

BEENS IN BEELD



Circulair Depot en Concern voor Werk maken samen werk van SROI

Onlangs werd het Circulaire Depot van Beens Speciale Projecten in Lelystad officieel geopend. Betonnen vloeren van gebruikte damwanden bieden er letterlijk ruimte aan circulaire ambities. Op het buitenterrein liggen stapels materialen klaar voor een tweede leven. Ze worden in de constructiehal en de gloednieuwe houtzagerij op maat gemaakt voor hergebruik. Het Circulaire Depot is niet alleen een fijne werkplek voor de vaste werknemers van Beens Groep. Ook vakmensen van het Concern voor Werk voelen zich er als een vis in het water. Bedrijfsleider Harry Post, voorman Cor Korthoef en werkvoorbereider Bert Drenthe vertellen graag, hoe Social Return on Investment (SROI) hier handen en voeten krijgt.

“De opening was een mooie gelegenheid om onze relaties te laten zien, dat circulariteit en SROI ons menens zijn. Veel van onze opdrachtgevers waren bij de opening aanwezig. Dat vinden wij belangrijk, want ambities gaan pas echt leven, als je ze op locatie kan laten ervaren. We zitten binnen onze sector in de kopgroep als het gaat om circulaire toepassingen. Ook als opdrachtgevers nog niet zover zijn, hebben we het lef om alvast circulair te denken en te doen. Dat werd door wethouder Sjaak Kruis van de gemeente Lelystad tijdens de opening beaamd en die erkenning waarderen we erg,” aldus Post.

“We realiseren onze circulaire ambities graag door maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Daarom werken we samen met het Concern voor Werk. Zij leveren vakmensen met een achterstand tot arbeidsmarkt. Wat wij ze kunnen bieden is zekerheid en betekenisvol werk. ‘Wij werken liever hier in de werkplaats dan op een locatie waar we schroefjes moeten sorteren’, hoor ik regelmatig. Ze horen er dan ook echt bij. Minimaal een keer per maand gaan we met ze om tafel: wat gaat goed, wat kan beter? Daar komen soms verrassende tips uit die net zo



V.l.n.r.: Bert Drenthe, Gert-Jan, Cor Korthoef en Jeroen

waardevol zijn voor ons bedrijf als adviezen van ieder andere werknemer.”

Korthoef is de voorman van Gert-Jan en Jeroen. Hij kent de jongens al vanuit hun vorige werkgever, een sociale werkplaats. Trots vertelt hij: “De jongens zijn elkaars tegenpolen, de één heel druk en de ander heel stil, en

beiden komen ze hier helemaal tot leven. Ze voelen zich gewaardeerd en uitgedaagd, in tegenstelling tot het eentonige werk daarvoor.

Drenthe vult aan: “Je ziet ze groeien in hun werkzaamheden en daarmee kunnen ze steeds meer verantwoordelijkheid aan. Ook de afwisseling in het werk draagt bij aan die ontwikkeling. Het ene moment werken ze aan de renovatie van een brug, het andere moment zijn ze pontons aan het afmonteren. Gert-Jan en Jeroen zijn hier nu sinds juni en wat mij betreft komen er meer jongens van Concern voor Werk ons helpen. Het werk hier neemt alleen maar toe.”



Het mes snijdt aan twee kanten: wij hechten waarde aan SROI, zij hechten waarde aan betekenisvol werk.

Harry Post Bedrijfsleider Beens Groep



Zien is geloven!

Met de aanwas van jonge mensen in ons bedrijf realiseer ik mij steeds vaker, hoeveel er veranderd is in de afgelopen decennia. De vraagstukken op het gebied van waterveiligheid, waterkwaliteit en natuurbescherming worden steeds complexer. Hetzelfde geldt voor de oplossingen die van ons waterbouwers verwacht worden. Vroeger legden opdrachtgevers een ontwerp opdracht bij een ingenieursbureau neer. Daar kwam een ontwerp met een RAW-bestek uit dat wij mochten afprijzen. Als het bestek niet helemaal aansloot bij de praktijk, dan leidde dat tot meerwerk en daarmee tot conflicten.

