

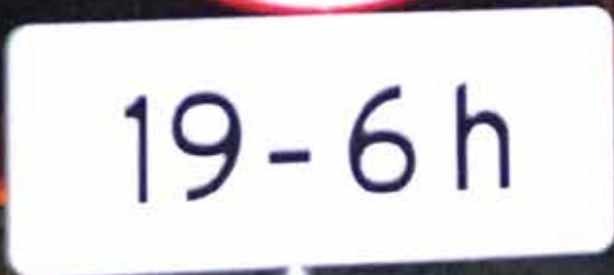
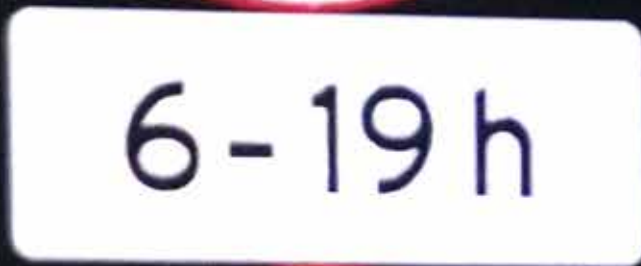
2020



GEBR.
VAN DER LEE

nr. 32

Leesmagazine



STAGIAIRES
PAG.4



OBSTAKELVRIJE ZONE
A28
PAG. 8-9



ASFALTEREN
HARDERDIJK DRONTEN
PAG. 14.15

V O O R W O O R D

Beste collega, relatie en lezer,

Het zijn onzekere tijden, de samenleving wordt in de greep gehouden door het Covid-19 virus en tijdens het verschijnen van deze editie van Leesmagazine bevinden we ons in een wereldwijde crisis. Gezondheid hebben wij naast veiligheid hoog in het vaandel. Teneinde de uitvoering van onze maatschappelijke taak te continueren om daarmee de veiligheid van de weggebruikers te bevorderen hebben wij met inachtneming van de door de Overheid en het RIVM genomen maatregelen weer een aantal prachtige projecten gerealiseerd of momenteel in uitvoering.

Om te beginnen hebben we een artikel over de snelheidsaanpassing op de snelwegen als gevolg van de stikstofcrisis. Het vervangen en omzetten van de snelheidsborden hiervan was een omvangrijke klus die we met grote inzet en flexibiliteit van onze medewerkers in no-time hebben gerealiseerd. Een strak geplande operatie die met haast militaire precisie is uitgevoerd. Verder is er een artikel over de verbreding van obstakelvrije zones langs de snelweg, in dit geval de A28. Ook voor het vernieuwen van asfalt voor het prestatiecontract Oost-Nederland Noord en de vernieuwing van het asfalt op de Harderdijk nabij Dronten doen we verslag en we besteden aandacht aan het winteronderhoud van de asfaltcentrale in Lelystad.

Voor het vereenvoudigen van meldingen vanuit 'het veld' introduceren we de VeiligWerkApp en we besteden aandacht aan het onderhoud aan de openbare verlichting in Utrecht. Ook doen we verslag van twee stagiaires van Windesheim die inmiddels hun stage hebben voltooid en we besteden aandacht aan het onderhoud aan de watergangen in opdracht van Hoogheemraadschap Delfland. Voorts doen we melding van de werkzaamheden aan de N702, Hogering Almere, waar we inmiddels met de voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering zijn gestart. U leest het, een editie met diverse uiteenlopende onderwerpen waar we met trots verslag van doen.

We wensen u veel leesplezier en bovenal een goede gezondheid toe!

Met vriendelijke groet,

Gebr. van der Lee

P R E S T A T I E S C O R E

Rijkswaterstaat, onze grootste opdrachtgever met meer dan 50% omzet van al onze projecten, meet per kwartaal de kwaliteitsprestatie van haar opdrachtnemers. Voor het 4de kwartaal van 2019 behaalden we maar liefst een bedrijfskwartaalscore van 8,82! Het betreft in willekeurige volgorde: prestatiecontract Onderhoud Waddenzee, prestatiecontract Onderhoud Eemsgeul, prestatiecontract rijkswegen Noord-Nederland Groningen-Drenthe, prestatiecontract rijkswegen Zuid-Nederland Limburg en het prestatiecontract rijkswegen Oost-Nederland Overijssel-Gelderland.

