

KIPPENVEL VAN INDRUKWEKKEND TRANSPORT BRUGLIGGERS

P. Engels

Ontwerputgangspunten Productie en Transport

Onlosmakelijk liggen de productie van prefab betonnen brugliggers en het transport ervan naar de bouwlocatie, in elkaars verlengde. Bij beide worden met regelmaat grenzen verlegd. Aan de ene kant de engineering en productie van langere en soms zwaardere liggers. En aan de andere kant het transport met totaalgewichten tot 230 ton. De grenzen van het transport lijken te naderen, omdat er over de weg tot 250 ton mag worden vervoerd en daarnaast het maken van bochten niet oneindig is, binnen de alsmaar toeneemende bebouwing.

Fred van der Meijden is algemeen directeur van Van der Meijden Transport en Beton Montage uit Koudekerk aan den Rijn. Hij is niet voor één gat te vangen, al zegt ook hij “ergens ligt natuurlijk wel de maat. Maar, als er grenzen om welke reden dan ook overschreden moeten worden, dan verzinnen wij gewoon wat nieuws, zoals vrachtwagens op pontons. Daarvoor hebben we gekozen toen er enorm grote liggers nodig waren voor het verbreden van de Hollandse Brug. Die transporten wa-

gehouden, bijvoorbeeld als de wagen van een ponton afrijdt waarbij instabiliteit kan optreden doordat de vrachtwagen heen en weer schudt.”

Vrijwel elk transport is zowel uitdagend als leuk. Fred van der Meijden vervolgt: “Ik betrap mezelf erop dat we zowel met kleine als met grote elementen te maken hebben en dat elk een eigen inbreng heeft. Grote brugliggers met een massa van 112 ton en een lengte van 43 m kunnen nog vanuit Koudekerk over de weg getransporteerd worden door Alphen aan den Rijn heen. Met die 43 m lange elementen kunnen wij nog alle bochten in die gemeente nemen. Wordt de lengte groter en het gewicht zwaarder, dan steken wij met een tijdelijke brugconstructie de Oude Rijn over. Dankzij deze ‘vinding’ kunnen we inmiddels brugliggers vervoeren tot ruim 64 m lengte en 160 ton gewicht. Uiteraard gebeurt het overzetten 's nachts, om het scheepvaartverkeer niet te hinderen. Bovendien moeten zware transporten steeds meer 's nachts plaatsvinden omdat het wegverkeer zo min mogelijk mag worden belemmerd.”



Opladen van de liggers voor nachtelijk transport



Nachtelijk transport door Van der Meijden

ren te zwaar om ze over de weg te laten rijden. Vandaar dat ze vanuit Koudekerk naar de Hollandse brug toe zijn gevaren. De vrachtwagens zijn vanaf de pontons aan land gereden en vervolgens via intern transport naar de bouwlocatie gereden”.

De samenwerking met Spanbeton dateert al vanaf de start van de betonfabriek. Van der Meijden: “het mooie is dat wij in onze samenwerking elkaar stimuleren om oplossingen te zoeken voor de combinatie productie en transport. Het ingenieursbureau van Spanbeton kan bijvoorbeeld slanker en dus lichtere liggers ontwerpen. Dan kunnen die liggers eventueel langer of hoger worden gemaakt, als men maar rekening houdt met het maximale tonnage. Op onze beurt denken wij als transporteur mee hoe een hoge ligger op een vrachtwagen met hydraulische vijzels stabiel wordt

Maanden voorbereiding

Dergelijke projecten betekenen wel een hele organisatie voor het transport. Maanden van tevoren moet worden begonnen met het regelen van vergunningen. Dan volgt er een hele rits aan aandachtspunten qua planning en organisatie, van overleg over rijtijden, rekening houden met werk aan de weg en omleidingen, politiebegeleiding, rijsnelheid, tijdstippen van montage enz. Voorts wordt het personeel voortdurend geschoold in eisen rond verkeer, transport, veiligheid en rijvaardigheid. Daarnaast praat je over de inzet van bijzonder materieel. Het gaat wel om 100 wielen per vrachtwagen en over een enorme hoeveelheid hydraulische hulpmiddelen. Als een technisch schakeltje in die keten je in de steek laat, gaat drie maanden planning overboord. Toch doen wij er alles aan om juist op be-



