichten met backfillzand, plus het aanleveren en aanbrengen van de mantelbuizen (inclusief het laswerk). En dat over een totale lengte van maar liefst 27 kilometer! De dikke buizen zijn voor de stroomkabels; de dunnere buizen voor de datakabels. Voor deze laatste zijn 40 zogenaamde 'trekputten' geplaatst. De grond waarin alle leidingen liggen is van een speciale samenstelling. De mantelbuizen liggen rondom in zogenaamd backfillzand, als een afgesloten pakket, gewikkeld in scheidingsdoek. Deze speciale zandsort kan goed vocht vasthouden. Het zorgt ervoor dat de grond niet uitdroogt en de leidingen niet oververhit raken. Het is enigszins rood van kleur en is afkomstig uit een speciale mijn in Duitsland. Door toepassing van dit zand wordt de warmteafdracht van de kabels verbeterd en is meestal ook een hogere kabelbelasting mogelijk. <<



DIEP GEZONKEN



De Gemeente Amsterdam is al jaren bezig met het opschonen van de grachten. De lozingen zijn aangepakt, drijvend vuil wordt regelmatig verwijderd en nog dagelijks worden met behulp van grijpers en dekschuiten talloze fietsen, winkelwagentjes en gezonken roeiboortjes van de bodem gevist.

Het binnenvaartschip dat nu diep onder water lag, was een maatje te groot voor de mannen die nergens meer van opkijken. Hier moest echt Van Schie aan te pas komen met een 300 tons mobiele kraan. Het scheepje woog 45 ton en moest uit de modder worden gezogen. Na berging werd het op een dieplader afgevoerd naar Nederhorst den Berg om te worden gesloopt.

Even over het begrip 'bijgeloof' in de scheepvaart. Daar bestaan vele varianten van. Bijvoorbeeld het aanbrengen van

een muntstuk onder de voet van de mast. Dat brengt geluk. Ga niet lopen fluiten aan dek, want dan daag je de wind uit en zit je binnen de kortst mogelijke tijd in een vliegende storm. Slacht je een varken aan boord, doe dat dan altijd met de kop naar het zuiden. En ook belangrijk: verander nooit de naam van het schip. Dat brengt ongeluk. Dus als je als scheepsnaam 'Ratteplan' op de boeg schildert, dan gaat zo'n schuit onherroepelijk naar de haaien en loopt het slecht met je af. Hoewel, de eigenaar van dit scheepje was al jaren geleden met de noorderzon vertrokken. <<



GESLAAGDE OPERATIE



Het was een operatie waar geen chirurg of verpleegster aan te pas kwam: de verlossing van maar liefst 143 auto's die opgesloten zaten in de parkeergarage van het Antonius Ziekenhuis in Nieuwegein. De oprijhellingen naar de diverse verdiepingen waren tegelijk in elkaar gestort. De schade was enorm. Alle geparkeerde auto's zaten als ratten in de val. Na maanden van onderzoek mochten ze eindelijk uit het gebouw worden gehaald. Maar hoe dan? Zonder oprijhellingen? Pontonspecialist Van Schie uit Mijdrecht en autobergingsbedrijf Modern uit Utrecht staken de koppen bij elkaar en losten het samen op.



De parkeergarage van het ziekenhuis biedt plaats aan 1.450 auto's. Toen op de late zondagavond van de 26^e mei de zes oprijhellingen als een kaartenhuis in elkaar stortten, had niemand een idee waarom het alleen de hellingbanen betrof en niet de parkeerdekken, omdat alle etages nog volledig intact waren. Een grondig onderzoek door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) zou daar uitsluitsel over moeten geven. Maandenlang konden de eigenaren - hoofdzakelijk ziekenhuismedewerkers - niet over hun voertuig beschikken. Maar nog belangrijker: ze konden niet bij hun persoonlijke spullen. Denk aan laptops, huissleutels, autopapieren en bankpasjes. Wel kregen alle gedupeerden een leenauto ter beschikking.