Hiermee hebben we ons doel, om minimaal een 8 gemiddeld te scoren, ruimschoots overtroffen. Naast trots en dankbaarheid feliciteren we alle medewerkers die hieraan zijn of haar bijdrage heeft geleverd met het behaalde resultaat. In de volgende editie van Leesmagazine gaan we uitgebreider op deze meting in.

I O O K I L O M E T E R

Vanwege de stikstofcrisis heeft de overheid de maximumsnelheid op de snelwegen verlaagd van 130 naar 100 km per uur. Wij hebben voor de lopende prestatiecontracten voor Noord-, Oost- en Zuid-Nederland op ruim 750 locaties circa 2000 borden vervangen en bijgeplaatst. Daarnaast zijn er ook nog zo'n 1500 hectometerborden afgeplakt.

Omdat niet alle borden behoeften te worden vervangen hebben we van tevoren met camerawagens alle locaties in kaart gebracht en de bestaande borden geïnventariseerd. Dit leidde tot een omvangrijke logistieke operatie. Zo konden veel borden, waarop 120 km of 130 km stond, blijven staan omdat deze snelheid 's avonds van 19:00 tot 's ochtends 6:00 toegestaan blijft. Voor de uren tussen 6:00 en 19:00 werd dan een bord van 100 km bijgeplaatst met het benodigde 'onderbord' ter verduidelijking.

De operatie bestond naast alle voorbereidende werkzaamheden uit twee fases. De eerste fase bestond uit het plaatsen van de borden, onderborden en het afplakken en/of tijdelijk afdraaien (niet zichtbaar). Hiermee zijn we halverwege februari met zeven tot tien ploegen tegelijk begonnen waarbij we eerst de borden in de buitenbermen deden. Het plaatsen van de grotere borden en de onderborden in de middenberm kwam daarna en werd door vier a vijf ploegen gedaan, dit gebeurde 's nachts. Hiervoor werd met een stationaire afzetting op de rijbaan gewerkt.

Het zogenaamde wisselingsweekend startte op donderdag 12 maart, vanaf dat moment werden de borden in de juiste positie geplaatst en dat moest gereed zijn op maandagochtend 16 maart om 5:00 uur, vanaf 6:00 was de maatregel van kracht.

Gemiddeld waren er op de diverse locaties 60 tot 70 personen actief, die allen met buitengewoon veel flexibiliteit naast de bordenactie ook hun reguliere werkzaamheden voor de prestatiecontracten hadden. Die flexibiliteit bleek onder andere toen de werkzaamheden drie dagen landelijk werden stilgelegd waardoor ook geplande en aangevraagde verkeersmaatregelen moesten worden omgegooid. We zijn hen dan ook dankbaar voor hun enorme inzet.



STAGIAIRES

Gebr. van der Lee biedt het hele jaar stageplaatsen aan en investeert in enthousiaste studenten die het wegebouw-vak willen leren. In februari van dit jaar voltooiden Ferdy Horstman uit Zwolle en Dennis Eggen uit Dedemsvaart, beiden 22 jaar oud, hun stage van vijf maanden. Nadat ze allebei eerst vier jaar aan het Deltion College in Zwolle de vierjarige mbo-opleiding Bouw en Infra niveau 4 met succes hadden afgerond vervolgden ze hun studie aan Windesheim waar ze inmiddels als derdejaars de eveneens vierjarige opleiding HBO Civiele Techniek volgen.

Op de bedrijven-dag op Windesheim kwamen ze vorig jaar in contact met Gebr. van der Lee en op 2 september startte hun stage van 800 uur. Dennis had daaraan voorafgaand twee maanden vakantiewerk gedaan als werkvoorbereider bij de reconstructie van de Larserweg bij Lelystad gewerkt.

