

2019

nr. 31

GEBR.  
VAN DER LEE

# Leesmagazine

## 'REFLEXING WHITE' VEILIGE FIETSSTROKEN IN RIVIERENLAND



DE METAMORFOSE VAN  
EEN BITUMENTANKER

PAGINA 6



INTERVIEW  
KLAAS CALIS

PAGINA 8



CALAMITEITEN  
PRESTATIECONTRACTEN

PAGINA 17

# V O O R W O O R D

**B**ij de opmaak van dit Leesmagazine bevindt de bouw en de landbouw zich in een woelige periode. Een groot aantal projecten wordt vertraagd of gaat helemaal niet door. Dit heeft allemaal te maken met de stikstofproblematiek. De Raad van State heeft beslist dat de genomen maatregelen en de vermindering van de stikstofuitstoot onvoldoende blijken en dat verdere maatregelen noodzakelijk zijn. Wat dit voor effect heeft voor de GWW-projecten is nog niet duidelijk. De tot nu toe voorgestelde maatregelen zoals verlaging van de maximum snelheden voor motorvoertuigen bieden weinig soelaas. Daar komt nog bij dat de woningbouw de hoogste prioriteit heeft ten opzichte van de GWW-projecten.

Gebr. van der Lee zet zich op een aantal projecten in om de aanwezige natuur te sparen dan wel te versterken. Daarnaast, wellicht nog belangrijker, worden duurzame materialen toegepast en wordt er op onze asfaltcentrales voor bijna 100% circulair geproduceerd. Onlangs, zoals u in een van de vorige edities heeft kunnen lezen, is de droogtrommel voor asfaltgranulaat vergroot waardoor het percentage PR in asfaltmengsels nog hoger kan komen te liggen. Machines en vrachtauto's gebruiken tweede generatie (HVO) biodiesel. Ook hebben we voorzieningen op onze vestigingen in Hagestein en Lelystad om elektrische auto's op te laden. Voorts lopen er onderzoeken naar verdere mogelijkheden om de CO<sup>2</sup>- en stikstofuitstoot te beperken.

Anders en onduidelijker ligt het met PFAS in de grond. PFAS staat voor poly- en perfluoralkylstoffen. Dit zijn stoffen die voor de mens zijn gemaakt en die niet in de natuur voorkomen. De RIVM stelt risicogrenzen vast. Welke consequenties dit heeft is nog niet te overzien maar het betekent wel dat bij grondvervoer de grond moet worden onderzocht op de aanwezigheid van PFAS. In ons volgende nummer komen we hier op terug.

Wij wensen u en uw naasten prettige feestdagen en alvast een gezond en gelukkig 2020.

Gebr. van der Lee

## CERTIFICAAT NIVEAU 5

**G**ebr. van der Lee is er in geslaagd het CO<sub>2</sub>-certificaat niveau 5, het hoogst haalbare niveau, te verlengen. Dit mede door in zijn bedrijfsvoering aandacht te besteden aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Door uitstekend werk van een team van onze medewerkers is dit succes tot stand gekomen. De directie van Gebr. van der Lee bedankt dit team voor hun inzet en feliciteert hen met het behaalde resultaat.



# GELEIDERAIL TERMINAL

Onlangs heeft Gebr. van der Lee een aantal zogenaamde terminals op de A1 geplaatst als onderdeel van de geleiderail. Omdat er de afgelopen jaren een aantal ongevallen langs de snelweg heeft plaats gevonden doordat uit de koers geraakte voertuigen over het beginpunt van een geleiderailconstructie zijn geschoven is er gekozen voor een aangepaste ROA (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen) VIB (Veilige Inrichting van Bermen).



Uit onderzoek is gebleken dat de huidige beginpunten van geleiderailconstructies die over 24 meter uit de grond komen, onvoldoende veiligheid bieden voor weggebruikers die van de weg raken. In ongunstige situaties kunnen voertuigen over het beginpunt van de geleiderailconstructie heen schuiven -als een soort van schans fungeren- en achter de constructie op de kant rollen, het obstakel raken of in de gevarenzone belanden.

In de ROA wordt de beginconstructie van de geleiderail afgebogen onder een hoek van 30 (1:20) tot buiten de obstakelvrije zone. Bij autosnelwegen is de obstakelvrije zone 13 meter. Dat betekent dat de lengte van de beginconstructie een lengte zou krijgen van 260 meter. Omdat dit veel te lang is heeft het aanbrengen van een obstakelbeveiliger de voorkeur boven het plaatsen van geleiderail.

In de onlangs aangepaste versie van de ROA VIB is de vormgeving van het beginpunt van de geleiderailconstructie als risico nog kritischer beschouwd en wordt dit beginpunt vormgegeven als een zogenaamde terminal. De terminal komt dan niet met een helling uit de grond maar de kop en zijkant van de constructie liggen op gelijke hoogte als de geleiderail en wordt als zogenaamd 'bots' veilig uitgevoerd. Daardoor kan de terminal binnen de obstakelvrije zone geplaatst worden.



Er zijn verschillende terminals bekend voor toepassing op de Rijkswegen. Al deze terminals hebben een prestatieniveau van P4 of T110. Gebr. van der Lee heeft ervaring met het plaatsen van terminals en met name met het type Safe End 100. Op bijgaande foto's zijn de geplaatste terminals op de A1 te zien.





# RIVIERENLAND

In opdracht van Waterschap Rivierenland hebben we geasfalteerde fietsstroken vormgegeven in 'wit' asfalt. De witte kleur ontstaat door gebruik te maken van witte steenslag ook wel reflexing white genoemd en dat afkomstig is uit een steengroeve in Noorwegen. Om de witte kleur optimaal uit te laten komen wordt de bitumenhuid aan de bovenkant van de deklaag verwijderd.

De voordelen van deze toepassing zijn:

- ▶ Hoge reflectie waardoor het verloop van de weg goed waar te nemen is.
- ▶ Reductie CO<sub>2</sub> – uitstoot door besparen op verlichting.
- ▶ Verhoogde sociale veiligheid.
- ▶ Besparing energie.
- ▶ Levensduur verlengend. Door de witte kleur wordt het asfalt bij hoge buitentemperaturen minder warm hetgeen een positieve invloed heeft op het tegengaan van spoorvorming.

Gebr. Van der Lee heeft al eerder fietsstroken uitgevoerd in dit 'rivierenland-asfalt', bijvoorbeeld in Oud-Alblasserdam. Door het berijden van de fietsstroken worden de stroken steeds witter omdat het bitumen aan de bovenzijde in de loop der tijd verdwijnt. Dankzij deze goede ervaringen is recent nogmaals een aantal stroken op gelijke wijze uitgevoerd zoals 1 kilometer in Meerkerk, gemeente Vijfheerenlanden en 3 kilometer in Hoogblokland, gemeente Molenlanden.

## Techniek

De uitgevoerde fietsstroken zijn aan beide zijden 1,75 meter breed en de rijweg heeft een breedte van 2,9 meter. De totale verhardingsbreedte is gemiddeld 6,4 meter.