VLOTTE BERGING

Door experts werd uiteindelijk vastgesteld dat de parkeerdekken veilig waren; ze bleken van een totaal andere constructie te zijn dan de hellingbanen. Nadat het bergingsplan door de gemeente Nieuwegein was goedgekeurd, zijn allereerst de 15 auto's die op de begane grond stonden uit de parkeergarage gehaald. De overige voertuigen, verdeeld over zes verdiepingen, moesten op een andere manier uit hun lijden worden verlost. Van Schie bedacht daarvoor een constructie, bestaande uit 'stapelpontons'. Een stabiele toren, waar de voertuigen per verdieping konden worden opgereden. De pontons beschikken over een volkomen vlakke vloer. Ze zijn voorzien van een antislipdek en passen als een soort Lego-systeem in elkaar. Autobergingsbedrijf Modern kon de auto's er met een telekraan eenvoudig vanaf takelen en vervolgens met autotrailers afvoeren naar een centrale plek. Zo zijn in twee dagen tijd, 114 auto's weer veilig op de begane grond gezet. Veertien auto's moesten nog in de parkeergarage achterblijven, omdat ze op een onveilige plek stonden of omdat ze nog onder het puin lagen. <<

HET GEVECHT TEGEN KWELWATER

Als bij Lopik de noordelijke Lekdijk doorbreekt, dan loopt het hele Groene Hart onder water, plus een deel van de Randstad. Dat zou een ramp betekenen. Er wordt dan ook hard aan gewerkt om dat te voorkomen. Bij het dorp Jaarsveld wordt nu een nieuwe techniek toegepast om het altijd aanwezige kwelwater te beteugelen en het zogenaamde 'piping' te voorkomen. Daarvoor zijn geprepareerde verticale schermen ontwikkeld die diep de grond in gaan. Van Schie mocht ze plaatsen.



Door klimaatverandering krijgen we steeds vaker en langer te maken met hoogwater in onze rivieren. Daarom worden nu overal in Nederland de dijken versterkt. Zo ook tussen Amerongen en Schoonhoven, waar de noordelijk dijk langs de Lek over een afstand van 55 kilometer grondig wordt aangepakt. Op het meest kwetsbare punt - rond de uiterwaard Salmsteke - wordt nu een innovatieve techniek toegepast om het zogenaamde 'piping' te voorkomen. Piping is een proces waarbij water onder druk van de hoge rivierwaterstand, onder de dijk doorstroomt en daarbij zand en gronddeeltjes meeneemt. Daardoor ontstaan 'tunnelachtige' holle ruimtes in de ondergrond die kunnen leiden tot verzakkingen, verschuiving van het binnentalud en zelfs tot dijkdoorbraken.

Mourik heeft nu - samen met ingenieursbureau ABT en Profextru Productie BV - het Prolock Filterscherm ontwikkeld, een doorontwikkeling van het reeds bestaande Prolock Delta scherm. Het is een modulair systeem, bestaande uit secties van gerecycled kunststof, die van bovenaf eenvoudig in elkaar kunnen worden geschoven. Met triltechniek heeft Van Schie ze tot op een diepte van gemiddeld acht meter de grond in gedrukt over een totale lengte van 800 meter, direct achter het



binnentalud. Het project 'Salmsteke' is in feite een proefopstelling, maar de resultaten zijn veelbelovend. De smalle kokers waaruit het scherm bestaat, zijn geperforeerd en gevuld met filterzand. Op deze manier wordt het aanwezige natuurlijke zand tegengehouden, maar wordt op hetzelfde moment de grondwaterstroom niet gehinderd. Aan de bovenkant van het scherm wordt op elke koker een afsluitbare schroefdoop geplaatst. Het mooie van dit principe is dat de werking niet afhankelijk is van de rivierwaterstand of zeespiegelstijgingen. Het hele systeem is een stuk duurzamer en goedkoper dan bijvoorbeeld stalen damwanden. Bovendien neemt het weinig ruimte in en is er tijdens het plaatsen minder overlast voor de omgeving.