Gelukkig zitten we tegenwoordig steeds vaker al voor de ontwerpfase bij opdrachtgevers aan tafel. Zo kunnen we veel risico's aan de voorkant al benoemen en oplossingen aandragen. Bijvoorbeeld op het gebied van uitvoerbaarheid van het werk, schadeloos bouwen en hergebruik van vrijgekomen materialen. Ook hebben we dan de ruimte om mee te denken in ambities op het gebied van circulariteit, biodiversiteit en duurzame energie. Hoe je die vroegtijdige samenwerking noemt, verschilt per opdrachtgever: bouwteams, 2-fasen contracten, Samenwerkingsovereenkomsten (SOK's), noem maar op.

Hoe complexer de omgeving, des te lastiger de beheersbaarheid en daarmee de mogelijkheid om alles van tevoren dicht te timmeren. Ik pleit voor gecontroleerde onzekerheid, op basis van vertrouwen en bewezen resultaten. Op een gegeven moment moet je gewoon beginnen en ruimte laten voor fasegewijze verbetering. Juist in complexe omgevingen en in projecten die onder tijdsdruk staan, werkt deze aanpak. Als Beens Groep kiezen we bewust voor dit soort uitdagende opgaven. Ze passen ons goed. We kunnen ons onderscheiden en we hebben lol in de zoektocht naar oplossingen.

Het programma De Verbinders biedt onze sector de kans om naar nieuwe vormen van samenwerking te zoeken. Daarom ben ik promotor van het verbeterteam dat SOK Kademuren Amsterdam onder de loep neemt. Wat we gezamenlijk leren, moet je in de praktijk terugzien. Daarom nodig ik opdrachtgevers en leveranciers graag uit op locatie. Wie de Herengracht in Amsterdam, de oevers in Noord-Holland of ons Circulair Depot in Lelystad bezoekt kan met eigen ogen zien, dat samenwerken op basis van vertrouwen en vakmanschap werkt. U bent van harte welkom!

Ik wens u alvast hele fijne feestdagen en een voorspoedig en inspiratievol 2024!

Karst-Jan Beens
Algemeen directeur

Praktijkgerichte verbetering verbindt

In september 2023 ging alweer de zesde editie van het programma De Verbinders van start, met vier verschillende projecten waaronder de Samenwerkingsovereenkomst Kademakers Amsterdam (SOK). Onder deze samenwerkingsovereenkomst werkt de combinatie Beens – Count & Cooper sinds januari 2021 aan het herstel van kademuren in de Amsterdamse binnenstad. De overeenkomst met de gemeente heeft een looptijd van zes jaar, met een mogelijkheid tot verlenging van twee keer twee jaar. Het is een langdurig en complex project dat een woelige start kende. Er is de afgelopen 2 jaar dan ook flink geïnvesteerd in de samenwerking tussen de projectteams van opdrachtgever en opdrachtnemer. Herengracht 1.0, het eerste concrete resultaat van de intensieve samenwerking, wordt deze maand afgerond. De leerpunten uit de eerste fase bieden het verbeterteam waardevolle handvatten om binnen het programma aanbevelingen te bedenken voor Herengracht 2.0 en volgende fasen. **Hamvraag: hoe kunnen we volgende deelprojecten efficiënter realiseren?**

Directievoerder Jan Adriaanse is een van de twee sleutelspelers die namens de gemeente in het verbeterteam zit. "We moesten in het begin heel erg zoeken naar een goed doelbeeld. We keken veel te breed, het SOK Kademuren Amsterdam bestaat uit 200 kilometer te herstellen kademuren, waaraan we met drie opdrachtnemers werken. Het advies van De Verbinders was om focus aan te brengen. Dat werd dus de samenwerking in fase 1 van de Herengracht. Door het behapbaar en concreet te maken, kregen we grip op de aanpak. We zijn allemaal doeners, een zweverige benadering past niet bij ons. Nu we in teamverband de kerndoelen hebben vastgesteld, kunnen we deze in kerngetallen vastleggen. Doelstellingen moeten meetbaar zijn. Het is bovendien een tijdrovend traject, dus je moet goed afbakenen met welke verbeterdoelen je aan de slag wil," aldus Adriaanse.

