

# Werken én wonen in een bouwput



De bouwput voor het Centraal Station. In het midden het ponton met slaapaccommodatie. FOTO'S RAYMOND SCHINDELER/CONCRETE BOUW FOTOGRAFIE

## De Entree

De gemeente Amsterdam vernieuwt het stationsgebied aan de centrumzijde van Amsterdam Centraal. Het hele gebied tussen de Schreierstoren en de Droogbak is over zo'n vijf jaar overzichtelijker en aantrekkelijker. Het project wordt De Entree genoemd. Elke dag passeren 300.000 mensen dit gebied. Er vertrekken en komen 1300 trams per etmaal.

Voor het CS komt meer water, meer groen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Onder het water komt een fietsenstalling voor maar liefst 7.000 fietsen. Knelpunten in het verkeer zijn aangepakt. Sinds 2018 rijden er geen auto's meer voor het station; bussen en doorgaand autoverkeer zijn verhuisd naar de IJ-zijde.

De Westertoeegang is verdiept. Er komt een nieuwe tramspoor, nieuwe tramhaltes, nieuwe steigers en kades en het Stationsplein wordt van natuursteen. De Entree sluit qua uitstraling aan op de Rode Loper over het Damrak.

Meer water, lage kades en steigers worden de toekomst. Ter hoogte van het Victoria hotel wordt een groot deel van het Prins Hendrikplantsoen uitgegraven. Zo wordt het middelste deel van het Open Havenfront groter en wordt deels de lijn van oude, historische kade weer zichtbaar. Aan het water komen verlaagde kades met enkele steigers.

Hoofdaannemer van het omvangrijke werk is Max Bögl Groep. De Beens Groep met Schager dochter Beens Dredging is één van de onderaannemers en onder meer verantwoordelijk voor het waterbouwkundige werk aan de fietsenkelder die na de bouw onder een laag water uit het zicht verdwijnt. Nu staat er links van het CS nog een fietsenstellage.

Elke dag passeren 300.000 mensen en 1300 trams het Centraal Station van Amsterdam, de drukste plek van het land. En precies daar werkt het bedrijf Beens Dredging uit Schagen mee aan een fietsenstalling voor 7000 rijwielen van Amsterdammers en forensen.

**N**adat de IJ-zijde van het Centraal Station van Amsterdam in het afgelopen decennium volledig werd gerenoveerd, is nu de voorzijde aan de beurt. Het altijd chaotische Stationsplein wordt de komende jaren herschapen in een oase van overzichtelijkheid. De Entree noemt de gemeente de rigoureuze aanpak die volop gaande is.

Als partner van hoofdaannemer Max Bögl werkt Beens aan het waterbouwkundige werk voor de nieuwe fietsenkelder waar eerder die met de fiets van of naar het station gaat straks het halve uur kan stallen.

werk. Een enorme bouwkuip maken op de drukste plek van Nederland is geen sinecure. Aan de andere kant is het een werk dat een beroep doet op al onze vindingrijkheid en technisch vernuft. De klus klaren op zo'n bijzondere plek in het hart van Amsterdam is een uitdaging en machtig interessant."

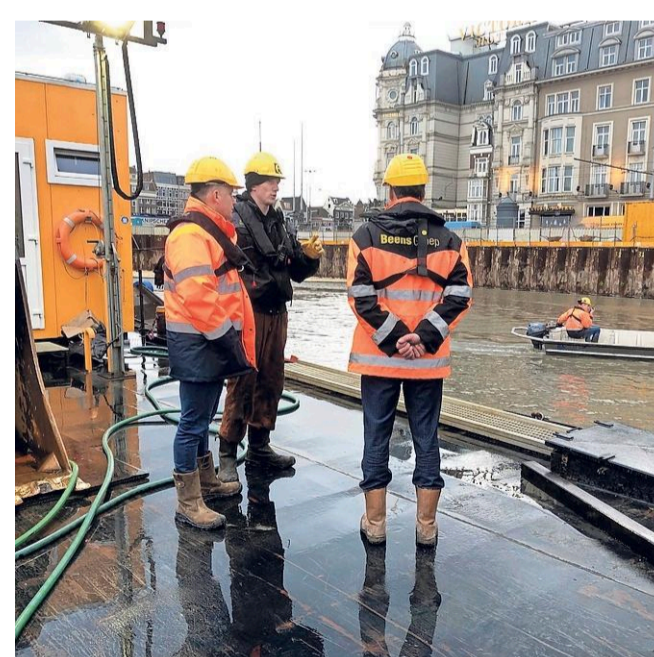
**Parkeren**  
Uitvoerder Jochem is gewend de auto op de bouwplaats te parkeren, maar reken maar niet dat dit kan op de bouwplaats van De Entree: „Nee, als ik dat doe, krijg ik zo een bekeuring. Mijn auto staat dus in de parkeergarage hier vlakbij. Alleen voor bedrijfsvoertuigen die essentieel zijn voor materieel en dergelijke krijgen we een ontheffing."