trouwbaarheid uitstekend te scoren. Wij weten dat het bij die ene nachtelijke montage soepel moet verlopen, want de halve bouwketen is er dan mee aan de slag.” In de voorbereiding is het een groot voordeel dat Spanbeton en Van der Meijden al zo lang een vaste relatie onderhouden, namelijk vanaf de dag dat Spanbeton werd opgericht in 1948. Bovendien zijn de beide bedrijven sinds 1977 burens, zodat men gemakkelijk voor overleg bij elkaar binnenloopt. Vraagstukken over transport en montage kunnen snel worden opgelost. Van der Meijden: “Het is een hecht samenspel geworden. Hierin zie je de meerwaarde van partners die wederzijds respect hebben en op elkaar kunnen vertrouwen. Die samenwerking betaalt zich op essentiële punten uit, want elk transport heeft zijn eigen vraagstukken. We hebben er al heel wat gereden, maar vaak staat het kippenvel me op de armen als ik een transport zie gaan en weet hoe we dit in voorbereiding en uiteindelijk transport hebben weten te klaren.”

Tijdelijke Maximabrug

Voor het werk Westrandweg met z'n vele grote brugliggers is een bijzondere oversteek over water van de Oude Rijn gemaakt. Van der Meijden: “Er is een tijdelijke pontonbrug gemaakt, de Tijdelijke Maximabrug gehe-

ten. Die ligt overdag langs de wal en wordt 's avonds laat via kabels en studpalen omgevaren tot die dwars over de Oude Rijn ligt. Over deze ontwikkeling zijn we al in 2005 gaan nadenken, samen met Hebo Maritiem. Toen waren het pontons die met een sleepboot op hun plaats werden gevaren, nu is het een 'vaste' invaarconstructie. Het werkt perfect. Via roll on roll off kleppen kunnen de vrachtwagens met brugliggers van 64 m en 160 ton over die tijdelijke brug rijden. Vervolgens gaan ze op weg naar Amsterdam, waar de liggers doorgaans tijdelijk worden opgeslagen, totdat ze voor montage in het werk worden afgeroepen. Over de Westrandweg gesproken, je hebt het wel over 3 kilometer viaduct, dat onder andere het spoor kruist. ”Het bezorgt mij extra kippenvel als ik bedenk dat er gedurende 2,5 jaar lang honderden brugliggers voor de Westrandweg in Amsterdam worden vervoerd. Zelfs met het gebruik van de tijdelijke brug wordt nog altijd voortdurend vooruitgang geboekt. Overigens hopen we in 2014 of 2015 een definitieve brugverbinding te hebben als vervanger van de tijdelijke Maximabrug.

Fred van der Meijden besluit: “Als je het spelletje een aantal keren hebt gespeeld, ga je steeds slimmer en efficiënter te werk. Dat geldt in algemene zin voor het ontwikkelen, produceren en transporteren van beton-



nen brugliggers. Dan rijdt je bijvoorbeeld in één nacht zeven liggers naar de A2 bij Utrecht, even met voor- en achterwaggen insteken, met twee kranen de ligger oppakken en in minder dan 15 minuten op zijn plaats monteren. Na een korte politiestop, die je ook moet regelen, rijdt het verkeer vervolgens ongehinderd door. Over een korte stop gesproken!

*boven: transport over water voor de Hollandse Brug
 onder: de tijdelijke maximabrug in gebruik*



Familiebedrijf

In mei 1935 kocht Willem van der Meijden voor fl. 870 een gebruikte Fordson vrachtwagen. Daarmee werden bouwmaterialen vervoerd voor Duinker & Verruijt, de toenmalige betonfabriek. Het transportbedrijf groeide en er kwamen meer vrachtwagen. In de oorlogsjaren werd het grootste deel in beslag genomen, behalve twee die onder stro bij boeren waren verstopt. Na de oorlog kon zoon Willem jr. het bedrijf uitbouwen. met een geconfisqueerde Duitse Mercedes en Canadese legertrucks. Bij de wederopbouw moest veel voor de bouwsector worden gereden. Fred en Teun van der Meijden kwamen in de zaak en sinds enkele jaren hebben hun zonen posities in het management. Inmiddels heeft het bedrijf een discipline Aannemersbedrijf voor de montage van prefab elementen, Transportbedrijven, een Garagebedrijf, een Exploitatiemaatschappij voor bedrijfshallen en buitenterreinen en een participatie in Mulder Montage B.V., Alphen aan den Rijn. In totaal telt het bedrijf zo'n 100 medewerkers.