HISTORISCH WEETJE

De Lekdijk is 900 jaar oud. De aanleg ervan is begonnen in 1122, direct na de afdamming van de Rijn bij Wijk bij Duurstede. De landerijen aan weerszijden van de Lek moesten toen beschermd worden. Door de jaren heen is de dijk in fasen verhoogd. Ooit was hij drie meter hoog, nu steekt hij al 6 à 7 meter boven het maaiveld uit, maar is op sommige plaatsen nog niet hoog genoeg. Dus moet het hoger. Ook daar wordt de komende jaren aan gewerkt. <<

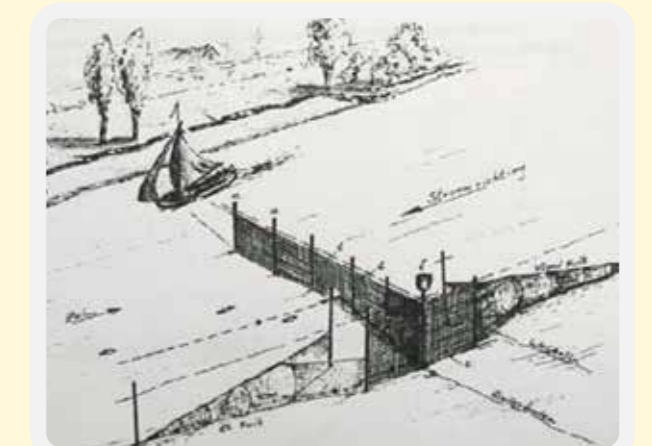
SALMSTEKE



De uiterwaard aan de Lek, waar nu de dijk wordt versterkt, heet Salmsteke. Het ligt tussen Lopik en Ameide, ter hoogte van het pittoreske dorpje Jaarsveld. Ooit waren de Nederlandse rivieren rijk aan zalm. Zelfs zó rijk dat er bij Rotterdam - ter hoogte van het Kralingse Veer - een grote zalmafslag was, een overdekte markt waar alleen zalm en steur werd verhandeld.

De bevissing van zalm begon al in de 17^e eeuw. Dat gebeurde onder meer met de zogenaamde zalmsteek, een constructie die dwars op de stroomrichting in de rivier stond. Een hekwerk van palen met daartussen gevlochten wilgentenen en kleine hekwerkjes, waaraan grote korven en fuiken waren bevestigd. Ze hingen aan beide zijden van de steek, zodat ze zowel bij eb als bij vloed zalmen konden vangen. Plaatselijk voorschrift was dat de steek geen belemmering mocht vormen voor de scheepvaart.

In de jaren zestig van de vorige eeuw is de zalm in Nederland uitgestorven, onder meer door overbevissing, waterverontreiniging en blokkades in de trekroutes door sluisen en stuwen. Dankzij sterke verbetering van de waterkwaliteit, de aanleg van vispassages en nieuwe paaiplekken, is de Atlantische zalm sinds kort weer terug in Nederland. Nu met name in de Maas, de Rijn en het Haringvliet. <<



DE STILLE KRACHT BIJ FESTIVALS

Je ziet ze niet. Je hoort ze niet. De honderden harde werkers die wekenlang bezig zijn om van een kale vlakte een fantastische feestlocatie te maken: rijplatenleggers, kraanmachinisten, tentenbouwers, riggers en mannen op heftrucks, hoogwerkers en knikmopsen. Hieronder de mannen van Van Schie. Ze hijsen de trussen tot grote hoogte, bedienen radiografisch bestuurbare rijplatenauto's en bouwen in sneltreinvaart bruggen en pontonformaties. En als het feest begint, vertrekken ze met stille trom en komen een paar dagen later alweer terug om alles af te breken. Fascinerend.



Nederland is een van de landen met de grootste festival dichtheid ter wereld. Pionier op dit gebied is Mysteryland, inmiddels 's werelds langstlopende dancefestival. Pinkpop is het langstlopende mainstream festival. Nederland telde vorig jaar maar liefst 1.236 festivals. Dat wil zeggen: events met meer dan 3.000 bezoekers. Van pop tot dance en van cultuur tot folklore. Festivals voor 'elk wat wils'. Dansen voor alle leeftijden. Genieten van muziek, saamhorigheid en mensen ontmoeten.

ALLE HENS AAN DEK

De festivalcultuur in Nederland ontstond begin jaren '70, met Pinkpop als blikvanger. Tegenwoordig is elk genre en elke stroming vertegenwoordigd: House, Electro, Hardstyle, Pop/Rock, Techno, Acid en Oldskool. Een van de grotere eendaagse festivals in Nederland is bijvoorbeeld Soenda in Utrecht, puur Techno. Al vele jaren succesvol georganiseerd in het Noorderpark Ruigenhoek, een recreatiepark met veel plassen en sloten. Een grote uitdaging als het gaat om bereikbaarheid, overbruggingen, looproutes en nooduitgangen in geval van calamiteiten. Kortom, een kolffje naar de hand van Van Schie.



