

NATIONAAL

# U vraagt, wij draaien

Rijden op een vijfassige betonmixer van vijftig ton vraagt aandacht en zorg, zowel voor de auto als voor de lading betonmortel. Als die niet binnen twee uur op de plek van bestemming is, kun je namelijk aan de gang met hamer en beitel.



De mengmeester heeft alles onder controle.

**C**oen Boere heeft dat gelukkig nog nooit hoeven doen. „De planning is zodanig dat je ruimschoots op tijd op de loslocatie kunt zijn, zelfs als er files zijn of als je de weg volledig kwijt bent”, vertelt hij. „Wel is het belangrijk dat je de spullen goed schoonhoudt en eventueel gemorste stukjes mortel onmiddellijk wegspoelt”, legt hij uit. Daarvoor heeft Coen een watertank van 300 liter aan boord van zijn Volvo FMX 10x4.

Voordat we vandaag gaan laden voor een adres in Hilversum eerst nog even aandacht voor de veiligheid. Net als Coen moet de verslaggever een oranje broek en jas aan en worden helm, oorbeschermers, veiligheidsbril en hoge werkschoenen verstrekt. Veiligheid gaat boven alles. De oranje kleding moet bijdragen aan een goede zichtbaarheid op de bouwplaats en de hoge werkschoenen zijn een must vanwege uitstekende stukken beton of ijzer waarmee je op een bouwplaats in aanraking kunt komen.

## Hybride mixer

De betonmixer van Coen Boere heeft een hybride mixer-opbouw. Desgewenst kan die namelijk ook elektrisch worden aangedreven. Dat is handig voor binnenstedelijk werk en projecten waar geluid en uitstoot beperkt moeten blijven. Voor de hybride mixer is er een apart accupakket en een elektromotor tussen cabine en mixer geplaatst. Behendig rijdt Coen de wagen achteruit onder de



Coen rijdt de Volvo in de nieuwe groene kleur van Heidelberg Materials onder de trechter.



## 'Als ik na het lossen de trechter van de mixer niet schoon spoel, wordt het hamer-en-beitelwerk'

Boven: tijdens het laden van de mortel vult Coen ook de watertank.



Overleg over de route naar de bouwplaats.

Achteruit naar het losadres.



Het accupakket voor de aandrijving van de mixer zit in de metalen kist. Daarachter is de groene elektromotor zichtbaar, met daarboven de watertank van 300 liter.

vultrechter van de betoncentrale in Utrecht. De mengmeester van de vestiging weet op basis van de order welke mortel er moet worden geladen. Coen hoeft alleen maar de wagen goed te plaatsen en op een knop te drukken. Dan weet de mengmeester dat hij het laden kan starten. „Kijk, de mixer draait nu rond”, zegt Coen. „In de mixer, of molen zoals wij zeggen, zit een spiraalschot. Dat is niet alleen om het schommelen van de lading tijdens het rijden te beperken, maar ook om de molen goed te vullen en later weer te lossen. Dan laten we de mixer de andere kant op draaien.”

Tijdens het laden vult Coen vast de watertank bij die zich tussen cabine en mixer bevindt. „Als ik na het lossen de trechter van de mixer niet schoon spoel, wordt het hamer-en-beitelwerk. De mortel hardt uit na ruim twee uur. Wij moeten na het laden dan ook binnen twee uur op de plaats van bestemming zijn, maar dat lukt meestal wel.”

### Niet verstandig

In Hilversum blijkt de routeplanner ons een smalle woonstraat in te willen sturen, maar voor zijn tien meter lange truck lijkt dat Coen geen goed plan. Via de mobiele telefoon biedt Google Maps ook geen verstandige oplossing: die wil ons zelfs een doodlopende straat in sturen. Gelukkig bestaat er ook nog zoiets als collega's. De collega die al heeft gelost op de bouwlocatie komt ons tegemoet en draait even het raampje omlaag. In een



Coen rijdt de wagen tot vlak bij de betonpomp.

paar korte zinnen wijst hij ons de weg. De puzzelstukjes vallen op hun plaats en wij komen op de plek waar wij moeten lossen.