‘We willen het vak met onze voeten in de klei en in het veld leren en niet alleen vanuit boeken’

Voor de stage werden ze toegevoegd aan een van de teams dat zich bezighoudt met een van de prestatiecontracten. Ze hielden zich bezig met het onderhoud aan asfaltvakken en stelden dag-schetsen en de planning op, bestelden asfalt bij onze centrale in Lelystad, brachten detectielussen in kaart, deden inspecties en handelden meldingen van omgevingsmanagers af en deden daarop de terugkoppeling.

“Onze stagebegeleider gaf ons een enorme verantwoordelijkheid en liet ons vrij. Hij gooide ons weliswaar in het diepe maar liet ons niet verdrinken. We hebben veel werk verzet maar er was ook tijd en ruimte voor een geintje. We kijken dan ook terug op een leuke en leerzame stageperiode.”

De competenties zijn aangetoond in de vorm ieder een eigen stageverslag. Daar hebben ze diverse zelfgemaakte documenten als plannings en dag-schetsen aan toegevoegd. Deze zijn met een 8 beoordeeld. Ferdy gaat nu een half jaar stagelopen bij een collega aannemer waar hij tenderfases gaat uitrekenen, Dennis gaat eveneens voor zes maanden naar een wegebouwer om daar als stagiair aan de uitvoering van kunstwerken te werken. Beiden willen na hun afstuderen in de civiele beton- en wegebouw aan het werk. Gebr. van der Lee wenst ze veel succes!



N 7 0 2 H O G E R I N G A L M E R E

De werkzaamheden aan de N702 zijn van start gegaan. Voor het aanleggen van de noodzakelijke omleidingen moeten bomen gekapt en beplantingen verwijderd worden. Dit alles moet voor het broedseizoen zijn gerealiseerd. Daarnaast wordt aanvullend bodemonderzoek zoals boringen en sonderingen uitgevoerd. De nutsbedrijven zijn actief met het vaststellen van de ligging van kabels en leidingen door het graven van proefsleuven en vervolgens met het leggen en verleggen van die kabels en leidingen. Ook hiervoor moet de beplanting plaats maken.

Voor de werkzaamheden is voor het projectteam een onderkomen gehuurd en ingericht in de Katernstraat in Almere nabij de N702. In eerdere edities van Leesmagazine hebben we bericht over het ontwerp van de aansluitingen van de Herman Gorterweg en de Hollandse Dreef. Dit komt erop neer dat de gelijkvloerse kruisingen met beide wegen ongelijkvloers worden. Daarnaast wordt de N702 verbreed van 2x2 naar 2x3 (in een rijrichting 3 i.p.v. 2) rijstroken. Hierdoor zal de doorstroming verbeteren, met name in de spits, zeker met het oog op de toekomstige nieuwbouw.

De volgende stap is het aanbrengen van de voorbelasting om zettingen van de nieuw aan te leggen wegen te beperken. De voorbelasting blijft 6 maanden liggen. De daadwerkelijke bouw van de tunnelbakken start in 2021. Elke donderdag zijn medewerkers van het project aanwezig aan de Katernstraat 8 tussen 13.00 en 16.00 uur om toelichting of informatie te geven over het project.



H O O G H E E M R A A D S C H A P D E L F L A N D

Begin dit jaar zijn we gestart met baggerwerkzaamheden voor het Hoogheemraadschap Delfland. Delfland is bij de aanbesteding verdeeld in vier percelen. Deze percelen zijn opgedeeld in 250 vakken. Gebr. van der Lee is werkzaam in twee van de vier percelen t.w. Oostland en Westland. De baggerwerkzaamheden moeten ervoor zorgen dat de watergangen (tochten, sloten en vaarten) het overtollig regenwater vlot kunnen afvoeren. Dat betekent dat een laag bagger van de bodem wordt weggehaald en wordt afgevoerd dan wel wordt verwerkt op de kant.