Voor een terrein als dit moeten eerst rijplaten worden gelegd. Daarna kan het bouwen van pontonbruggen beginnen en het plaatsen van stalen schottenbruggen. Dit is nodig voor de bereikbaarheid van telekranen en zware vrachtauto's van toeleveranciers, zoals tentenbouwers, dixi's en catering. Op de dagen van opbouw lopen er al gauw tussen de 150 en 200 medewerkers rond, verdeeld over verschillende specialistische teams die goed op elkaar zijn ingespeeld. Dat geldt ook voor de ponton- en bruggenteams van Van Schie, die de pontons in no time aan elkaar koppelen en er stabiele overbruggingen van maken. En niet te vergeten: onze kraanmachinisten die bekend zijn met de specifieke aanwijzingen van de 'riggers'. Een rigger is in feite een hijsbegeleider van gecompliceerde lasten. Riggers zijn ook de mannen die de trussen monteren en vaak op hoogte audiovisuele apparatuur en decorelementen aanbrengen.

PROFESSIONALISERING

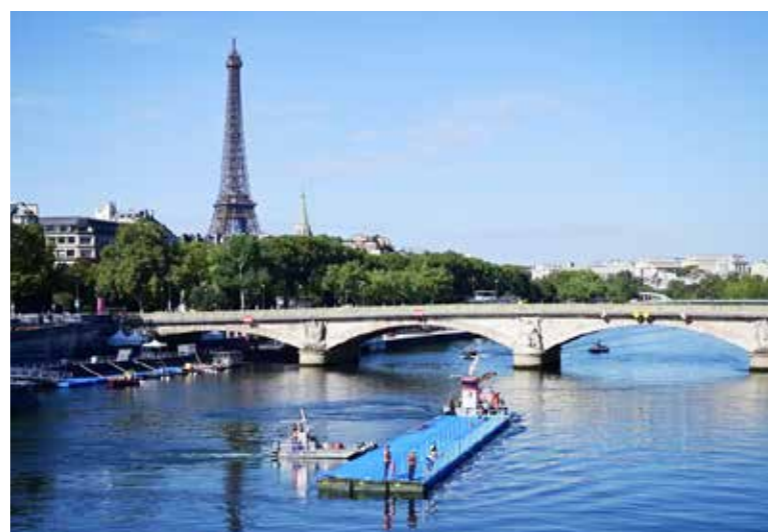
Door de jaren heen zijn de eisen voor grote evenementen steeds strenger geworden. Er worden akoestische onderzoeken gedaan en voorafgaand aan het festival een stikstofonderzoek. Daarnaast is afvalscheiding een belangrijk punt. Ook facilitair is alles tot in de puntjes geregeld. Neem alleen al de strak georganiseerde fietsenstalling voor 10.000 fietsen in Utrecht. Festivals worden tegenwoordig zorgvuldig voorbereid en strak gecoördineerd. Alles draait om veiligheid, ervaren personeel en betrouwbare toeleveranciers. Er kan veel misgaan als grote groepen mensen samenkomen, om over het onvoorspelbare weer in Nederland maar niet te spreken. Stormweer, hoosbuien, onweer en bliksem. Praktisch elk festival heeft daar al ruimschoots mee te maken gehad. Mede door 'schade en schande' wijs geworden, staan onze Nederlandse festivals nu al vele jaren aan de top van dit fascinerende wereldje. Waarin een klein land groot kan zijn! <<



VAN SCHIE À PARIS



Heel de wereld heeft deze zomer kunnen genieten van de Olympische Spelen in Parijs. Een veel besproken onderdeel was het zwemmen in de Seine. Was het water schoon genoeg? Liepen de deelnemers geen gevaar? En kon de wedstrijd wel doorgaan? Pas op het allerlaatste moment werd de kwaliteit van het water goedgekeurd en konden de langeafstandswemmers en de deelnemers aan de triatlon de stromende rivier induiken. Bij beide zwemonderdelen was een belangrijke rol weggelegd voor de pontons van Van Schie.



