



Wennen aan golvend afwerken

Bij project Utopia wordt 84.000 kubieke meter grond verplaatst

Op Texel moet de komende jaren veel nieuwe natuur komen. Telkens als daarvoor land is verworven, wordt een gebied opnieuw ingericht. Momenteel is Vermaire uit Breezand bezig met de herinrichting van Utopia. Daarbij wordt 28 hectare land omgezet in plasdras met kunstmatige schelpeneilandjes voor broedvogels.

Het project is scherp ingeschreven, maar toch rijdt Jack Vermaire tevreden rond wanneer we zijn project op Texel bezoeken. "Het werk loopt goed en het lukt toch om er wat klusjes bij te krijgen. Dat is altijd onze doelstelling: werk met werk maken", aldus de ondernemer. Hij houdt niet van de neiging van veel aanbieders om zoveel mogelijk uit het meerwerk te halen. "Dat gaat zo tegen onze natuur in, we willen het gewoon goed doen en niet op elke slak zout leggen. Alleen als alles zo scherp moet, kun je soms niet anders." Bij dit werk ligt het gelukkig wat anders, stelt Vermaire vast. "We hebben goed contact met de opdrachtgever en er is nog een aantal bijkomende klussen. Zo wordt het voor ons toch een interessant werk, zeker omdat het werk doorloopt in januari en februari, traditioneel toch de stille maanden."

Op de boot

Voor het werk op Texel zijn vier rupskranen, een mobiele kraan, drie shovels en een groot aantal trekkers en kippers

op de boot gezet. Daarnaast wordt van loon- en grondverzetbedrijf Dros op Texel nog een aantal Volvo-dumpers ingehuurd en springen af en toe plaatselijke loonbedrijven bij. Omdat er te weinig kippers beschikbaar waren, is van Veenhuis nog een aantal drieassers gehuurd.

Het materieel is nodig omdat de grond die vrijkomt bij het afgraven en afplaggen niet in de buurt van het terrein kan worden gebruikt. Tienduizend kubieke meter is al verplaatst om een stuk duin te verstevigen en een vergelijkbare hoeveelheid is naar de crossbaan gebracht. De rest gaat in depot naast de plaatselijke golfbaan. Deze grond zal worden gebruikt bij de geplande uitbreiding, alleen is het lang wachten op de vergunningen.

Op het afgegraven terrein is te zien hoe het werken in de natuurbouw vraagt om aanpassingen van de machinisten. Hier mag je namelijk niet vlak en recht afwerken. Piketpaaltjes in het terrein laten wel zien waar een eiland moet komen of waar de verhoging zit, maar de machinist mag daar zelf

Twintig euro erbij

Over de gang van zaken in het agrarisch loonwerk maakt Vermaire zich grote zorgen. "We merken dat we eigenlijk structureel voor te lage tarieven werken. Als je goed rekent, kom je overal op tekort. En we doen het onszelf aan, want we zijn als sector de enige die het kunnen veranderen", aldus Vermaire. Hij roept daarom in contacten met collega's altijd dat het tijd is om alle tarieven met twintig euro te verhogen. "Als we dat met z'n allen doen, blijft het onderscheid tussen de bedrijven en houdt iedereen zijn plek, maar kunnen we ons werk misschien wel rendabel maken."

Nu in zijn omgeving met Hoogschagen weer een bedrijf stopt, merkt hij al dat boeren onrustig worden. "Ze merken dat de spoeling dun begint te worden. Het is nu aan ons om uit te leggen dat we niet kunnen blijven investeren in moderne machines met een grotere capaciteit zonder dat we onze prijzen aanpassen. Anders blijft er niemand over."

zijn invulling aan geven. "Deze randen en dit terrein zijn precies zoals ze het willen hebben", vertelt Jack als we op een rafelig afgesneden grasland staan. "Geen mooie bocht uitgesneden in het gras, maar een lijn met wat happen en gaten erin. En een mooi hobbelig terrein met wat licht berg en dal. Je moet dus alles afwerken met een kantelbak. Dat is wennen, want een machinist houdt van recht en strak."

Toch zijn er allerlei randvoorwaarden, want de helling naar een sloot moet 1 op 10 zijn en tussen de geplande eilanden moet een onderwaterdammetje zitten, zodat de natuurbeschermers met hun laarzen van het ene naar het andere eilandje kunnen lopen.

Eenrichtingsverkeer

Vanaf het voormalige weiland moest de grond over vijf tot zes kilometer worden vervoerd. Daarvoor zijn op Texel speciale verkeersmaatregelen genomen. Zo is met medewerking van de gemeente Texel in één blok eenrichtingsverkeer ingesteld om te voorkomen dat de trekkers en dumpers telkens de berm in moeten. Op het laatste stuk weg, waar geen rondrijroute mogelijk was, zijn met rijplaten speciale uitwijkplaatsen aangelegd. Over het gedrag op de weg zijn duidelijke afspraken. "Vol heeft altijd voorrang. Als je leeg bent, zoek je dus een uitwijkplaats op. Ook collega's met sneller materieel laat je altijd passeren."

Ondanks deze afspraken is de berm op verschillende plaatsen stukgereden. Dat is een gevolg van auto's die de berm in gingen of juist niet en de trekkers die kant op drongen. "Dat laten we natuurlijk niet zo", vertelt Vermaire spontaan. "Als we klaar zijn, gaan we er een dagje langs met de kraan en zorgen we dat het er weer netjes bij komt te liggen. Belangrijk voor een goede indruk en we hopen daardoor natuurlijk gemakkelijker



◀ Voor de chauffeurs geldt een duidelijke afspraak: vol gaat altijd voor, leeg moet direct een uitwijkplaats zoeken.