In alle sloten en vaarten ligt een laag bagger, een mengeling van plantenresten en bezonken slib. De aangroei van bagger is een natuurlijk proces. Om een idee te geven; gemiddeld groeit de sliblaag met 2 cm. per jaar. Om de doorstroming te waarborgen moet daarom eens in de 8 jaar de aangroei van het slib weggebaggerd worden.

Het baggeren in en langs de watergangen doen we met de nodige zorg voor plant en dier en we doen dit in lijn met de gedragscode Wet Natuurbescherming Waterschappen. Zorg voor de natuur betekent bijvoorbeeld dat bij het baggeren de vissen altijd een uitweg hebben. Ook wordt er gecontroleerd op de aanwezigheid van broednesten.

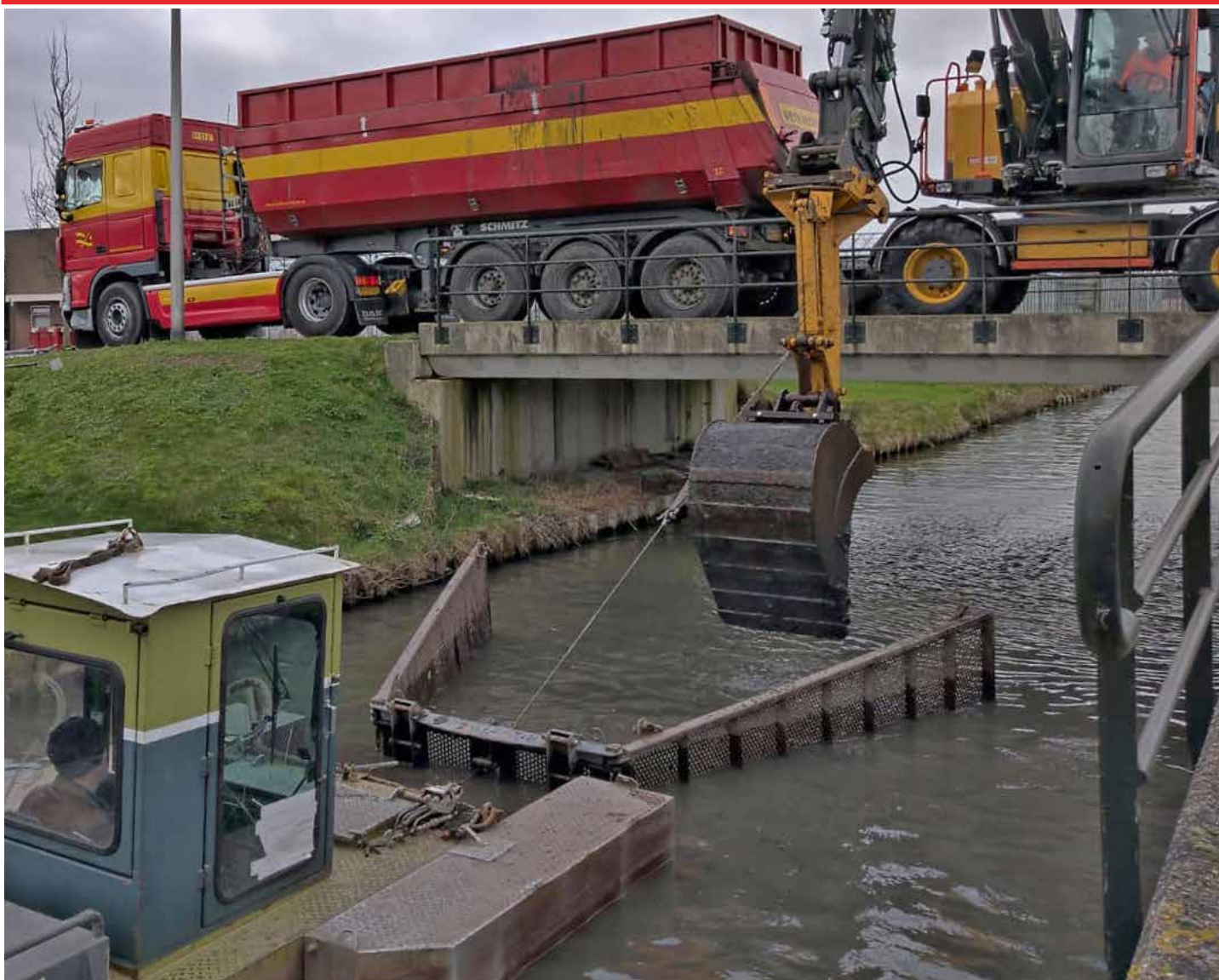
Bij het baggeren is de eigenaar bij een aantal vakken verplicht de vrijgekomen bagger in ontvangst te nemen. Het slib wordt op de oever gelegd en kan gebruikt worden als 'grondverbeteraar' op het land. Vervuild slib wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.



