



Riyadh, Saoedi Arabië



→ **Fedde Kuperus**, getrouwd
 → **Woonplaats:** Zwolle
 → **Beroep:** Traffic manager, Strukton International
Project: Riyadh Metro project



Met zeven collega's waarvan twee vrouwen maakten we een rondreis per auto, waarbij we onderweg in tentjes konden slapen waar wij maar wilden en hulpvaardige, vriendelijke en vooral nieuwsgierige Saoedi's ontmoetten in een land met inderdaad erg veel zand, prachtige bergen en veel ruimte



Ik mocht als enige Nederlandse verkeerskundige, vanaf het prille begin gaan werken aan 's werelds grootste en duurste transportproject in Riyadh



Wij waren verantwoordelijk voor het opzetten, onderhouden en verwijderen van alle tijdelijke verkeersmaatregelen. Daarbij moet je je dan voorstellen dat 'veiligheid' bij ons met stip op 1 staat



Media 2013: 'Consortium legt metrolijnen aan in Riyadh'

Als werknemer bij Van Rens mobiliteit, onderdeel van Strukton, kreeg ik de kans om als traffic manager met een eerste clubje van zo'n 15 pioniers in Riyadh aan het werk te gaan. Een ervaring die ik niet had willen missen.

Op 7 oktober 2013 werd ik gebeld door Strukton International. Korte tijd daarvoor had ik een oriënterend gesprek gevoerd over hun project in Riyadh. Mijn hart bonsde. Sturen ze mij naar het buitenland? Jawel, het contract lag al klaar. Op termijn zouden ruim 100 Nederlandse medewerkers in Riyadh aan het werk gaan, maar nu mocht ik, als enige Nederlandse verkeerskundige, vanaf het prille begin gaan werken aan 's werelds grootste en duurste transportproject.

Het project
 Het Riyadh Metro Project is in 2013 aanbesteed door de ADA (Ariyadh Development Authority) en op 31 oktober 2013 voor de bouw van drie metrolijnen, 4, 5 en 6, aangenomen door het consortium 'FAST', dat bestaat uit het Spaanse FCC, het Koreaanse Samsungen het Nederlandse Strukton. De totale aanneemsom bedraagt 6 miljard dollar en de drielijnen bevatten 'at grade' (maaiveld), 'cut and cover' (tunnel) en viaductsecties en er wordt gebruik gemaakt van TBM's (Tunnel Boring Machines). Daarnaast heeft een Ame-

rikaans consortium, BACS, twee lijnen aangenomen en een consortium uit Italië, Ansaldo STS, één lijn. Samen met een netwerk van bussen, dat door de stad zelf wordt aangelegd, vinden de werkzaamheden over een periode van vijf jaar, gelijktijdig plaats.

Gezinssituatie

Na het tekenen van mijn jaarcontract werd ik op 30 oktober in Riyadh verwacht. Een jaar eerder had ik een huis gekocht en sinds een half jaar kende ik mijn vriendin. Nu moest ik ineens van alles zakelijk, emotioneel en relationeel gaan regelen. Mijn reis naar Riyadh was geen vakantie maar een 'emigratie' met behoud van het Nederlanderschap. Vrouwen mogen alleen mee als er sprake is van een huwelijk. Mijn vriendin vatte het gelukkig positief op toen ik haar vertelde dat ik op 28 oktober 2013 met haar wilde trouwen. Onze vriendenclub die er lucht van kreeg, zorgde voor een intiem feestje op de, letterlijk, meest stormachtige dag van 2013, 28 oktober. Na toch nog wat visaperikelen landde ik op 17 november om 02.00 uur in Riyadh.

Mijn rol

Een chauffeur van Strukton haalde mij op

van het vliegveld. Om 07.00 uur werd ik op het werk verwacht. Mijn eerste actie was het doorakkeren van een bindend document van 1100 pagina's met richtlijnen van de tijdelijke verkeersmaatregelen. En nog eens 500 pagina's als je alle (door)verwijzingen leest die het MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices) en het AASHTO's Road Design Guide rijk zijn. Beide conform de Amerikaanse standaarden. Hierna kreeg ik het snel druk. Deels met verkeerskundige zaken, maar ook met ondersteunende taken, behorend bij zogenoemde 'boreholes' ten behoeve van de bodemgesteldheid en 'trial pits' om bestaande kabels en leidingen te ontdekken. Waar in Nederland veel van dergelijke zaken vastliggen in procedures, is dat in Riyadh (nog) veel minder het geval. Ook werden deze werkzaamheden op straat uitgevoerd waarbij ter plekke tekeningen werden opgesteld die weer met de traffic police gecommuniceerd dienden te worden. Kortom, ook Saoedi Arabië kent zijn regels en wij zijn degenen die zich daarbij moeten aanpassen.

Mijn volgende taak was om, met een collega, een verkeerssteam op te tuigen dat verantwoordelijk was voor het opzetten, onderhouden en verwijderen van alle tijdelijke ver-

keersmaatregelen. Binnen deze uitdaging moet je je dan voorstellen dat 'veiligheid', bij ons met stip op 1 staat, terwijl hier barriers, tegen iedere regel in, schots en scheef en niet aaneengesloten staan. Ook zijn borden regelmatig onlogisch en foutief geplaatst. Een schone taak dus om de kwaliteit hiervan drastisch te verbeteren.

Ook werden er modelsimulaties uitgevoerd om de overlast van de bouwmethodes te onderzoeken. Ons tweekoppige verkeers-team was hiervoor verantwoordelijk en wij moesten er rekening mee houden dat de verkeersmensen het liefst zo min mogelijk willen afsluiten en de bouwers graag alles willen afsluiten. De resultaten van deze modellen werden verwerkt in zogenoemde TTCP's (temporary traffic control plans) en gepresenteerd aan de klant (ADA).

Terugkijkend op dit jaar heb ik ondanks of dankzij een 60-urige werkweek veel geleerd en ervaring op mogen doen met het aansturen van mensen die anders denken en zijn opgevoed in andere arbeidsculturen dan de onze en dat alles in een (soms wel erg) warm klimaat.



En verder

Over Saoedi Arabië hebben wij vaak vastgeroeste beelden van gesluierde vrouwen zonder inspraak, openbare onthoofdingen en een grote zandbak waar een feodale familie de onder het zand liggende oliereserves verkoopt aan de wereld. Nu woonden wij in Riyadh al op een schitterende compound waar wij volgens onze eigen westerse gewoontes konden leven, maar het meest sprekende voorbeeld van 'onbekend maakt onbemind' was wel dat wij met zeven collega's waarvan twee vrouwen een rondreis van 3100 kilometer per auto konden maken, waarbij we onderweg konden barbecueën en in tentjes konden slapen waar wij maar wilden en slechts hulpvaardige, vriendelijke en vooral nieuwsgierige Saoedi's ontmoetten. In een land met inderdaad erg veel zand, maar ook prachtige bergen, landschappen en veel ruimte.

Op mijn blog <http://feddemyrna.waarbenjij.nu> heb ik gedurende het jaar verhalen geschreven over de dingen die ik heb meegemaakt.