

Leuke klus in Italië

Chaufeurs op een stenenauto maken meestal geen grote buitenlandse ritten. Bij Marjo Salari hadden de chauffeurs een klus waarvoor ze vijf dagen in Italië waren.





1



3



2

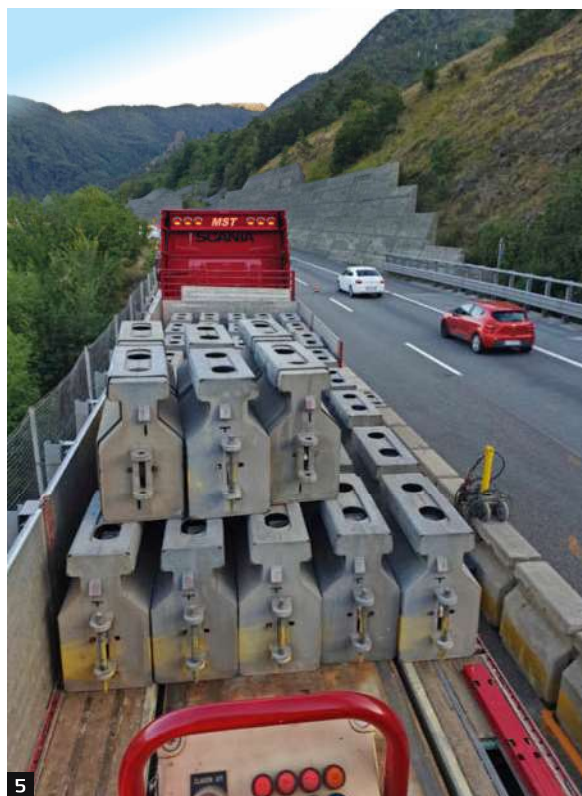


4

Marjo Salari (officieel: MST Logistics) is specialist in het vervoeren en plaatsen van barriers. Dat zijn betonnen of stalen vangrails waarmee rijstroken kunnen worden afgezet bij wegwerkzaamheden. Als partner van de Amerikaanse fabrikant Lindsay heeft Salari het alleenrecht om het QMB-systeem te plaatsen. De letters QMB staan voor Quick Moveable Barriers: het systeem werkt met stevige betonnen afzettingen die ondanks hun gewicht snel kunnen worden verplaatst. Een snel verplaatsbaar systeem was juist wat de Italianen nodig hadden bij de onderhoudswerkzaamheden op de A26 bij Genua. Vandaar dat ze voor Lindsay kozen, dat op zijn beurt Salari inschakelde.

Teamwerk

Salari had een ploeg van twintig man samengesteld om in vijf dagen de klus te klaren. „Het was afzien”, vertelt chauffeur Herman de Graaf (50), die al 22 jaar bij Salari in dienst is. „Het was namelijk hard werken en sommige dingen gingen ook heel anders dan we hadden verwacht. Toch was het de moeite zeker waard. We hebben een ploeg die vaker dit soort klussen in het buitenland doet en we hebben met elkaar de grootste lol. Vooral 's avonds natuurlijk, als het werk is gedaan en we in een gezellig



5

1. De acht stenenwagens reden in optocht naar Italië; in München werden nog een paar vrachten barriers opgepikt om mee te nemen.

2. Op een vrijgehouden parkeerplaats waren de 8.000 barriers verzameld die voor de wegafzettingen nodig waren.

3. Even wachten tot de wegbeheerder het sein geeft dat er met het werk kan worden begonnen. In Italië kan dat iets langer duren dan in andere landen.