We rijden over een spoorwegovergang, slaan rechtsaf een straat in om even verderop opnieuw het spoor over te gaan. Pal langs het spoor ligt de bouwlocatie: een project van Prorail voor een nieuw transformatorstation. Het beton is bedoeld voor de fundering. Er staat nog een andere Volvo-vijfasser te lossen, dus we moeten even wachten.

## Wondere wereld

Dat geeft Coen de tijd om nog wat over de wondere wereld van het betontransport te vertellen. „Wist je”, zegt Coen, „dat er maar liefst 6.000 soorten betonmortel zijn? Betonmortel bestaat altijd uit zand, grind, water en cement als bindmiddel, maar de verhouding kan eindeloos variëren. Ook de korrelgroottes van het zand en grind kunnen nog eens verschillen. Alles zoals de klant het wil: u vraagt en wij draaien. Letterlijk zelfs. Deze vijfasser heeft een maximale inhoud van 13,5 kuub. Door de samenstelling van de betonmortel weegt één kuub 2.450 kilo. Dat betekent dat onze lading ruim 31.000 kilo weegt. In totaal wegen wij vijftig ton. De mortel is vloeibaar en dat maakt dat wij het risico lopen te kantelen in een scherpe bocht of bij hard remmen.

Het gedoseerd lossen in de trechter van de pomp vraagt aandacht.

## ‘De mortel is vloeibaar, zodat wij het risico lopen te kantelen in een scherpe bocht’



**De mortel wordt met de pomp in alle funderingsdelen aangebracht.**

Elke nieuwe chauffeur leren wij dan ook eerst te rijden met een wagen die is geladen met water. Zo krijgt de chauffeur gevoel bij wat de wagen aan kan en hoe je de wagen, zeg maar, in bedwang houdt."

## Doseren

Als de collega is gelost, rijdt Coen zijn wagen naar de pomp. Tijdens het lossen heeft Coen zijn aandacht nodig om de mortel te doseren in de opvangbak van de betonpomp. De bouwvakkers verderop geven de collega bij de pomp instructies om te stoppen of door te gaan. Ze bewegen met voorzichtige stappen over de constructie om de mortel in de bekisting te storten. Als de pomp stopt, moet Coen de toevoer vanuit de mixer ook stoppen, anders loopt de opvangbak over. In totaal neemt het lossen drie kwartier in beslag. Zodra wij leeg zijn, rijdt Coen de wagen naar een hoek van het bouwterrein. Daar kan hij de wagen even schoonspuiten. „Wij wegen de wagens drie keer per jaar”, vertelt hij. „Zo kunnen wij de betonaangroei in de mixer zelf meten. Als er een gewichtstoename is van 1.000 tot 1.500 kilo laten wij de mixer schoonmaken. Daar zijn gespecialiseerde bedrijven voor.”

We zijn mooi op tijd terug in Utrecht, waar Coen in de kantine nog even een kop koffie pakt voordat hij gaat laden voor de volgende rit. In de kantine treffen we twee chauffeurs uit Den Bosch. „Als er veel werk is, laten we soms wagens van een andere centrale komen”, legt Coen uit. De mannen uit Den Bosch vinden dat wel leuk. „Je rijdt op je eigen wagen, maar komt nog eens ergens. Wij hebben al vanuit Rotterdam en Venlo gereden. Dat maakt het werk zo leuk.” ■

MARCEL MAASSEN



**Het doseren kan Coen met een simpele hendel doen.**

**Coen vol concentratie in de smalle straten van Hilversum.**

## HEIDELBERG MATERIALS

Heidelberg Materials is de nieuwe naam van Mebin. De geel-groene wagens worden langzaam vervangen door volledig groene wagens. In Nederland rijdt Heidelberg Materials met Volvo, MAN, Renault en Iveco, bijna allemaal vier- of vijfassers. In totaal heeft Heidelberg Materials 200 chauffeurs in dienst.



**De bekende geel-groene wagens zullen langzaam uit het straatbeeld verdwijnen.**

**Na het lossen even afspelen.**

