

JOURNAAL

PERIODIEKE UITGAVE VAN VAN SCHIE MIJDRECHT

 VOORJAAR 2025

**REURING
IN DE HOFVIJVER**

DE BEVERS TE SLIM AF

GEEN ZEE TE HOOG

**NIEUW HOOFDKANTOOR
VOOR ING**



VANSCHIE
continu in beweging



'De schoen' aan de Zuidas

GRONDIGE UITBREIDING



Het nieuw te realiseren hoofdkantoor

De Internationale Nederlanden Groep - kortweg ING - is met haar hoofdkantoor al ruim dertig jaar geworteld in Amsterdam. Aanvankelijk in Zuidoost, daarna verhuisde men naar de Zuidas, om vervolgens weer terug te keren naar Zuidoost. Daar staat aan de Bijlmerdreef inmiddels een heel complex van ING-kantoren, dat nu wordt uitgebreid met een splinternieuw hoofdkantoor. Een toekomstbestendig gebouw, dat voldoet aan alle mogelijke duurzaamheidseisen.

ING is altijd al gehuisvest geweest in spraakmakende gebouwen. Het eerste gebouw in de Bijlmer werd 'het kasteel' genoemd, vanwege z'n feërieke vormen. In 2002 betrok men een nieuw hoofdkantoor aan de Zuidas, langs de Ringweg A10. Dit futuristische ontwerp sprak zo tot de verbeelding dat het in de volksmond de bijnamen kreeg van 'de schoen, de poenschoen, de trein, de klapschaats, het strijkijzer, tot aan de kruimeldief'. In 2014 werd dit ING House verkocht en keerde de hoofddirectie terug naar haar vertrouwde plek in Amsterdam-Zuidoost, waar inmiddels een uitgebreide ING-campus was ontstaan met diverse hoofdkantoorlocaties. Er wordt nu een geheel nieuw gebouw aan toegevoegd met de naam Linden, in navolging van de andere hoofdkantoren die ook vernoemd zijn naar bomen en planten. Het complex bestaat uit twee onderling verbonden gebouwen met dertien verdiepingen, waar straks 2.435 mensen komen te werken.



UITDAGINGEN

De hele bouw is in handen van Dura Vermeer. Van Schie is onderaannemer, neemt het complete grondwerk voor haar rekening, legt bouwwegen aan, plaatst damwanden, ontgraft de complete bouwkuip, legt de locatie hei-klaar en richt de hele bouwplaats in. Het gaat om een oppervlakte van zo'n twee hectare, waarvan de bouwkuip 6000 m² in beslag neemt. De uitdaging daarbij is dat het enorme grondstuk geen bouwlocatie is, maar openbare ruimte, waar ook kabels en leidingen liggen. Het ontgraven van het hele terrein gebeurt uiterst precies en efficiënt, aan de hand van 3D-besturingssystemen, waarbij de machinisten op hun display exact de ontgravings- en aanvalcontouren zien. Overigens, de fiets- en voetpaden die het gebied doorkruisen moeten gewoon gebruikt kunnen worden op weg naar 'school en kantoor'. Tijdens de bouw moeten ze ook regelmatig worden verlegd. Ook dat behoort tot het pakket van Van Schie, evenals de staalconstructie van 36 buispalen over een fietspad heen. Hierop werden de 'schottenketen' voor de uitvoerders en overig bouw personeel gebouwd, aan de buitenrand van het bouwterrein. Overal is het schipperen met de ruimte. Dat geldt ook voor de stalen schottenbrug die Van Schie plaatste - over een bestaande brug heen - om de bouwplaats toegankelijk te houden voor zwaar bouwverkeer.