Het aanbrengen van de fietsstroken is gecombineerd met groot onderhoud door het aanbrengen van reparatievakken of het verwijderen van de gehele deklaag. Na het, indien nodig, vervangen van de deklaag ter plaatse van de rijstrook wordt deze op de grens tussen de rij- en de fietsstroken ingezaagd en worden de fietsstroken ingefreesd. De bestaande deklaag van de wegen in Rivierenland bestaat uit SMA met een gemiddelde dikte van 40mm en de fietsstroken zijn nu uitgevoerd met witte steenslag. Na het aanbrengen van de fietsstroken worden deze geschuurd (geplaneerd) met een diamantschuurmachine waardoor de witte steenslag zichtbaar wordt aan het wegoppervlak.

Op de foto's is dat duidelijk te zien. Het slijpsel, uitsluitend bitumen, wordt verwijderd met een wegdekreiniger.

Waterschap Rivierenland beheert een uitgestrekt gebied dat loopt van Nijmegen naar Gorinchem. In het westen is het waterschap ook verantwoordelijk voor het onderhoud van 600km wegen en is daarmee een van de laatste waterschappen die ook zoveel kilometers weg beheert. De wegen liggen voornamelijk rond de gemeentes Alblasserdam, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Molenlanden, Sliedrecht en Vijfheerenlanden. Het onderhoud aan de wegen en fietspaden wordt al vele jaren uitgevoerd door Gebr. Van der Lee. Daarnaast zijn afgelopen jaren ook kilometers aan fietspaden aangelegd. De wegen in beheer van het waterschap zijn vrij smal en dat levert gevaar op voor fietsers vooral in de avond en nacht waar de verlichting niet optimaal is. Om dit gevaar te beperken zijn in het verleden al de nodige maatregelen genomen door de fietsstroken te verbreden en te accentueren.

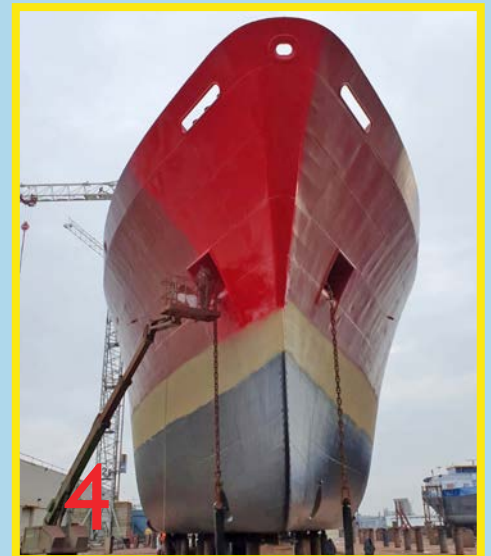


# REFLEXING WHITE





# METAMORFOSE IN BEELD



# ELISABETH J

**W**anneer een schip vanwege het zoute water een jarenlange aanhechting van vuil en roestvorming ondergaat is groot onderhoud noodzakelijk. Onlangs hebben we onze bitumentanker met een speciale hogedrukreiniger laten reinigen, zogenaamd hydrojetting. Met deze vorm van hogedrukreiniging wordt het schip klaargemaakt voor een nieuwe, beschermende verflaag.

## Hydrojetten

Dit is een methode van waterstralen via waterjet met een druk van maar liefst 2000 bar. Dankzij deze krachtige techniek is het mogelijk om de zwaarst verontreinigde en roestige oppervlakken volledig te ontroesten en blank te stralen. Op deze manier ontstaat er een goede hechting voor een nieuw verfsysteem.

De hydrojet-cleaning wordt zowel voor het scheepsruim als voor het onderwaterschip toegepast. Na het reinigen en het ontroesten kan een schip onder hoge kwaliteit worden geleverd.

## Voordelen van hydrojetten

De toepassing van hydrojet brengt vele voordelen met zich mee ten opzichte van andere straaltechnieken. Allereerst is het weinig belastend voor het milieu doordat hydrojetten weinig afval, vonkvorming en stof geeft. Daarnaast is de techniek op allerlei locaties toepasbaar, zelfs tijdens slechte weersomstandigheden. Bovendien kan ook zachtere legering als aluminium zonder beschadiging gestraald worden. Het belangrijkste voordeel is dat de oude verflagen volledig wordt verwijderd en dat het roest tot op het blanke ijzer compleet verwijderd.

## Afwerking

Na het stralen zijn er drie lagen primer aangebracht en vervolgens is de bovenkant van de Elisabeth J voorzien van de rode aflaklaag. Het onderwaterschip is voorzien van antifouling. Dit zorgt ervoor dat (micro)organismen zich niet of slecht kunnen hechten aan de romp waardoor het onderwaterschip glad blijft en vrij van aangroei. De werkzaamheden in het dok hebben twee weken geduurd.





# I N T E R V I E W

**H**et is een kwestie van goed plannen en flexibel agendabeheer. Klaas is een druk man en het kost enige moeite om elkaar te treffen. Uiteindelijk lukt dat op de hoofdvestiging in Hagestein, tevens zijn standplaats. Wanneer ik me bij de receptioniste meld verschijnt vanachter een scheidingswand een goedlachs gezicht: een gesprek met Klaas Calis, 28 jaar oud en ruim vijf jaar in dienst als monteur elektro.



Hij beschrijft zichzelf als een bourgondiër die van koken houdt, noemt zich een levensgenieter en staat relaxed in het leven. Klaas heeft een relatie maar is “half samenwonend, ik zeg het heel luxe: ik heb twee huizen”.



In zijn vrije tijd doet hij aan hengelsport, gaat graag naar festivals, bezoekt optredens van rockbands, houdt van carnaval en gaat zo nu en dan uit. Wanneer hij thuis is, is hij regelmatig in zijn eigen moestuin te vinden of bij de vijver waarin hij vissen houdt. Zijn vriendin heeft honden en Klaas noemt zichzelf, opgegroeid tussen het kleinvee van zijn vader die schapen hield en pony's fokte en verhandelde, een echte dierenliefhebber. Hij is nieuws- en leergierig, autodidactisch en kijkt graag over schouders mee om te leren en om een reparatie aan elektra de volgende keer zelf te doen. En dat brengt het gesprek op zijn werk.

Na de afronding van de havo kwam hij als loonwerker in het grondverzet terecht om vervolgens in dienst te gaan bij Heijmans. Daar kwam hij geleidelijk aan in aanraking met elektra en kabelwerk waardoor hij zich steeds meer ontwikkelde als een elektromonteur. Via een medewerker van Gebr. van der Lee kwam hij in aanraking met het bedrijf in Hagestein en maakte hij ruim vijf jaar geleden de overstap.

Bij Gebr. van der Lee begon hij met het onderhoud van elektra. Zijn eerste klussen waren de bestekken in Utrecht en Brabant. Momenteel is hij betrokken bij prestatiecontract Limburg. Hij faciliteert het team, stuurt aan als uitvoerder en doet daarnaast de inkoop van materialen.