◀ Op de stort staat een Volvo met lange giek. Daarmee kan de machinist in één keer de hoop op hoogte brengen. Dat scheelt een man en een machine.



◀ De ingehuurde dumpers zijn volgens Vermaire een noodzakelijke aanvulling, omdat ze langer kunnen doorrijden en in het terrein kunnen blijven lossen, waar voor de trekkers een zandbaan nodig is.

Projectgetallen

Af te graven gebied	28 ha
Afvoer grond	84.000 m ³
Aanvoer schelpen	1600 m ³
Verbruik brandstof	10.000-12.000 liter per week
Start project	1 oktober 2010
Oplevering	1 maart 2011
Aanneemsom	€ 500.000,-
Meer informatie	www.vermairebreezand.nl

Brandstofverbruik per kubieke meter

In het project worden door uitvoerder/calculator Jaap Lont de prestaties per dag nauwkeurig bijgehouden. Zo wordt van elke machine bekeken hoeveel kubieke meter er per dag is gedaan en wat het brandstofverbruik is geweest. Het levert aardige cijfers op. Zo blijken de dumpers de meeste brandstof te verbruiken, maar ook de hoogste prestatie te halen. Per dag doen deze rond de 272 kubieke meter en dat kost zo'n 280 liter brandstof. In de dagelijkse berekening is dat één liter per kuub verplaatste grond. Bij de kippers zijn de verschillen ook duidelijk. Voor de meeste staat een John Deere en dan is de prestatie ongeveer 210 kubieke meter per dag bij de tweeassige Beco's, wat een verbruik geeft van ongeveer 132 liter. Deze verdoen dus 0,63 liter per kuub. De drieassige Veenhuis-dumpers komen op rond de 145 liter bij een transport van 240 kubieke meter. Hier is dan 0,6 liter per kuub grond nodig. Opmerkelijk is het verschil tussen de Fendt 820 en de John Deere 6930. De John Deere doet het met 145 liter, de Fendt verbruikt met 180 liter flink meer. Opmerkelijk, vindt Lont, want normaal is de Fendt wat zuiniger. "Bij dit werk moet hij er waarschijnlijk toch te hard aan trekken en dat jaagt het brandstofverbruik omhoog."

Ondanks het hogere brandstofverbruik is Lont blij met de dumpers. "Ze zijn snel en halen de hoogste dagprestatie. Bovendien lopen ze eigenlijk nooit vast. Daarmee kunnen we nu lossen op de plekken zonder zandbaan. Met de trekker en kipper willen we daar al niet meer komen."

een volgende keer weer een uitnodiging te krijgen", aldus Vermaire.

Vooraf hebben alle bewoners langs de route van Vermaire een brief gekregen waarin het bedrijf werd voorgesteld, het werk uitgelegd en iedereen de beschikking kreeg over een telefoonnummer dat ze 24 uur per dag konden bellen. "En we hebben iedereen gevraagd een oogje in het zeil te houden, want al valt vandalisme op een eiland wel mee, het is wel een manier om mensen betrokken te houden. We doen ook niet moeilijk als iemand een auto onder de modder heeft. Dan hebben we ook € 7,50 voor de wasstraat klaar liggen."

Zandbaan

Op de stortplaats ligt inmiddels een grote berg grond. Een graafmachine met lange steel brengt de grond met een lange haal van de gestorte hoop boven op het depot. "Normaal sta je daar met twee machines, nu kan het met één. Daar ligt weer een stukje winst."

Spijt is er bij Vermaire en zijn uitvoerder dat ze niet eerder een zandbaan naar de stortplaats hebben aangelegd. "Op de afgraving hebben we gelijk een 1,6 kilometer lange baan aangelegd. Dat werkt perfect en ondanks alle nattigheid hebben we in combinatie met de rijplaten altijd kunnen rijden. Door problemen bij de stort hebben we toch twee dagen stilgestaan. Stom, want je weet dat je de stort niet moet verwaarlozen. Daar snel kunnen werken, is zeker zo belangrijk. Onze fout is dat we eerst dachten dat het zo wel ging, maar je ziet zelf dat de boel toch kapot gereden is. Nu hebben we een zandbaan aangelegd en werkt het weer perfect."

Op 1 maart moet het hele project opgeleverd zijn. Als de winter niet te veel tegenwerkt, moet dat lukken, want half december was twee derde van de grond al weggewerkt. Dan is het werk op Texel voorlopig voorbij, verwacht Vermaire. "Maar zo'n hoop grond op de stort betekent altijd dat die grond weer een keer weg moet. Daar zijn we dan natuurlijk graag bij, dus dit moet goed worden afgewerkt. Alleen zo kunnen we weer werk met werk maken."

Tekst: **Toon van der Stok**

Foto's: **Van der Stok, Vermaire Breezand** (luchtfoto)



◀ Hoewel de machinisten veel vrijheid in de afwerking hebben, moeten bepaalde delen wel op hoogte zijn om te zorgen voor goed doorwaadbare plaatsen.



◀ Het project wordt ook gevolgd door Wadden.tv. Deze nieuwssite is vooral geïnteresseerd in de natuurontwikkeling. Jack Vermaire (rechts) praat ze graag bij, want hij vindt het belangrijk dat iedereen aan het eind tevreden is. Het is zijn visitekaartje voor een volgend project.



◀ Uitvoerder Jaap Lont bij de werktekening. Momenteel zijn ze aan de linkerkant de uitgravingen aan het afronden. Daar vinden echter nog tussentijdse veranderingen plaats.