De gehele bouw, die medio 2027 voltooid moet zijn, vindt plaats onder grote tijdsdruk. Dat is een van de redenen waarom Van Schie gevraagd is als partner bij de realisatie van dit complexe project. Het bedrijf uit



Mijdrecht heeft alle GWW-disciplines in huis, waardoor alle werkzaamheden naadloos op elkaar kunnen aansluiten. Als de bouw van dit nieuwe hoofdkantoor voltooid is, heeft Van Schie ook de taak om het complete gebied te herstellen, waaronder het egaliseren van het terrein, het straatwerk en de groenvoorziening. <<



BRANDSTOF VOOR DATA

Door de enorme groei van het internetverkeer hebben we steeds meer datacenters nodig. Daarin loopt ons land voorop. Nederland is één van de belangrijkste dataknooppunten ter wereld, met meer dan 200 datacenters, waarvan er alleen in de regio Amsterdam al 55 staan. Ze gebruiken naast veel water ook veel stroom. Die stroom mag nooit uitvallen. Mocht dat toch gebeuren, dan moet een datacenter onmiddellijk kunnen overschakelen op noodstroom, geleverd door generatoren. En die draaien op dieselbrandstof.



Zolang er datacenters zijn in Nederland, zolang is Van Schie al betrokken bij de bouw en inrichting van deze complexe objecten. Of het nu gaat om grondwerk, het plaatsen van damwandkuipen en watergangen of het plaatsen van dieseltanks. Bij dit datacenter in Diemen ging het allereerst om het saneren en afvoeren van de bovenste laag verontreinigde grond. Daarna werd een damwandkuip uitgegraven om ruimte te geven aan twaalf brandstoftanks, goed voor 360.000 liter (bio)diesel. Binnen de muren van een datacenter staan talloze servers te draaien die vele miljoenen data-transacties per seconde (!) verwerken. Daarbij

komt veel warmte vrij, die weer moet worden gekoeld door airco's en koeltorens. Daar is veel stroom voor nodig, stroom die geleverd wordt door de lokale energiemaatschappij. Onafgebroken, dag en nacht. En mocht er zich onverhoopt een storing voordoen, dan moet een datacenter bliksemsnel kunnen overschakelen op noodstroom-aggregaten. Deze wekken stroom op uit dieselbrandstof. En die ligt opgeslagen in ondergrondse tanks. Van Schie heeft niet alleen de tanks geplaatst, maar ook de bijbehorende pompkelder gebouwd. Van daaruit wordt de inhoud van de tanks rondgepompt. Dat voorkomt dat de dieselbrandstof in kwaliteit achteruitgaat. <<



DE BEVERS TE SLIM AF

Bevers beginnen zo langzamerhand een plaag te worden in Nederland. Ze ondermijnen spoorlijnen, ze graven gangen in dijken en ze knagen aan bomen. Voor de biodiversiteit is het mooi, maar ze richten steeds meer schade aan. Op het eiland Voorne-Putten kon nog maar net worden voorkomen dat de dijk het begaf en een heel dorp onder water zou lopen. Van Schie bood hulp.

In 1826 werd de laatste bever in Nederland gedood. Pas in 1988 werden weer de eerste paartjes uitgezet, in de Biesbosch. Inmiddels zwemmen er zo'n 8.500 bevers rond in ons land. Ook in Simonshaven, een dorpje van slechts 650 inwoners, waar de bevers inmiddels een plaag zijn geworden. Het water rond het dorp staat in open verbinding met het Haringvliet en indirect met de Biesbosch. Eén van de bewoners zakte tijdens een wandeling anderhalve meter weg in de dijk. Het bleek het hol van een beverfamilie te zijn. Bevers graven hun gangen altijd van onderuit de waterlijn. Die gangen zijn soms meer dan 10 meter lang, met kamers zo groot dat er een volwassen mens in past. Van daaruit maken ze kleinere gangen naar boven, tot vlak onder het gras, voor de nodige zuurstof.