Je niet moet denken dat je alles al op de beste manier doet. Dat leidt tot tunnelvisie. Als je wilt leren van de inzichten van andere teams die voor dezelfde opgaven staan, kun je nog veel verbeteren. Met de ervaringen vanuit andere teams en onze eigen ervaringen willen we een efficiëntieslag maken. Daar profiteren zowel wij als opdrachtgever als Beens Groep van. En uiteindelijk de stad Amsterdam, waar we dit voor doen.'

Maarten Ottenhof vertegenwoordigt met 2 collega's de Beens Groep in het verbeterteam. Hij waardeert de stapsgewijze aanpak van het programma. "In de afgelopen sessies heeft ons verbeterteam het kernvraagstuk – hoe realiseren we zo efficiënt mogelijk de doelstellingen van de SOK Amsterdam?



Wat ik er persoonlijk uithaal? Dat je tijd moet nemen om te reflecteren op wat je doet.

Jan Adriaanse Directievoerder gemeente Amsterdam

– vertaalt naar een doelbeeld waar oplossingen voor nodig zijn. Die oplossingen kunnen vanuit verschillende invalshoeken komen. Zo nemen we bijvoorbeeld de contractvorm onder de loep. Nu start de samenwerking nog als de opdrachtgever het Definitief Ontwerp (DO) gereed heeft en wij als aannemer dit gaan beoordelen. Als opdrachtnemer wil je het liefst al ruim daarvoor aan tafel, zodat je knelpunten kunt signaleren. En de oplossingen vervolgens mee kunt laten nemen in het DO. Dit vraagt een bouwteamachtige samenwerking.

Lees het hele artikel op onze website



De doener in mij wil toewerken naar praktische toepasbaarheid, het 'simpel' houden.

Maarten Ottenhof Projectleider Beens Groep





Voortvarend op weg naar duurzame oevers

Sinds september 2020 werkt aannemerscombinatie Beens Groep/Hakkers aan duurzame oeverconstructies langs Noord-Hollandse kanalen. Aan het omvangrijke project ligt een langdurige samenwerkingsovereenkomst met Provincie Noord-Holland ten grondslag. In 6-8 jaar worden circa 20 oevertrajecten aangepakt, met ambitieuze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, biodiversiteit en waterkwaliteit. Inmiddels zijn de eerste oevers klaar, wordt er geëxperimenteerd in diverse pilots/proeftuinen en is er volop belangstelling vanuit andere overheden. Hoogste tijd om Ed Leuven, Senior projectmanager oevers bij de Provincie Noord-Holland, en Jan Junte, projectleider bij Beens Groep, naar de ervaringen tot nu toe te vragen.

“Het grote voordeel van deze aanpak is dat je ambities kan inbouwen die investeringen van beide kanten vragen. Vanuit het overkoepelende programma Duurzame Infrastructuur willen de milieukosten bij het vervangen van oevers met 80% terugdringen. Tegelijkertijd willen we de natuur versterken, biodiversiteit vergroten en de waterkwaliteit verbeteren”, legt Leuven uit. “Om die ambities te realiseren moet je transparant samenwerken met de markt, bij voorkeur over een langere periode. Zodat je opgedane kennis en ervaringen niet verloren laat gaan en waardevolle lessen meeneemt in volgende trajecten. Dat past bij ons als lerende organisatie.”

Junte vult aan: “We monitoren en evalueren de uitvoering van ieder oevertraject op basis van vooraf bepaalde prestatienormen. We gebruiken daarvoor een real time database en een dashboard dat we delen met de provincie. Zo kunnen we op relatief korte termijn kansen benutten en risico's beheersen, terwijl we toewerken naar

het behalen van de lange termijn doelstellingen. In de voorbereidingsfase bedenken en ontwerpen wij alles in bouwteamverband. In de uitvoeringsfase werken we op basis van UAV cg. Door vroegtijdig mee te denken komen we tot realistische en maakbare ontwerpen die aansluiten op de ambities van de provincie. Hoe realistischer het ontwerp, op basis van vroegtijdig gedeelde kennis, des te groter de kans dat je de KPI's haalt of zelfs overtreft. Het borgen van stakeholdertevredenheid is een aparte KPI, die tijdens het gehele werk wordt gemonitord.”

Natuurvriendelijk experimenteren

September 2021 ging de uitvoering van het eerste traject van start: ruim 3,5 oever langs de Westfriesche Vaart.