4. Op de parkeerplaats werden de barriers geladen en stond de servicebus met de koffie.

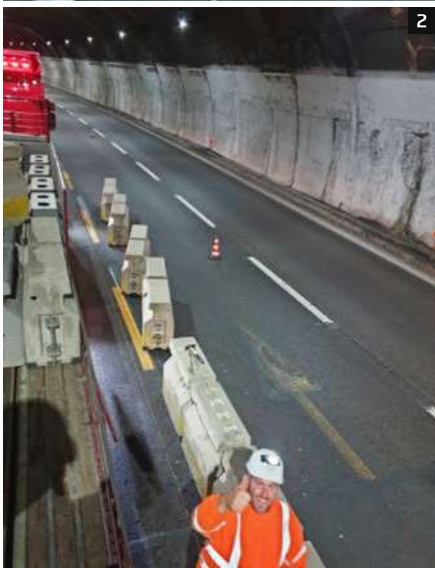
5. Elke barrier weegt zo'n 650 kilo en op een trailer kun je er 28 meenemen.



1



4



2



3



5

1. Op de A26 van Genua naar Alessandria bevinden zich diverse tunnels. Ook daar moesten natuurlijk barriers worden geplaatst.

2. Met drie trucks werden de barriers aangevoerd en met één truck werden ze netjes achter elkaar geplaatst en vastgemaakt.

3. Aan sommige viaducten kun je zien dat onderhoud wel nodig is.

4. Ook twee Scania's van compagnon Geurtsen waren van de partij.

5. De speciale machine die per dag twee keer de barriers moet verplaatsen, werd door een dieplader van Salari aangevoerd.

restaurantje wat eten en drinken en veel foute grappen maken. Een week van tevoren waren de meeste barriers al door onze netwerkpartners vanuit München naar Genua gebracht. Daar werden ze neergezet op een speciale parkeerplaats, dicht bij de plek waar moest worden gewerkt. Met negen stenenauto's - zes van Salari, twee van compagnon Geurtsen en één van Vermeulen uit Hazerswoude - werden de laatste barriers in München opgepikt en naar Genua meegenomen.

Communicatie

„We hebben eerder dit soort klussen gedaan in Duitsland, Denemarken, en Oostenrijk”, vertelt projectleider Jurriaan van Maurik. „Met de Italianen is het toch even wennen, vooral vanwege de communicatie. Gelukkig heb ik een vertaal-app: die heeft overuren gedraaid. Het is opvallend dat zelfs directieleden van een Italiaanse rijkswaterstaat-organisatie alleen maar Italiaans spreken. Ook de cultuur is anders. Als je in Duitsland met een bedrijf afspreekt dat de weg om acht uur 's ochtends wordt afgesloten, is die weg ook daadwerkelijk om die tijd afgesloten. In Italië kan het zomaar een uur later worden. Daar moet je gewoon rekening mee houden.” De Italianen zijn bezig met onderhoud aan de tunnels op de route A26 van Genua naar Turijn en Milaan. Dat is

een enorm drukke snelweg met drie rijstroken in beide richtingen, waar heel veel vrachtverkeer over gaat. Tijdens de werkzaamheden moest één rijbaan helemaal worden afgesloten en moest al het verkeer over de andere rijbaan worden geleid. De rijstroken van die andere rijbaan moesten zo worden verdeeld dat er tijdens het spitsuur in de ochtend twee rijstroken in de richting van de stad beschikbaar waren en tijdens het spitsuur in de avond twee rijstroken in omgekeerde richting. Twee keer per dag moesten de rijstroken dus anders worden ingericht. Dat is de reden dat de Italianen kozen voor het barriersysteem van Lindsay: bij dit systeem is de wegafzetting vrij gemakkelijk te verplaatsen van de ene rijstrook naar de andere. Daar wordt een speciale machine voor gebruikt, die met een snelheid van acht kilometer per uur de betonnen blokken een baan opschuift.

Twee ploegen

Jurriaan had de mannen in twee ploegen verdeeld, die van twee kanten van de wegwerkzaamheden naar elkaar toe werkten. Elke ploeg bestond uit vier trucks: drie trucks om steeds nieuwe barriers van de parkeerplaats aan te voeren en op de bestemde plek te plaatsen en één truck om de barriers aan elkaar te koppelen.