# K L A A S   C A L I S

Klaas is geen nine-to-five-man, kan ook niet want het werk is nooit hetzelfde en dat geldt ook voor het ritme. “Maar dat maakt het juist zo divers en uitdagend, je moet flexibel zijn en zelfstandig en snel kunnen schakelen.” Hij vertelt: “Het is niet ongewoon dat je ’s nachts net in bed ligt maar dat dan om vier uur de telefoon gaat i.v.m. een calamiteit. En soms regel je vanuit bed de zaken, een andere keer spring je in de auto. Het kan bijvoorbeeld gebeuren dat er tijdens asfalt- en freeswerkzaamheden per abuis een elektriciteitskabel wordt geraakt of dat er storing aan de openbare verlichting ontstaat. En onze calamiteitenteams zijn 24/7 beschikbaar met een aanrijdtijd van drie kwartier.” Onlangs moest hij ad hoc naar Limburg in verband met een blikseminslag in de wegverlichting.

De klussen die hij het leukst vindt is het werken aan openbare verlichting en aan verkeersregelinstallaties (VRI). Zo werkte hij aan de nieuw geplaatste VRI op Airport Lelystad en op de Gooiseweg in Flevoland en op het nieuwe kruispunt bij de Anthony Fokkerweg. “Ook in Joure tijdens ons werk aan de reconstructie van het knooppunt hebben we filemelders (detectiesystemen in de weg) aangebracht en openbare verlichting geplaatst evenals brugsignalering. Voor het VICnet (verkeersinformatie en communicatienetwerk) hebben we het kopernetwerk vervangen en omgelegd. Ook hebben we daar het glasvezelnetwerk binnen het areaal aangepast en uitgebreid.

Klaas is bescheiden en wil het liefst bij elk voorbeeld dat hij noemt de collega’s van zijn team noemen. “Ik heb dat niet alleen gedaan, maar samen met”. Zo heeft hij, samen met anderen, onder zijn beheer de laadpalen voor elektrische voertuigen in Lelystad en Hagestein geplaatst. Hij is bovendien met enige regelmaat betrokken bij aanbestedingen.

Een andere bezigheid is het onderhoud aan de pompinstallaties (riool, goten, kolken, bassins en waterafvoer) die zich onder de weg bevinden ten behoeve van de afvoer van regenwater. Deze dienen periodiek te worden gelegegd en gereinigd. Daarnaast verzorgt hij de elektra van een deel van het varend materieel en beheert hij op het terrein Hagestein een magazijn met een indrukwekkende voorraad materialen en waarvoor hij de inkoop doet. Van daaruit faciliteert hij de elektrateams.

Na anderhalf uur neemt Klaas me mee naar zijn domein: het magazijn en leidt me vervolgens rond over het terrein waar hij met trots de opslagplaats met ‘zijn’ voorraad lichtmasten laat zien.

*“... en dat noemen we geen lantaarnpalen ...”*





# NIEUWE CONTAINERS OP



## SCHONER MILIEU OP VERZORGINGSPLAATSEN



## 157 CONTAINERS OP DE VZP'S VAN DE A1 EN DE A28





# VERZORGINGSPLAATSEN

**I**n september zijn we, in opdracht van Rijkswaterstaat, gestart met het plaatsen van 157 ondergrondse afvalcontainers op de verzorgingsplaatsen in het beheersgebied van RWS Oost-Nederland. De verzorgingsplaatsen liggen aan de A1 en A28.

De containers hebben een inhoud van 3000 liter en vervangen daarmee de traditionele 4-wielcontainers en de bekende minicontainers. Ze hebben een hoogte van 2800 mm waarvan 1700 mm zich ondergronds bevindt. Het deksel bestaat uit polyethyleen en bevat een inwerpklep. Het bovengrondse deel is afgewerkt met geïmpregneerd hout.

Teneinde het storten van oneigenlijk afval zoals huis- en bouwafval te voorkomen heeft het inwerpgat een beperkte doorsnede van 250 mm. Elke container is voorzien van een draagzak die na het ophijzen door middel van een eenvoudige koordsluiting met dubbele beveiliging kan worden geopend zodat deze gemakkelijk is te legen. Aan de deksel zit een haak en de draagzakken zijn bevestigd aan de deksel en worden volgens een dienstregeling met onze eigen vuilniswagen omhoog gehesen en gelegegd.

Na het plaatsen van de afvalcontainers worden de plekken afgewerkt met een betonnen plaat rondom het bovengrondse gedeelte.





# W E R K Z A A M H E D E N

**G**ebr. van der Lee heeft een raamcontract Asfaltonderhoud binnen- en buiten de bebouwde kom voor de Gemeente Noordoostpolder gesloten. Dit contract geldt voor de jaren 2018 en 2019. Voor dit contract wordt een planning opgesteld welke wegen in deze onderhoudsperiode worden opgepakt. Voor de op te stellen maatregelen worden weginspecties gehouden en daar waar nodig wordt nader onderzoek uitgevoerd. De inspecties resulteren in een advies aan de opdrachtgever voor de te nemen maatregelen.

Deze adviezen bestaan uit voorstellen voor funderings- of verhardingsmaatregelen. In 2019 is een groot aantal maatregelen uitgevoerd. Zowel groot als klein onderhoud. Voorbeelden van het groot onderhoud zijn: onderhoud parkeerterrein sportpark De Boskamp, het aanbrengen van bermbeton op het Creilerpad en het vervangen van de deklaag op de Doctor W.M. Verhaarlaan.

Voor het onderhoud van het parkeerterrein bij sportpark De Boskamp is zowel door de opdrachtgever als door Gebr. van der Lee een aantal mogelijke oplossingen aangedragen. Met name is er gezocht naar een groene oplossing in de vorm van grasbetonstenen. Uiteindelijk heeft de afwatering de doorslag gegeven en is gekozen voor een traditionele oplossing door het profileren en vervangen van de deklaag.



Overlagen Doctor W.M. Verhaarlaan



Wrackerpad



# N O O R D - O O S T P O L D E R

Het Creilerpad had, als gevolg van de geringe breedte van de weg en zettingen, veel schade aan de randen van de verharding. Mede veroorzaakt door de geringe zijdelingse steun was deze schade ontstaan. Het aanbrengen van een 80 centimeter brede strook beton langs de rijbaan met een dikte van 18 centimeter moet voldoende steun geven waardoor nieuwe schades tot het verleden behoren.

Op het bermbeton wordt een textuur aangebracht die het rijden over het bermbeton te rijden onaangenaam maakt. De Doctor W.M. Verhaarlaan is opnieuw overlaagd. Vanwege de vele bochten in de laan is gekozen voor een SMA omdat dit mengsel vormvaster is en daardoor beter bestand is tegen zijdelingse krachten.



Parkeerterrein Sportpark De Boskamp voor en na de reconstructie.



Creilerpad, aangebracht bermbeton.



# B E R I C H T   V A N   D E   K A M D E S K

**V**eilig werken staat op nummer 1 bij Gebr. van der Lee. Het is belangrijk dat iedereen in een veilige en gezonde werkomgeving zijn werk blijft doen. Om dit meer kracht bij te zetten zal er de komende tijd extra worden ingezet op het verhogen van het veiligheidsbewustzijn binnen de gehele organisatie. Dit willen we onder andere bereiken met behulp van de Veiligheidsladder. De Veiligheidsladder richt zich op veiligheidsgedrag en is een beoordelingsmethode om het veiligheidsbewustzijn en bewust veilig handelen (cultuur & gedrag) in bedrijven te meten en daarmee te verhogen. Het helpt ons bij het terugdringen van het aantal incidenten en geeft een indicatie van de volwassenheid van de veiligheidscultuur binnen de organisatie. Het doel is het terugdringen van het aantal onveilige situaties met minder incidenten (verzuim, schades) tot gevolg.