Duurzaam presteren begint met investeren in een lange termijnvisie.

Jan Junte Projectleider Beens Groep



Toekomstperspectief, dat is wat onze samenwerking kenmerkt.

Ed Leuven sr. projectmanager Provincie Noord-Holland

De oever werd voor 77% gerealiseerd met hergebruikte stalen damwandplanken uit het Twentekanaal. Over 725 meter werd een groene deksloof aangelegd, eveneens van hergebruikte houten damwanden waarop Echt Lepelblad groeit. Deze plant komt van nature langs het kanaal voor en levert een belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit. De gehele oever is fauna-uittreedbaar. Daarnaast loopt er in samenwerking met de TU Delft nog een pilot voor biodynamische oevers. De proef is gebaseerd op de grote draagkracht van wortels van gewassen als hoppe en wilgen die een beschoeiing van hout of staal overbodig zouden kunnen maken.

Leuven: “Forse ambities op het gebied van biodiversiteit en waterkwaliteit bereik je niet alleen met vertrouwde werkwijzen uit het verleden. Je moet durven innoveren en experimenteren. Dat doen wij met behulp van proeftuinen die we op programmaniveau initiëren.



Door nieuwe technieken in proeftuinen van 50 meter uit te proberen, voorkomen we vertraging in de rijdende trein van trajecten in uitvoering. Succesvolle innovaties kunnen we na evaluatie van de proeftuinen meenemen in ontwerpen voor toekomstige trajecten.”

Op dit moment lopen er verschillende andere pilots. Zo worden er taludrasters van biologisch afbreekbare restproducten uit de patatindustrie getest.

Lees het hele artikel op onze website



De drijvende kracht van Beens Groep

Meewerken aan betere vaarwegen en ons land beschermen tegen het water. Dat is wat ons drijft. In het perspectief van de stijgende waterspiegel, door de opwarming van de aarde, heeft die drive meer urgentie dan ooit. Beens Groep heeft alle expertise en materieel in huis voor toekomstbestendige oplossingen in waterbouwkundige constructies en baggerwerken. We werken nauw samen met onze opdrachtgevers, partners en leveranciers. En zo innovatief en duurzaam mogelijk, om de impact op het milieu te minimaliseren en bij te dragen aan een beter klimaat. Bij Beens Groep ontwikkelen, organiseren en realiseren we elk project op basis van onze kernwaarden:



Bekwaam



Betrokken



Betekenisvol



Waterbouwconstructies van hoge kwaliteit

Als het constructies voor de waterbouw betreft, gaat geen zee de specialisten van Beens Groep te hoog. Begin 2024 zullen de afmeervoorzieningen voor de sleepboten van Defensie in Den Helder gereedkomen. In de haven van IJmuiden realiseerde Beens Groep dit jaar voor de Rijksrederij, onderdeel van Rijkswaterstaat, al de aanleg van een forse afmeersteiger met drie loopbruggen. Beiden projecten zijn staalwerken van formaat, letterlijk en figuurlijk.

Afmeervoorzieningen Marinehaven Den Helder

Bedrijfsleider Harry Post is nauw betrokken bij de realisatie van de afmeervoorzieningen voor sleepboten van de Koninklijke Marine in Den Helder. In de constructiehal van Beens Groep wordt één van de drie stalen pontons van 30 bij 5 meter in elkaar gelast. Begin volgend jaar zullen ze op locatie worden geïnstalleerd.



Strengere eisen

“Als Beens Speciale Projecten hebben wij een raamovereenkomst met Rijksvastgoedbedrijf voor het onderhoud van de Marinehaven in Den Helder”, begint Post: “Een aantal jaren geleden is Defensie i overgestapt op Noordzee-klasse sleepboten. Omdat deze boten beduidend groter zijn, voldoen de oude steigers niet meer. Er moeten nieuwe afmeervoorzieningen komen die passen bij het formaat van deze nieuwe schepen. In een bouwteam met opdrachtgever Rijksvastgoedbedrijf hebben we een ontwerp uitgewerkt, waarin de eisen die door defensie worden gesteld volledig zijn meegenomen.

Denk hierbij aan de nutsvoorzieningen (water en stroom), maar ook een werkplaatsunit op de pontons, inclusief opslag voor materialen.