Doordat ieder op elkaar is ingespeeld, kunnen in vijf dagen 8.000 barriers worden geplaatst



Op elke truck zaten twee chauffeurs: één om de truck te verplaatsen en één om de kraan te bedienen. Bij de barriers waren dan nog vier medewerkers aanwezig: één om een stalen pen in de barriers te plaatsen, twee man om met een hydraulische pers de stalen pennen er dieper in te slaan en één man om de pennen aan de onderkant te borgen. De werkdagen waren gepland van acht uur 's morgens tot zeven uur 's avonds.

Tegenslag

Doordat iedereen op elkaar is ingespeeld, is het mogelijk in vijf dagen 8.000 barriers te plaatsen, althans in het ideale geval. „Een paar maanden eerder, in januari van vorig jaar, hadden we ook in Italië barriers geplaatst over een veel kortere afstand en dat ging van een leien dakje”, vertelt Jurriaan. „Deze keer was er wel wat tegenslag. In de eerste plaats bleek dat net in de week dat wij aan de gang waren er ook een enorm evenement

6. Vanwege onvoorziene omstandigheden moest een deel van het werk in de avond worden uitgevoerd.

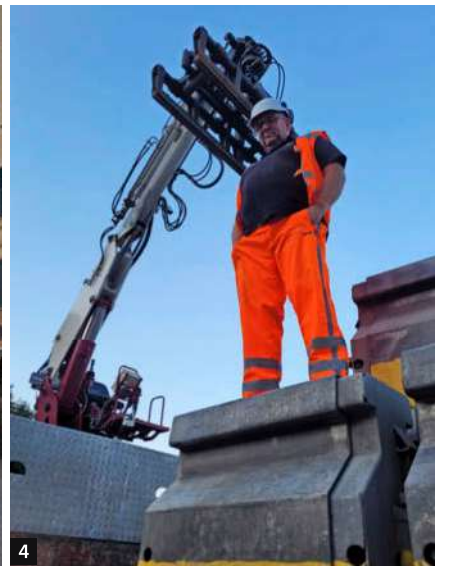
7. De Italiaanse viaducten bevinden zich soms op grote hoogte. Je kunt beter niet over de rand kijken.



1



3



4



2



5

1. De speciale machine voor het verplaatsen van de barriers.

2. Tegenover het hotel van de medewerkers werden de trucks op het terrein van een tuincentrum geparkeerd.

3. In het stadje Ovada werd elke avond de inwendige mens verzorgd in een typisch Italiaans restaurantje.

4. Herman de Graaf, die de meeste foto's bij dit verhaal maakte, kijkt toe of alles goed verloopt.

5. Aan het eind van de klus nog even een groepsfoto op de snelweg.

6. Mooi moment: de twee ploegen die elk aan een ander uiteinde van het traject waren begonnen, ontmoeten elkaar.



6

in Genua was georganiseerd: de Wereldhavendagen. Er ontstonden zulke lange files dat de Italianen ons op een gegeven moment vroegen om te stoppen en 's avonds verder te gaan. Heel raar natuurlijk dat de Italianen daar van tevoren met de planning geen rekening mee hadden gehouden.

Ook bleken er op de rijbaan waar wij de barriers moesten plaatsen asfalteringswerkzaamheden aan de gang te zijn. Daarbij hadden ze er geen rekening mee gehouden dat onze trucks er steeds langs moesten om nieuwe barriers op te halen. Verder bleken de Italianen ineens heel veiligheidsbewust te zijn geworden, natuurlijk naar aanleiding van het instorten van de brug bij Genua. We moesten van tevoren een heel veiligheidsplan opstellen en werden ter plekke om de haverklap gecontroleerd of we wel de goede kleding hadden en op de juiste manier werkten. Dat heeft ook voor vertraging gezorgd. Uiteindelijk is het ons wel gelukt de barriers allemaal op tijd op hun plaats te krijgen. Daarna gingen we weer in optocht naar huis."

De chauffeurs verheugen zich al op het moment dat ze opnieuw naar Italië moeten om de barriers te demonteren en weer op te halen. ■

FOTO'S HERMAN DE GRAAF, TEKST BERT MATEBOER