Het startpodium dat dwars over de Seine lag, dichtbij de Eiffeltoren, bestond uit 102 koppelbare pontons uit Mijdrecht. De rivier is ter plekke 140 meter breed en 4,5 meter diep. De deelnemers moesten vanaf dit ponton het water induiken. Helaas mochten de groen-gele kleuren van Van Schie niet schitteren, maar werden ze angstvallig toegedekt met het blauw van 'de spelen'.

Overigens waren dit niet de enige pontons die vanuit Nederland met vrachtauto's naar Parijs waren gebracht. Van Schie heeft ook langs de oevers - ver buiten het feestgedruis - drie drijvende aanlegsteigers gebouwd van VSP-pontons, waar hoogwaardigheidsbekleders en andere genodigden op salonboten konden stappen om vervolgens naar de openingsceremonie te worden gevaren. Ook een ander probleem kon met pontons worden opgelost. Met het oog op de aangescherpte veiligheidsmaatregelen was er behoefte aan een extra politiepост, dus is er ook een drijvend politiebureau gebouwd voor de Franse gendarmerie op 18 containerpontons. Daar zijn helaas geen beelden van, omdat dit regiment politiemannen onopvallend moest kunnen opereren in geval van calamiteiten. Tijdens de Olympische Spelen zijn in totaal 45.000 agenten en gendarmes ingezet voor de veiligheid. Vooral de openingsceremonie met de botenparade op de Seine vergde veel maatregelen. <<



TE LAND, TER ZEE IS WEER TERUG!

Alsof het nooit is weggeweest: het televisieprogramma waarbij heel Nederland in een deuk ligt wanneer ook de volgende deelnemer weer met veel zelfvertrouwen op z'n plaat gaat. Leedvermaak van de bovenste plank. De deelnemers hebben soms een jaar lang zitten sleutelen aan een karretje dat al binnen tien seconden in de poep ligt. Het is een wonder dat het steeds weer met een sisser afloopt.

Veertig jaar lang was Te land, ter zee en in de lucht op de Nederlandse televisie te zien. Het is in 1973 bedacht door de TROS. Aanvankelijk heette het: Vlieg er eens uit. De deelnemers sprongen van een hoge schans en raceten met DAFjes en caravans over een autocircuit. Maar toen er steeds meer wateronderdelen bijkwamen, werd Van Schie ingeschakeld. Het bedrijf uit Mijdrecht heeft toen 25 jaar lang alle natte locaties mogen opbouwen voor de onderdelen tobbedansen, snel naar de bel, fiets 'm erin en noem ze allemaal maar op. De meeste constructies op basis van koppelbare pontons, zo ook de beruchte zeephelling. Helaas stopte het programma in 2010, maar heeft sindsdien niets aan populariteit verloren, getuige de vele herhalingen op de televisie. Toen men begin dit jaar van plan was om weer nieuwe afleveringen op de buis te brengen, dit keer



door RTL, werd opnieuw Van Schie ingeschakeld voor alle vier de onderdelen: tobbedansen, snel naar de bel, duw 'm d'r af en met je as over de plas. De opnames vonden plaats in de Efteling, op de Vonderplas. In ditzelfde pretpark werden in de loop der jaren maar liefst 27 afleveringen opgenomen. De eerste was in 1980: de badkuiprace, waaraan ook personeel van de Efteling mocht meedoen. De laatste vijf afleveringen vonden plaats in 1990. Na 24 jaar is het programma - voorlopig - weer terug op de oude vertrouwde plek in Kaatsheuvel. Het smaakt ongetwijfeld naar meer... <<



ALTIJD ONDERWEG

Op het land, op het water en zelfs hoog in de lucht. Onze mensen zijn altijd in beweging en altijd onderweg. Met pontonauto's, zandkiepers, diepladers, dumpers, shovels, hoogwerkers, telekranen en torenkranen. Overal kom je ze tegen. Dag en nacht. In binnen- en buitenland. De afgebeelde zwaar transport combinatie - een vijfassige Volvo trekker en vierassige Broshuis dieplader - is met een 80 tons rupskraan onderweg naar Enschede voor een langdurend nieuwbouwproject van cascowoningen. Een rupskraan als deze wordt vooral ingezet op bouwterreinen met een oneffen ondergrond. <<



Van Schie B.V.
Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht

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



VANSCHIE
continu in beweging