Om te voorkomen dat het hele dorp natte voeten zou krijgen, moest er in allerijl een damwand in de rivier worden gezet en een plan worden gemaakt om de bevers te weren. Minekus - de plaatselijke aannemer - bedacht een constructie om matten van 'bevergaas' in de oevers van de Bernisse te drukken, vanaf een ponton. Dat gaas is nu in de boezemkade geplaatst, bijna een kilometer lang en 2,5 meter diep. Van Schie leverde hiervoor een drijvend werkplatform, bestaande uit koppelbare VSP1250 pontons met een groot draagvermogen. Bij dit project is ook aan het milieu gedacht. Aangezien de bever een beschermde diersoort is, is er dier- en milieuvriendelijk gaas gebruikt. <<





De Blue Tern op zee

GEEN ZEE TE HOOG

Van Schie Kraanverhuur wordt regelmatig ingeschakeld voor speciale projecten bij Verhoef Access Technology in Aalsmeerderbrug. Dit keer ging het om een zwaar uitgevoerd gangway-systeem, bestemd voor een schip dat windturbines op zee installeert. De hele constructie, met een gewicht van 58 ton, werd met behulp van een dieplader en twee kranen op een ponton gezet. Via de Ringvaart ging de reis naar Amsterdam, waar het gevaarte geïnstalleerd werd op het offshore installatieschip Blue Tern.



De Blue Tern is een zogenaamd 'Jack-up installation vessel', een schip dat speciaal gebouwd is voor de installatie van windturbines op zee. Het schip behoort tot de vloot van de Deense rederij Fred Olsen. Wanneer een windturbine op het land moet worden opgebouwd, staan de kranen die nodig zijn voor de installatie, stevig met hun poten op het aardoppervlak gepositioneerd. Op zee is dat een totaal ander verhaal. Geen vaste grond onder de voeten, maar diep water dat voortdurend in beweging is. Niet alleen de getijwisselingen, maar ook sterke stromingen, deining en windgolven maken het onmogelijk om de enorm hoge windturbines in open zee op te kunnen bouwen. Daarom zijn er speciale schepen ontwikkeld, uitsluitend bedoeld voor de offshore windmarkt. Deze schepen hebben enorme kranen aan boord en zijn uitgerust met indrukwekkende poten waarmee ze zichzelf kunnen opvijzelen tot ver boven zeeniveau. Met de vier poten plant het schip zich in de zeebodem en creëert zo voldoende stabiliteit om met een grote kraan hijswerkzaamheden uit te kunnen voeren. Naast de nodige kranen zijn dit soort schepen, zoals de Blue Tern, vaak uitgerust met een uitschuifbare gangway-installatie waarmee de werkers veilig op de



fundatie van de windturbine kunnen komen. De telescopische gangway die nu door Verhoef is afgeleverd, is 45 meter lang en wordt elektrisch-hydraulisch bediend. Vanaf het terrein van Verhoef is de hele installatie met een dieplader naar de waterkant gereden en daar met twee telekranen, van respectievelijk 250 en 150 ton op het ponton gezet. <<



REURING IN DE HOFVIJVER

Er gebeurt van alles in de Hofvijver, het meest gefotografeerde plekje van Den Haag. Vrachtwagens rijden over pontons, er worden damwanden geplaatst, er wordt zand gestort en de vijver wordt gedeeltelijk gedempt. Het heeft allemaal te maken met de renovatie van het Binnenhof, een grootschalig project waaraan ook Van Schie graag haar medewerking verleent.

De buitengevel van het gebouwencomplex staat aan de zijde van de Eerste Kamer en de Trêveszaal over de volle lengte in het water, inclusief het torentje van de minister-president. Volgens het Rijksvastgoedbedrijf zijn de gevels onder de waterlijn in slechte staat; het voeg- en metselwerk is er in de loop der jaren uitgespoeld. Er hebben zich al diverse lekkages voorgedaan waarbij het water uit de Hofvijver de kelders van het gebouw is binnengestroomd. Het grootste lek is inmiddels met behulp van duikers gedicht. Naast de gevels moet ook de bodem van de vijver op verschillende plekken worden verstevigd. De aanwezige waterplanten, zoals de waterlelies, verhuizen tijdens de verbouwing naar een andere plek in de vijver. Erg diep is de Hofvijver overigens niet: rondom staat er hooguit 50 tot 100 centimeter water. In het midden is de vijver iets dieper. Langs de buitenkant van het gebouw wordt momenteel een 180 meter lange strook bouwterrein aangelegd, nodig om de lekkende gevels en

de gebrekkige fundering te herstellen. Hiervoor wordt zand gestort en een damwand geplaatst op 15 meter vanaf het gebouw. De Hofvijver wordt gedempt met 8.400 kuub zand. Daar bovenop komen industriepalen te liggen. Zo ontstaat een werkplatform van waaraf men de gevels grondig kan aanpakken. De funderingen worden (door het zand heen) geïnjecteerd met grout, een cementsoort die veel gebruikt wordt voor grondstabilisatie en ook grondwaterstroming kan voorkomen.