## **Treden**

Hoe hoger het veiligheidsbewustzijn is in een organisatie, hoe hoger de toegekende laddertrede. De veiligheidsladder kent vijf treden. De laddertreden geven de ontwikkelingsfase aan waarin een bedrijf zich op het gebied van veiligheidsbewustzijn begeeft.

### ***Trede 1 – ontkennend, wij zien geen risico, bij ons gaat alles vanzelf goed.***

Binnen het bedrijf heerst de houding: ‘bij ons gaat niets fout, wij leveren goede kwaliteit, dus waarom je tijd verdoen met preventieve veiligheidsactiviteiten’ en ‘wat niet weet, wat niet deert’. In het bedrijf wordt weinig tot niets geïnvesteerd in verbetering van het veiligheidsgedrag. Dit is niet het gewenste gedrag en wordt derhalve ook niet beloond.

### ***Trede 2 - reactief, het bedrijf voelt zich eerder slachtoffer dan zelf verantwoordelijk.***

Het bedrijf heeft de gewoonte om te veranderen nadat er dingen mis zijn gegaan. Er wordt gereageerd op basis van ingesleten patronen. In het bedrijf voelt men zich eerder slachtoffer dan verantwoordelijk. ‘Maar dat is toch niet mijn schuld?’ Verandergedrag is vaak ad hoc en van korte duur. Dit gedrag wordt matig gewaardeerd.

### ***Trede 3 - berekend, het bedrijf neemt vanuit eigen belang verantwoordelijkheid.***

Het bedrijf heeft bepaald welke veiligheidsregels belangrijk worden gevonden. Het stelt zich kwetsbaar op, neemt verantwoordelijkheid, maar vaak wel uit eigenbelang. ‘Wat levert het mij op?’ De betrokkenheid bij veiligheid en naleving van regels en wetten ligt voornamelijk bij het (hogere) management. Er wordt werk gemaakt van veiligheid en dat wordt gewaardeerd.

### ***Trede 4 - proactief, veiligheid heeft hoge prioriteit, er wordt vooruitgedacht en initiatief genomen.***

Veiligheid heeft een hoge prioriteit, zit in alle vezels van het bedrijf. Er wordt continu geïnvesteerd in verhoging van het veiligheidsbewustzijn en medewerkers worden aangespoord elkaar aan te spreken op onveilig gedrag. Verbeteringen worden stelselmatig ingevoerd en geëvalueerd.





# V E I L I G H E I D S L A D D E R

Er wordt vooruitgedacht en initiatief genomen. Bewust veilig werken wordt ervaren als een eigen verantwoordelijkheid; 'welke bijdrage kan ik leveren?'

## *Trede 5 - vooruitstrevend, veiligheid is ingebakken in denken en doen.*

Veiligheid is volledig geïntegreerd in de bedrijfsprocessen. Het is een vast onderdeel bij reflectie en evaluatie binnen de eigen organisatie én met branchegenoten. Veiligheid zit ingebakken in het denken en doen van alle medewerkers; ze zijn niet anders gewend. Dit wordt zeer hoog beoordeeld.

## **Invalshoeken**

De eisen en criteria waaraan een bedrijf moet voldoen om veiligheidsladder te behalen, komen voort uit 6 invalshoeken.

### *1. Leiderschap en betrokkenheid*

- Hoe belangrijk is veiligheid?
- Wie wordt verantwoordelijk geacht voor (on)veilig werken?
- Zijn er duidelijke regels en worden deze geïnstrueerd en nageleefd?
- Wordt het goede voorbeeld gegeven?
- Hoe is de communicatie over incidenten?
- Spreken managers en medewerkers elkaar positief aan op onwenselijk gedrag?

### *2. Beleid en strategie*

- Staat veiligheid hoog op de strategische kalender
- Vinden er bewustzijnsacties plaats?
- In hoeverre worden investeringen in veiligheid gezien als nuttige bijdrage aan de winst?

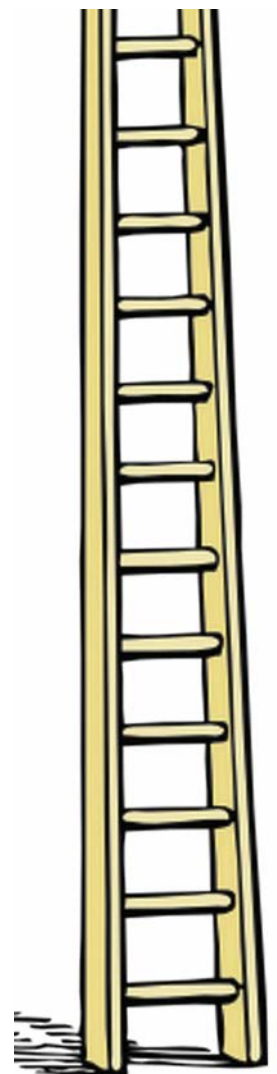
### *3. Organisatie en opdrachtnemers*

- Worden onderaannemers geselecteerd op hun veiligheidsgedrag en prestaties?
- Hoe worden nieuwe medewerkers geselecteerd en ingewerkt?
- Is bewust veilig werken opgenomen in de competentieprofielen?
- Zijn veiligheidsmedewerkers deskundig?
- Kan een veiligheidsfunctionaris direct de hoogste baas aanspreken?

### *4. Werkplek en procedures*

Hoe bewust is men zich van risico's en wordt veiligheidsbewustzijn optimaal gestimuleerd?

- Wordt er volgens afgestemde regels en protocollen gewerkt en zijn deze op de gebruikers afgestemd?
- Worden verbeterafspraken in het verlengde van een onderzoek altijd opgevolgd?



Lees verder op pagina 16



# VEILIGHEIDSLADDER (VERVOLG)

## 5. Afwijkingen en communicatie

- Hoe is de meldcultuur en wat wordt er met de meldingen gedaan?
- Wordt regelmatig de werkplek geïnspecteerd?
- Worden veranderingen naar aanleiding van incidenten geïmplementeerd en geëvalueerd?
- Wordt er voldoende gecommuniceerd en geëvalueerd?

## 6. Audits en statistieken

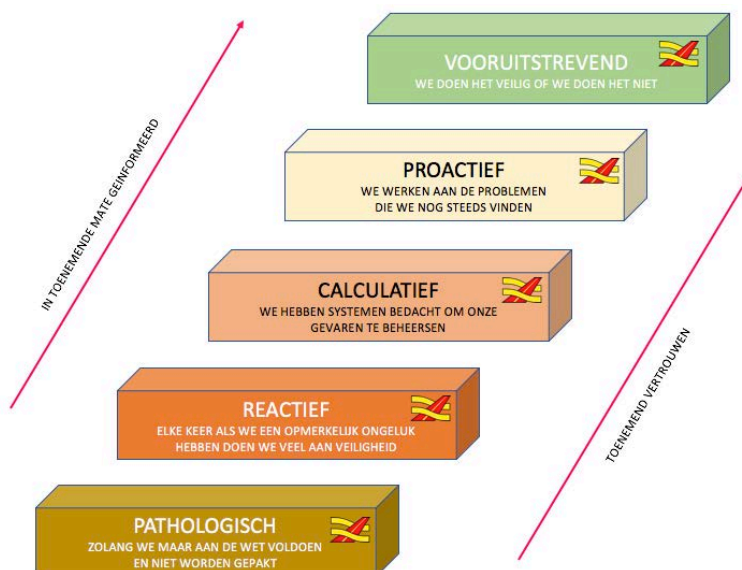
- Worden er specifieke audits gehouden op veiligheidsgedrag?
- Gebruikt het bedrijf statistieken voor verbetering?