Naast het afgraven van het land waar eerst de trambaan overheen liep, wordt ook grond en water uit de een hectare grote bouwput geschept. De kraanmachinisten Jetze Dijkstra en Loyd Schepper wonen aan de overzijde van het IJsselmeer. Ze werken twaalf uur per dag. Van zeven uur 's ochtends tot zeven uur 's avonds en dat soms zes dagen in de

week. Loyd Schepper: „Dat zouden we niet kunnen als we woon-werkverkeer hebben. We wonen op het ponton in de bouwput. Zijn dus altijd op het werk en houden zo ook een oogje in het zeil."

Hun ponton-woning is voorzien van alle gemakken. Beide mannen hebben een eigen slaapkamer en in de woonkamer staat zelfs een apparaat waarmee je krachttraining kunt doen. Karst Jan Beens: „Naast het maken van de bouwkuip waar de door Bögl te bouwen betonnen parkeergarage in komt, vervangen we kademuren, voeren baggerwerk uit en hebben we tijdelijke steigers voor de rondvaartboten gemaakt. Ook de definitieve steigers voor reders als Lovers bouwen we terug op de gewenste locaties."

**Familiebedrijf**  
Volgens Beens is het bouwen op deze plek en onder deze omstandigheden - al het verkeer moet gewoon doorgang vinden - een werk van de buitencategorie. Karst Jan Beens: „Ons familiebedrijf bestaat nu ruim zestig jaar. We zijn specialist in waterbouwkundig werk op de grens van land en water.



Een kijkje vanaf het ponton op het werk.

Mijn grootvader is eind jaren vijftig voor zichzelf begonnen in de Flevopolder. Door mijn vader, en zijn broers, is het bedrijf verder uitgebouwd. Nu heb ik de leiding en doe ik mijn best om de onderneming verder te laten groeien. Ik wil Beens Groep als een goed rentmeester kunnen overdragen aan de vierde generatie."

Sinds vijf jaar heeft de in Genemuiden gevestigde onderneming een eigen baggertak in Schagen. Ewald Scholten werd voor dat doel door Karst Jan Beens in de arm genomen. Scholten: „In mijn vorige baan was ik ook directeur, maar dan van een bedrijf dat eigendom was van een multinational. Als je wilde investeren, moest je



Ewald Scholten en Karst Jan Beens.

voorstel vervolgens enkele managementlagen passeren. Bij Beens is dat anders; er kan sneller geschakeld worden."

### Duurzaam

Om De Entree vorm te geven en zo weinig mogelijk overlast voor het verkeer in de stad te veroorzaken heeft Beens Groep een laad- en

loswal in het Amsterdamse havengebied ingericht. Daar kan materieel verscheept worden en liggen de diverse vaartuigen afgemeerd. „We hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan", zegt Scholten. „Vervoer over het water is in Amsterdam praktisch uitgevonden en we maken volop gebruik van alle waterwegen. Die afspra-

ken hebben we ook met de gemeente, want die volgt alles kritisch en nauwlettend."

Karst Jan Beens is blij met de samenwerking met Max Bögl: „Zij bouwen de parkeergarage voor fietsen. Wij zijn hun partner voor de waterbouw. Onze Schager dochter Beens Dredging voert het baggerwerk uit. De



Kraanmachinist Loyd de Schepper.

samenwerking met Bögl verloopt gesmeerd. Dit hele werk is een complexe logistieke uitdaging. We werken in hartje Amsterdam, maar de uitstraling naar de werkgelegenheid in Noord-Holland is evident", besluit Karst Jan Beens.

Arie Booy