Om de bouwplaats te kunnen inrichten heeft Van Schie een rijbaan op het water aangelegd, bestaande uit 160 koppelbare pontons. Die zijn in de hoek van Het Buitenhof en de Lange Vijverberg te water gelaten en in secties naar de andere kant van de Hofvijver gevaren. Om te zorgen dat de zware vrachtwagens veilig de lager gelegen pontonbaan op en af kunnen rijden, heeft het bedrijf uit Mijdrecht een brugconstructie

gemaakt, bestaande uit buispalen en zware stalen schotten. Die ligt in de hoek waar de vijver het minst diep is. Eeuwen geleden, toen hier nog geen kademuren stonden, lag op dezelfde plek zelfs een strandje. Het fungeerde destijds als drinkplaats voor de paarden van de gendarmerie en de cavalerie. Er schijnt ergens in de lege gebouwen nog een afbeelding te hangen waarop wachtende koetsen te zien zijn en paarden die staan te drinken uit de Hofvijver. <<

OP ZOEK NAAR DE DIAMANT



Het is niet voor het eerst dat de bodem van de Hofvijver wordt blootgelegd. Al in de veertiende eeuw heeft Hertog Albrecht van Beieren de hele vijver aan de kant van het Spui laten leeglopen. Daar was een sluis waarmee men het waterpeil in de Hofvijver kon regelen.

Oorspronkelijk was de Hofvijver een bescheiden duinmeer. Aan de rand van dit water liet graaf Willem II zijn kasteel bouwen, dat later uitgroeide tot het Binnenhof. Het was Albrecht van Beieren die het onbeduidende meertje min of meer uitbouwde tot de rechthoekige vijver die we nu kennen. Albrecht van Beieren regeerde van 1358 tot 1403 als graaf over Holland en Zeeland, als voogd voor zijn geesteszieke broer Willem V. Albrecht was de man die destijds van Den Haag een grafelijke residentie maakte, een stad die ging groeien en waar de welvaart toenam. In feite was hij degene die de hofstad op de kaart heeft gezet.

Maar Albrecht was ook een charmeur, hij hield van feesten op het water en had meerdere vriendinnen die hij gul beloofde. Zijn favoriet was Aleid van Poelgeest. Met haar ging hij op een avond varen op de Hofvijver. Het verhaal gaat dat de diamanten ring die hij haar had geschonken, in een onbewaakt ogenblik overboord viel. Albrecht reageerde onmiddellijk en gaf opdracht om de hele vijver leeg te laten lopen, waarbij - door de kracht van het water - veel schade werd aangericht aan de oevers en aan de sluis. Dit speelde zich allemaal af in 1394. De diamant is toen niet teruggevonden. Maar misschien, met een beetje geluk, komt hij nu bij de huidige werkzaamheden alsnog boven water. <<



RIMPELLOOS DOOR DE RANDSTAD



Een 72 meter lange fietsbrug, gebouwd in Krimpen aan den IJssel, moest worden afgeleverd bij het Cruquius gemaal in de Haarlemmermeer. Een opdracht waar heel wat gepuzzel bij komt kijken. Want hoe vervoer je zoiets? Over de weg? Dwars door de Randstad met al z'n obstakels? Of liever over het water? Het werd een transport over de binnenwateren: een 50 kilometer lange reis via de zogenaamde 'Staande Mastroute'.