### **Veiligheid gaat ook een steeds belangrijkere rol spelen bij de opdrachtgevers.**

De ondertekenaars van de 'Governance Code Veiligheid in de Bouw' (GCVB) hebben afgesproken dat veiligheidsbewustzijn als verplichting wordt opgenomen in aanbestedingen en contracten in de bouw. Vanaf 2021 wordt de veiligheidsladder gehanteerd om het veiligheidsbewustzijn van organisaties die opdrachten voor hen uitvoeren meetbaar, inzichtelijk en vergelijkbaar te maken. Het doel van deze maatregel is de veiligheid in de gehele keten te verhogen.

Ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw nemen veiligheidsbewustzijn als verplichting op in aanbestedingen of contracten. Ondertekenaars zijn onder andere Rijkswaterstaat en Provincie Gelderland. De invoering van de veiligheidsladder aanbestedingen en contracten gebeurt stapsgewijs: Vanaf 2021 is trede 2 vereist, vanaf 2023 trede 3.

Vanaf september 2019 is er gestart met de veiligheidsladder. Medio 2020 zal de audit plaats vinden van de veiligheidsladdertrede 3. De audit neemt 3 tot 4 dagen in beslag. De audit wordt uitgevoerd door 2 auditoren, die de hele dag interviews afnemen met medewerkers. Dit moet een afspiegeling van het bedrijf zijn. Ook onderaannemers, inhuur en ZZP'ers worden hierin meegenomen. De interviews gaan over houding en gedrag met betrekking tot veiligheid. De audit is geen verificatie van documenten en processen zoals de meeste audits. Uit de interviews zal blijken hoe hoog ons niveau van veiligheidsbewustzijn is.





# CALAMITEITEN

**A**ls onderdeel van onze prestatiecontracten hebben wij een calamiteitenteam in de drie betreffende arealen gestationeerd die 24/7 beschikbaar zijn en binnen drie kwartier na melding ter plaatse zijn.

De meldingen worden door de weginspecteur (WIS) via een speciaal door ons ingesteld calamiteitenummer gedaan. Op de zogenoemde steunpunten waar we voor de duur van het contract zijn gestationeerd, staan meestal twee botsabsorbers, een aantal actie- en zogenaamde RAIN-karren (RAIN-Rijdende Afzetting In de Nacht) en een ZOAB-cleaner. Ook is er voldoende materiaal zoals koud asfalt aanwezig waarmee we noodreparaties aan het wegdek kunnen uitvoeren, is er een 'vangrailploeg' oproepbaar evenals in te zetten monteurs ten behoeve van schade aan openbare verlichting of andere elektrische zaken.



De aard van de ondersteuning bij calamiteiten is zeer divers; dit varieert van het plaatsen van een afzetting ten behoeve van berging tot aan reparaties aan wegdek en geleiderail. De incidenten lopen uiteen van een vrachtauto met pech tot een ongeval met slachtoffers. In het laatste geval lopen ook onze medewerkers risico, immers het werk aan de weg is niet vrij van gevaar en er heerst dan ook uiterste discipline en naleving van de veiligheidsvoorschriften. Niet zelden rijdt een (vracht-) auto door een afzetting waardoor deze in het werkvak te belandt. In een enkel geval leidt dat tot schade aan eigen materieel (zie foto hieronder). Het aantal calamiteiten is uiteraard per dag verschillend maar een gemiddelde van drie meldingen per dag is in sommige arealen niet ongewoon. (Vervolg op volgende pagina's)



# CALAMITEITEN (VERVOLG) INCIDENTMANAGEMENT



## STEUNPUNTEN GEBR. VAN DER LEE LANGS DE RIJKSWEGEN:

MEDEWERKERS/ MATERIEEL	DISTRICT NOORD-NEDERLAND OOST	DISTRICT OOST-NEDERLAND NOORD	DISTRICT ZUID-NEDERLAND ZUID-OOST
Medewerkers	20	20	20
Steunpunten	2	2	3
Botsabsorbers	2	2	3
MRS (Mobiele Rijbaan Signalering)	2	2	2
Actiewagen	6	6	8
RAIN (Rijdende Afzetting In de Nacht-karren	3	3	3
Calamiteiten- voertuigen	8	7	7
Mob. Lights (mobiele ver- lichting units)	5	2	6





# CALAMITEITEN (VERVOLG) CALAMITEITENREGISTRATIE

Het uitvoeren van de werkzaamheden ten aanzien van calamiteiten wordt nauwkeurig vastgelegd op het calamiteitenformulier en verwerkt in speciaal daarvoor ontworpen programma's zoals online VKM-werkdossier (Verkeersmaatregel). Daarnaast worden er t.b.v. Rijkswaterstaat duidelijke foto's van de situatie vooraf, achteraf en van de verkeersmaatregel gemaakt. Op deze manier leggen wij vast welke verkeersmaatregelen toegepast zijn en welke reparaties waar gedaan zijn.

The screenshot shows the 'Details' view of incident 1055. Key information includes: Melding (1) at 21-1-2019 10:13, Inspecteur OG, and Object R79\_014.076\_L\_H. The status is 'In behandeling'. The 'Omschrijving schade' field contains the text: 'Wachtrivagen met pech op de vluchstrook.' The 'Gevolgd aanpak' section notes: 'Rijstrook 2 afgezet met behulp van rijdende afzetting.' The interface includes various input fields for dates, times, and locations, as well as buttons for document management and photo uploads.