Plug-en-play

De productie van drie pontons die de basis van deze afmeervoorzieningen vormen, is in volle gang. “Omwille van de tijd hebben we het laswerk van twee pontons uitbesteed. De derde wordt in onze eigen constructiehal gemaakt. We praten hier over stalen pontons van 30 bij 5 meter per stuk. Een kolfje naar de hand van onze vakbekwame lassers. Zodra ze gereed zijn, worden ze versleept naar onze loswal in Lelystad. Hier wordt het steigerdek met werkplaatsunit alvast gemonteerd, net als alle elektrotechnische voorzieningen. Voor het montagewerk van het dek zijn werknemers die via het Concern voor Werk bij ons werken in touw, mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Zo combineren we vakmanschap met social return on investment.

Begin volgend jaar verschepen we de pontons zo volledig mogelijk naar Den Helder. Of eigenlijk verslepen, want de pontons worden vanaf onze loswal in Lelystad door sleepboten naar Den Helder gebracht. Medio februari moet de afmeervoorziening gereed zijn”, vertelt Post.

Afmeervoorzieningen Noordzeekanaal bij IJmuiden

In het Binnenspuikanaal van het sluizencomplex in IJmuiden maakt een innovatieve constructie de terugvoer van zoutwater naar de zee mogelijk. Om ruimte te bieden aan deze Selectieve Onttrekking worden bestaande afmeersteigers en wachtplaatsen verplaatst naar de



zuidzijde van het Noordzeekanaal. Beens Groep is in opdracht van Van Hattum en Blankevoort verantwoordelijk voor een drietal loopbruggen en een nieuwe afmeervoorziening. De montage heeft heel wat voeten in de aarde, of liever gezegd, heel wat palen in het water. Werkvoorbereider Maarten Vos geeft graag een inkijkje in dit bijzondere staaltje waterbouw en de logistiek.

Slimme ontwerpkeuzes

Dat je met een slim ontwerp het werk buiten tot een minimum kunt beperken, kan Vos uit eigen ervaring bevestigen. Hij is als werkvoorbereider intensief betrokken bij de aanleg van de afmeervoorziening. Een drietal loopbruggen van 25 meter zijn al gerealiseerd. Ze verbinden de nieuwe afmeerplaatsen van de beroepsvaart met het vaste land. De 100 meter lange afmeersteiger, bedoeld als afmeerlocatie voor de werkschepen van de Rijksrederij, is eind dit jaar gereed. In de steiger is een plateau verwerkt waarop een autolaadkraan kan afstempelen, onder andere om de schepen van bevoorrading te voorzien en onderhoud te plegen. Vos: “Van de loopbruggen was reeds een Voorlopig Ontwerp beschikbaar, van de steiger alleen de functionele eisen. Het ontwerp van beide soorten constructies was uitdagend, niet alleen omdat we aan hoge kwaliteitsnormen voor offshore producten moesten voldoen. Ook omdat we goed moesten nadenken over de logistiek en de montage ter plekke. Dit zijn waterbouwconstructies waarbij je letterlijk op het water bouwt. Dat betekent dat je toch met andere ogen naar het ontwerp en het materiaalgebruik kijkt.

Millimeterwerk met een 110-tons kraan

Met alleen een schetsontwerp als raamwerk en een flink programma van eisen als randvoorwaarde moet je voortdurend checken, of je voorwaarden van de opdrachtgever op de juiste manier interpreteert. Uiteindelijk kom je dan tot een bouw pakket dat snel en efficiënt in elkaar gezet kan worden. Dat we onze collega's die het buiten moeten maken al bij ontwerpkeuzes konden betrekken, heeft ons enorm geholpen bij de uiteindelijke installatie.

Zo moesten de steigerdelen op een fundering van eerder aangebrachte buispalen komen, echt millimeterwerk en dat met een 110-tons kraan. Ook moest de steiger demontabel zijn, in verband met circulariteit en eventuele reparaties na een aanvaring. Deze eis werd in een later stadium toegevoegd, waardoor weer extra slimmigheid nodig was. Uiteindelijk bleek een dubbele overmaatse flens de perfecte oplossing,” vertelt Vos enthousiast.

Lees ook “Waterbouwconstructies van hoge kwaliteit” op GWW