Het vervoer van 'lange ondeelbare lading' over de weg is sowieso al een uitdaging in ons dichtbevolkte landje, met al z'n rotondes, straatmeubilair en duizenden verkeersborden en bomen die hinderlijk in de weg staan bij het nemen van scherpe bochten. En niet te vergeten de nodige spoorwegovergangen, waarbij de regels

voorschrijven dat een passerend transport binnen 15 seconden de overweg verlaten moet hebben. Bovendien vond dit transport plaats in februari, met kans op bevroren opritten, bruggen en viaducten. Nee, dan is vervoer over water een stuk comfortabeler, efficiënter en veiliger. Bovendien is het een stuk milieuvriendelijker vanwege

de aanzienlijk mindere CO²-uitstoot. Onder sturing van de Lekstroom V en Avontuur 7 gleed het transport met een gemiddelde snelheid van 7 km per uur over de Hollandse binnenwateren. De zon hoog aan de hemel en nauwelijks wind. Geen vuiltje aan de lucht. De 102,5 ton wegende brug werd in volle lengte gedragen door een pontonconstructie van Van Schie. Een modulair systeem van koppelbare units, die samen een hecht en stabiel platform vormen, met een groot draagvermogen. Voor dit project werden 48 pontons ingezet van het type VSP770. Pontons met weinig diepgang, een vereiste voor de locatie waar de brug werd afgeleverd. Inmiddels ligt de 4,5 meter brede brug op z'n plek, onder de verkeersbruggen van twee rijbanen door. Een veilige oplossing voor fietsers en voetgangers die dagelijks het drukke kruispunt bij Cruquius moeten oversteken. <<



NACHTWERK

Toen ook de laatste open plek in Maarssebroek ingevuld mocht worden voor woningbouw, kon het niet anders of er moesten geluidwerende maatregelen worden getroffen. Het gebiedje is amper drie voetbalvelden groot en ligt ingeklemd tussen de oprit naar de Zuilense Ring en de aan- en afvoerwegen naar de A2. Een enorme klus om hier een geluidsscherm omheen te bouwen zonder in conflict te komen met de dagelijkse verkeersstromen. Daarom heeft Van Schie het gehele project 's nachts uitgevoerd.



In de voormalige polder 'Maarsse Broeck' is vanaf 1970 continu gebouwd aan een nieuwe satellietstad binnen het bereik van Utrecht, maar vallend onder de gemeente Maarsse. Waar eerst boerderijen aan een dijk lagen, met daarachter uitgestrekte landerijen, zijn nu kantorenflats en woonwijken verrezen, met aangrenzend een uitgestrekt industriegebied. Inmiddels telt Maarssebroek ruim 23.000 inwoners, waaronder veel forensen. Bijna alle veertien woonwijken zijn ontworpen als 'bloemkoolwijk', waarbij de wegen voor het autoverkeer zijn gescheiden van fiets- en voetpaden. De vijftiende wijk, die nu wordt voltooid, heet Haagstede. Van Schie heeft rond deze 'bloemkool' een geluidsscherm gebouwd met een totale lengte van 810 meter. De hoogtes variëren van 2,60 tot 4,10 meter. Het scherm is van het type Planta Alufera, een systeem dat bestaat uit cassettes van recyclebaar aluminium en staal, gevuld met steenwol en een kern van houtwolcementplaat. In een later stadium wordt het complete scherm aan beide zijden begroeid met heder, wingerd en kamperfoelie. <<





TEAMWORK

Er is geen bedrijfstak waar zoveel wordt samengewerkt als in de grond-, weg- en waterbouw. Bij grote en kleine projecten. Ook Van Schie is in dit speelveld een ervaren partner, met de nodige disciplines onder één dak: horizontaal en verticaal transport, grond- en rioolwerken, funderingstechnieken, een eigen grondbank en nog veel meer. Maar vooral als het gaat om infrawerken in waterrijke gebieden. Van Schie beschikt over een groot scala aan gecertificeerde pontons voor diverse doeleinden. Veel collega's in de GWW-sector maken daar regelmatig gebruik van voor werken op en langs het water, meestal op moeilijk bereikbare plaatsen. Zo krijgen we samen de mooiste projecten van de grond. Teamwork in polderland.



Van Schie B.V.
Constructieweg 100
3641 SP Mijdrecht

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



VANSCHIE
continu in beweging