The handwritten document is a 'Calamiteitenformulier' for incident 1055. It contains the following details: Melding: 21-01-2019; Datum en tijd melding: 10:13; Datum en tijd aanvang: 10:35; Datum en tijd afgeerd: 11:00; Locatie: Rijbaan: A79; Hulp specifiek: 16,1. The 'Omschrijving Calamiteit' is 'Wachtrivagen met pech op vluchstrook'. The 'Gevolgd aanpak en ingezette materiaal' is '1x Bals demperspoel, 1x Bus 94, 1x Bus 95, 1x Bus 96, 1x Bus 97, 1x Bus 98, 1x Bus 99, 1x Bus 100, 1x Bus 101, 1x Bus 102, 1x Bus 103, 1x Bus 104, 1x Bus 105, 1x Bus 106, 1x Bus 107, 1x Bus 108, 1x Bus 109, 1x Bus 110, 1x Bus 111, 1x Bus 112, 1x Bus 113, 1x Bus 114, 1x Bus 115, 1x Bus 116, 1x Bus 117, 1x Bus 118, 1x Bus 119, 1x Bus 120, 1x Bus 121, 1x Bus 122, 1x Bus 123, 1x Bus 124, 1x Bus 125, 1x Bus 126, 1x Bus 127, 1x Bus 128, 1x Bus 129, 1x Bus 130, 1x Bus 131, 1x Bus 132, 1x Bus 133, 1x Bus 134, 1x Bus 135, 1x Bus 136, 1x Bus 137, 1x Bus 138, 1x Bus 139, 1x Bus 140, 1x Bus 141, 1x Bus 142, 1x Bus 143, 1x Bus 144, 1x Bus 145, 1x Bus 146, 1x Bus 147, 1x Bus 148, 1x Bus 149, 1x Bus 150, 1x Bus 151, 1x Bus 152, 1x Bus 153, 1x Bus 154, 1x Bus 155, 1x Bus 156, 1x Bus 157, 1x Bus 158, 1x Bus 159, 1x Bus 160, 1x Bus 161, 1x Bus 162, 1x Bus 163, 1x Bus 164, 1x Bus 165, 1x Bus 166, 1x Bus 167, 1x Bus 168, 1x Bus 169, 1x Bus 170, 1x Bus 171, 1x Bus 172, 1x Bus 173, 1x Bus 174, 1x Bus 175, 1x Bus 176, 1x Bus 177, 1x Bus 178, 1x Bus 179, 1x Bus 180, 1x Bus 181, 1x Bus 182, 1x Bus 183, 1x Bus 184, 1x Bus 185, 1x Bus 186, 1x Bus 187, 1x Bus 188, 1x Bus 189, 1x Bus 190, 1x Bus 191, 1x Bus 192, 1x Bus 193, 1x Bus 194, 1x Bus 195, 1x Bus 196, 1x Bus 197, 1x Bus 198, 1x Bus 199, 1x Bus 200, 1x Bus 201, 1x Bus 202, 1x Bus 203, 1x Bus 204, 1x Bus 205, 1x Bus 206, 1x Bus 207, 1x Bus 208, 1x Bus 209, 1x Bus 210, 1x Bus 211, 1x Bus 212, 1x Bus 213, 1x Bus 214, 1x Bus 215, 1x Bus 216, 1x Bus 217, 1x Bus 218, 1x Bus 219, 1x Bus 220, 1x Bus 221, 1x Bus 222, 1x Bus 223, 1x Bus 224, 1x Bus 225, 1x Bus 226, 1x Bus 227, 1x Bus 228, 1x Bus 229, 1x Bus 230, 1x Bus 231, 1x Bus 232, 1x Bus 233, 1x Bus 234, 1x Bus 235, 1x Bus 236, 1x Bus 237, 1x Bus 238, 1x Bus 239, 1x Bus 240, 1x Bus 241, 1x Bus 242, 1x Bus 243, 1x Bus 244, 1x Bus 245, 1x Bus 246, 1x Bus 247, 1x Bus 248, 1x Bus 249, 1x Bus 250, 1x Bus 251, 1x Bus 252, 1x Bus 253, 1x Bus 254, 1x Bus 255, 1x Bus 256, 1x Bus 257, 1x Bus 258, 1x Bus 259, 1x Bus 260, 1x Bus 261, 1x Bus 262, 1x Bus 263, 1x Bus 264, 1x Bus 265, 1x Bus 266, 1x Bus 267, 1x Bus 268, 1x Bus 269, 1x Bus 270, 1x Bus 271, 1x Bus 272, 1x Bus 273, 1x Bus 274, 1x Bus 275, 1x Bus 276, 1x Bus 277, 1x Bus 278, 1x Bus 279, 1x Bus 280, 1x Bus 281, 1x Bus 282, 1x Bus 283, 1x Bus 284, 1x Bus 285, 1x Bus 286, 1x Bus 287, 1x Bus 288, 1x Bus 289, 1x Bus 290, 1x Bus 291, 1x Bus 292, 1x Bus 293, 1x Bus 294, 1x Bus 295, 1x Bus 296, 1x Bus 297, 1x Bus 298, 1x Bus 299, 1x Bus 300, 1x Bus 301, 1x Bus 302, 1x Bus 303, 1x Bus 304, 1x Bus 305, 1x Bus 306, 1x Bus 307, 1x Bus 308, 1x Bus 309, 1x Bus 310, 1x Bus 311, 1x Bus 312, 1x Bus 313, 1x Bus 314, 1x Bus 315, 1x Bus 316, 1x Bus 317, 1x Bus 318, 1x Bus 319, 1x Bus 320, 1x Bus 321, 1x Bus 322, 1x Bus 323, 1x Bus 324, 1x Bus 325, 1x Bus 326, 1x Bus 327, 1x Bus 328, 1x Bus 329, 1x Bus 330, 1x Bus 331, 1x Bus 332, 1x Bus 333, 1x Bus 334, 1x Bus 335, 1x Bus 336, 1x Bus 337, 1x Bus 338, 1x Bus 339, 1x Bus 340, 1x Bus 341, 1x Bus 342, 1x Bus 343, 1x Bus 344, 1x Bus 345, 1x Bus 346, 1x Bus 347, 1x Bus 348, 1x Bus 349, 1x Bus 350, 1x Bus 351, 1x Bus 352, 1x Bus 353, 1x Bus 354, 1x Bus 355, 1x Bus 356, 1x Bus 357, 1x Bus 358, 1x Bus 359, 1x Bus 360, 1x Bus 361, 1x Bus 362, 1x Bus 363, 1x Bus 364, 1x Bus 365, 1x Bus 366, 1x Bus 367, 1x Bus 368, 1x Bus 369, 1x Bus 370, 1x Bus 371, 1x Bus 372, 1x Bus 373, 1x Bus 374, 1x Bus 375, 1x Bus 376, 1x Bus 377, 1x Bus 378, 1x Bus 379, 1x Bus 380, 1x Bus 381, 1x Bus 382, 1x Bus 383, 1x Bus 384, 1x Bus 385, 1x Bus 386, 1x Bus 387, 1x Bus 388, 1x Bus 389, 1x Bus 390, 1x Bus 391, 1x Bus 392, 1x Bus 393, 1x Bus 394, 1x Bus 395, 1x Bus 396, 1x Bus 397, 1x Bus 398, 1x Bus 399, 1x Bus 400, 1x Bus 401, 1x Bus 402, 1x Bus 403, 1x Bus 404, 1x Bus 405, 1x Bus 406, 1x Bus 407, 1x Bus 408, 1x Bus 409, 1x Bus 410, 1x Bus 411, 1x Bus 412, 1x Bus 413, 1x Bus 414, 1x Bus 415, 1x Bus 416, 1x Bus 417, 1x Bus 418, 1x Bus 419, 1x Bus 420, 1x Bus 421, 1x Bus 422, 1x Bus 423, 1x Bus 424, 1x Bus 425, 1x Bus 426, 1x Bus 427, 1x Bus 428, 1x Bus 429, 1x Bus 430, 1x Bus 431, 1x Bus 432, 1x Bus 433, 1x Bus 434, 1x Bus 435, 1x Bus 436, 1x Bus 437, 1x Bus 438, 1x Bus 439, 1x Bus 440, 1x Bus 441, 1x Bus 442, 1x Bus 443, 1x Bus 444, 1x Bus 445, 1x Bus 446, 1x Bus 447, 1x Bus 448, 1x Bus 449, 1x Bus 450, 1x Bus 451, 1x Bus 452, 1x Bus 453, 1x Bus 454, 1x Bus 455, 1x Bus 456, 1x Bus 457, 1x Bus 458, 1x Bus 459, 1x Bus 460, 1x Bus 461, 1x Bus 462, 1x Bus 463, 1x Bus 464, 1x Bus 465, 1x Bus 466, 1x Bus 467, 1x Bus 468, 1x Bus 469, 1x Bus 470, 1x Bus 471, 1x Bus 472, 1x Bus 473, 1x Bus 474, 1x Bus 475, 1x Bus 476, 1x Bus 477, 1x Bus 478, 1x Bus 479, 1x Bus 480, 1x Bus 481, 1x Bus 482, 1x Bus 483, 1x Bus 484, 1x Bus 485, 1x Bus 486, 1x Bus 487, 1x Bus 488, 1x Bus 489, 1x Bus 490, 1x Bus 491, 1x Bus 492, 1x Bus 493, 1x Bus 494, 1x Bus 495, 1x Bus 496, 1x Bus 497, 1x Bus 498, 1x Bus 499, 1x Bus 500, 1x Bus 501, 1x Bus 502, 1x Bus 503, 1x Bus 504, 1x Bus 505, 1x Bus 506, 1x Bus 507, 1x Bus 508, 1x Bus 509, 1x Bus 510, 1x Bus 511, 1x Bus 512, 1x Bus 513, 1x Bus 514, 1x Bus 515, 1x Bus 516, 1x Bus 517, 1x Bus 518, 1x Bus 519, 1x Bus 520, 1x Bus 521, 1x Bus 522, 1x Bus 523, 1x Bus 524, 1x Bus 525, 1x Bus 526, 1x Bus 527, 1x Bus 528, 1x Bus 529, 1x Bus 530, 1x Bus 531, 1x Bus 532, 1x Bus 533, 1x Bus 534, 1x Bus 535, 1x Bus 536, 1x Bus 537, 1x Bus 538, 1x Bus 539, 1x Bus 540, 1x Bus 541, 1x Bus 542, 1x Bus 543, 1x Bus 544, 1x Bus 545, 1x Bus 546, 1x Bus 547, 1x Bus 548, 1x Bus 549, 1x Bus 550, 1x Bus 551, 1x Bus 552, 1x Bus 553, 1x Bus 554, 1x Bus 555, 1x Bus 556, 1x Bus 557, 1x Bus 558, 1x Bus 559, 1x Bus 560, 1x Bus 561, 1x Bus 562, 1x Bus 563, 1x Bus 564, 1x Bus 565, 1x Bus 566, 1x Bus 567, 1x Bus 568, 1x Bus 569, 1x Bus 570, 1x Bus 571, 1x Bus 572, 1x Bus 573, 1x Bus 574, 1x Bus 575, 1x Bus 576, 1x Bus 577, 1x Bus 578, 1x Bus 579, 1x Bus 580, 1x Bus 581, 1x Bus 582, 1x Bus 583, 1x Bus 584, 1x Bus 585, 1x Bus 586, 1x Bus 587, 1x Bus 588, 1x Bus 589, 1x Bus 590, 1x Bus 591, 1x Bus 592, 1x Bus 593, 1x Bus 594, 1x Bus 595, 1x Bus 596, 1x Bus 597, 1x Bus 598, 1x Bus 599, 1x Bus 600, 1x Bus 601, 1x Bus 602, 1x Bus 603, 1x Bus 604, 1x Bus 605, 1x Bus 606, 1x Bus 607, 1x Bus 608, 1x Bus 609, 1x Bus 610, 1x Bus 611, 1x Bus 612, 1x Bus 613, 1x Bus 614, 1x Bus 615, 1x Bus 616, 1x Bus 617, 1x Bus 618, 1x Bus 619, 1x Bus 620, 1x Bus 621, 1x Bus 622, 1x Bus 623, 1x Bus 624, 1x Bus 625, 1x Bus 626, 1x Bus 627, 1x Bus 628, 1x Bus 629, 1x Bus 630, 1x Bus 631, 1x Bus 632, 1x Bus 633, 1x Bus 634, 1x Bus 635, 1x Bus 636, 1x Bus 637, 1x Bus 638, 1x Bus 639, 1x Bus 640, 1x Bus 641, 1x Bus 642, 1x Bus 643, 1x Bus 644, 1x Bus 645, 1x Bus 646, 1x Bus 647, 1x Bus 648, 1x Bus 649, 1x Bus 650, 1x Bus 651, 1x Bus 652, 1x Bus 653, 1x Bus 654, 1x Bus 655, 1x Bus 656, 1x Bus 657, 1x Bus 658, 1x Bus 659, 1x Bus 660, 1x Bus 661, 1x Bus 662, 1x Bus 663, 1x Bus 664, 1x Bus 665, 1x Bus 666, 1x Bus 667, 1x Bus 668, 1x Bus 669, 1x Bus 670, 1x Bus 671, 1x Bus 672, 1x Bus 673, 1x Bus 674, 1x Bus 675, 1x Bus 676, 1x Bus 677, 1x Bus 678, 1x Bus 679, 1x Bus 680, 1x Bus 681, 1x Bus 682, 1x Bus 683, 1x Bus 684, 1x Bus 685, 1x Bus 686, 1x Bus 687, 1x Bus 688, 1x Bus 689, 1x Bus 690, 1x Bus 691, 1x Bus 692, 1x Bus 693, 1x Bus 694, 1x Bus 695, 1x Bus 696, 1x Bus 697, 1x Bus 698, 1x Bus 699, 1x Bus 700, 1x Bus 701, 1x Bus 702, 1x Bus 703, 1x Bus 704, 1x Bus 705, 1x Bus 706, 1x Bus 707, 1x Bus 708, 1x Bus 709, 1x Bus 710, 1x Bus 711, 1x Bus 712, 1x Bus 713, 1x Bus 714, 1x Bus 715, 1x Bus 716, 1x Bus 717, 1x Bus 718, 1x Bus 719, 1x Bus 720, 1x Bus 721, 1x Bus 722, 1x Bus 723, 1x Bus 724, 1x Bus 725, 1x Bus 726, 1x Bus 727, 1x Bus 728, 1x Bus 729, 1x Bus 730, 1x Bus 731, 1x Bus 732, 1x Bus 733, 1x Bus 734, 1x Bus 735, 1x Bus 736, 1x Bus 737, 1x Bus 738, 1x Bus 739, 1x Bus 740, 1x Bus 741, 1x Bus 742, 1x Bus 743, 1x Bus 744, 1x Bus 745, 1x Bus 746, 1x Bus 747, 1x Bus 748, 1x Bus 749, 1x Bus 750, 1x Bus 751, 1x Bus 752, 1x Bus 753, 1x Bus 754, 1x Bus 755, 1x Bus 756, 1x Bus 757, 1x Bus 758, 1x Bus 759, 1x Bus 760, 1x Bus 761, 1x Bus 762, 1x Bus 763, 1x Bus 764, 1x Bus 765, 1x Bus 766, 1x Bus 767, 1x Bus 768, 1x Bus 769, 1x Bus 770, 1x Bus 771, 1x Bus 772, 1x Bus 773, 1x Bus 774, 1x Bus 775, 1x Bus 776, 1x Bus 777, 1x Bus 778, 1x Bus 779, 1x Bus 780, 1x Bus 781, 1x Bus 782, 1x Bus 783, 1x Bus 784, 1x Bus 785, 1x Bus 786, 1x Bus 787, 1x Bus 788, 1x Bus 789, 1x Bus 790, 1x Bus 791, 1x Bus 792, 1x Bus 793, 1x Bus 794, 1x Bus 795, 1x Bus 796, 1x Bus 797, 1x Bus 798, 1x Bus 799, 1x Bus 800, 1x Bus 801, 1x Bus 802, 1x Bus 803, 1x Bus 804, 1x Bus 805, 1x Bus 806, 1x Bus 807, 1x Bus 808, 1x Bus 809, 1x Bus 810, 1x Bus 811, 1x Bus 812, 1x Bus 813, 1x Bus 814, 1x Bus 815, 1x Bus 816, 1x Bus 817, 1x Bus 818, 1x Bus 819, 1x Bus 820, 1x Bus 821, 1x Bus 822, 1x Bus 823, 1x Bus 824, 1x Bus 825, 1x Bus 826, 1x Bus 827, 1x Bus 828, 1x Bus 829, 1x Bus 830, 1x Bus 831, 1x Bus 832, 1x Bus 833, 1x Bus 834, 1x Bus 835, 1x Bus 836, 1x Bus 837, 1x Bus 838, 1x Bus 839, 1x Bus 840, 1x Bus 841, 1x Bus 842, 1x Bus 843, 1x Bus 844, 1x Bus 845, 1x Bus 846, 1x Bus 847, 1x Bus 848, 1x Bus 849, 1x Bus 850, 1x Bus 851, 1x Bus 852, 1x Bus 853, 1x Bus 854, 1x Bus 855, 1x Bus 856, 1x Bus 857, 1x Bus 858, 1x Bus 859, 1x Bus 860, 1x Bus 861, 1x Bus 862, 1x Bus 863, 1x Bus 864, 1x Bus 865, 1x Bus 866, 1x Bus 867, 1x Bus 868, 1x Bus 869, 1x Bus 870, 1x Bus 871, 1x Bus 872, 1x Bus 873, 1x Bus 874, 1x Bus 875, 1x Bus 876, 1x Bus 877, 1x Bus 878, 1x Bus 879, 1x Bus 880, 1x Bus 881, 1x Bus 882, 1x Bus 883, 1x Bus 884, 1x Bus 885, 1x Bus 886, 1x Bus 887, 1x Bus 888, 1x Bus 889, 1x Bus 890, 1x Bus 891, 1x Bus 892, 1x Bus 893, 1x Bus 894, 1x Bus 895, 1x Bus 896, 1x Bus 897, 1x Bus 898, 1x Bus 899, 1x Bus 900, 1x Bus 901, 1x Bus 902, 1x Bus 903, 1x Bus 904, 1x Bus 905, 1x Bus 906, 1x Bus 907, 1x Bus 908, 1x Bus 909, 1x Bus 910, 1x Bus 911, 1x Bus 912, 1x Bus 913, 1x Bus 914, 1x Bus 915, 1x Bus 916, 1x Bus 917, 1x Bus 918, 1x Bus 919, 1x Bus 920, 1x Bus 921, 1x Bus 922, 1x Bus 923, 1x Bus 924, 1x Bus 925, 1x Bus 926, 1x Bus 927, 1x Bus 928, 1x Bus 929, 1x Bus 930, 1x Bus 931, 1x Bus 932, 1x Bus 933, 1x Bus 934, 1x Bus 935, 1x Bus 936, 1x Bus 937, 1x Bus 938, 1x Bus 939, 1x Bus 940, 1x Bus 941, 1x Bus 942, 1x Bus 943, 1x Bus 944, 1x Bus 945, 1x Bus 946, 1x Bus 947, 1x Bus 948, 1x Bus 949, 1x Bus 950, 1x Bus 951, 1x Bus 952, 1x Bus 953, 1x Bus 954, 1x Bus 955, 1x Bus 956, 1x Bus 957, 1x Bus 958, 1x Bus 959, 1x Bus 960, 1x Bus 961, 1x Bus 962, 1x Bus 963, 1x Bus 964, 1x Bus 965, 1x Bus 966, 1x Bus 967, 1x Bus 968, 1x Bus 969, 1x Bus 970, 1x Bus 971, 1x Bus 972, 1x Bus 973, 1x Bus 974, 1x Bus 975, 1x Bus 976, 1x Bus 977, 1x Bus 978, 1x Bus 979, 1x Bus 980, 1x Bus 981, 1x Bus 982, 1x Bus 983, 1x Bus 984, 1x Bus 985, 1x Bus 986, 1x Bus 987, 1x Bus 988, 1x Bus 989, 1x Bus 990, 1x Bus 991, 1x Bus 992, 1x Bus 993, 1x Bus 994, 1x Bus 995, 1x Bus 996, 1x Bus 997, 1x Bus 998, 1x Bus 999, 1x Bus 1000.

## LAADPALEN IN HAGESTEIN EN LELYSTAD

Op het terrein van onze vestigingen in Lelystad en Hagestein hebben we onlangs een laadpaal voor elektrische automobielen geplaatst. Deze twee parkeerplaatsen zijn zowel voor bezoekers als voor medewerkers met een elektrische auto te gebruiken. Binnenkort worden ook nog de ontbrekende borden aangebracht.







Gebr. van der Lee - Vestiging Hagestein  
Lekdijk 28  
4124 KC Hagestein  
Tel: 0347-351824  
e-mail: [info@gebrvanderlee.nl](mailto:info@gebrvanderlee.nl)

Gebr. van der Lee - Vestiging Dordrecht  
Donker Duyvisweg 35  
3316 BL Dordrecht  
Tel: 078-6515973  
e-mail: [tankopslag@gebrvanderlee.com](mailto:tankopslag@gebrvanderlee.com)

Gebr. van der Lee - Vestiging Lelystad  
Mortelstraat 4  
8211 AD Lelystad  
Tel: 0320-273535  
e-mail: [info.lelystad@gebrvanderlee.com](mailto:info.lelystad@gebrvanderlee.com)

Gebr. van der Lee - Int.Transport Bedrijf  
Donker Duyvisweg 25  
3316 BL Dordrecht  
Tel: 0347-352054  
e-mail: [tankopslag@gebrvanderlee.com](mailto:tankopslag@gebrvanderlee.com)

## COLOFON

Leesmagazine is een kwartaaluitgave van Gebr. van der Lee

Redactie:

[twf@gebrvanderlee.nl](mailto:twf@gebrvanderlee.nl)

[front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl](mailto:front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl)

[www.gebrvanderlee.nl](http://www.gebrvanderlee.nl)