B A G G E R E N W A T E R G A N G E N

Hoogheemraadschap Delfland

Delfland is verantwoordelijk voor het beheer van waterkeringen, oppervlakte-waterlichamen, bergingsgebieden en ondersteunende kunstwerken. Onder de waterkeringen vallen bij Delfland de Zeewering, de Delflandsedijk, de binnenwaterkering (Maasdijk), de regionale waterkeringen en polderkaden. Onder de oppervlaktelichamen vallen de wateren en natte ecologische zones (verzamelnaam voor natuurvriendelijke oevers, plasdrasgebieden en vispaaiplaatsen). De bergingsgebieden zijn ook op grond van de WRO (Wet Ruimtelijke Ordening) voor waterstaatskundige doeleinden bestemd. Onder de ondersteunende kunstwerken vallen de gemalen, geautomatiseerde stuwen, duikers, inlaten en keerschotten.



Schuifboot

De baggerschuifboot is speciaal ontwikkeld voor het opschonen van sloten en smalle vaarten. Het baggervaartuig wordt vooral ingezet wanneer niet vanaf de kant kan of mag worden gewerkt.

Met het baggeren met de schuifboot kan ook het bodemprofiel hersteld worden. De schuifboot is vooral geschikt voor zachte bodems. Met name bij relatief lange en rechte watergangen komt de schuifboot tot zijn recht. Bij de werkzaamheden kunnen nauwkeurigheden van 10 cm bereikt worden.

A 2 8 O B S T A K E L V R I J E



Langs de A28 verrichten we werkzaamheden aan de buitenberm door het verbreden van de obstakelvrije zone van 10 naar 13 meter. Dit teneinde de veiligheid van de weggebruiker te bevorderen. Bij het inrichten van de buitenberm kan gekozen worden voor een obstakelvrije zone, het inrichten met ‘botsvriendelijke’ elementen of voor een inrichting met afschermingsconstructie zoals een geleiderail of een barrier.

Bij de A28 worden de buitenbermen obstakelvrij ingericht. Obstakels zijn voorwerpen die bij een aanrijding een groot risico voor inzittenden van een motorvoertuig en derden vormen. Het gaat dan om een voertuig dat uit de koers is geraakt. Buiten een obstakel zoals een boom of kolom vormen ook het inrijden van een watergang of een steil talud een risico. Dat geldt ook voor hoogteverschillen van meer dan 0,07 meter. Binnen de obstakelvrije zone kunnen zich de beplantingszone en bergingszone bevinden. Uiteraard mag de beplanting geen obstakel vormen wat betreft de dikte van het opgroeiend hout.

Wanneer de ruimte tussen een autosnelweg en fietspad of parallelweg onvoldoende is, is er sprake van gevaar voor derden. Voor autosnelwegen met een ontwerpsnelheid van 120 km/h zoals de A28 is de minimale breedte voor een obstakelvrije zone m.b.t. risico's voor inzittenden 13 meter. De breedte in geval van risico's voor derden bedraagt 20 m. Dit zijn minimale maten want het risico bij een kanaal is bijvoorbeeld groter dan bij een boom. Ook bij een buitenbocht met een krappe boogstraal is het risico groter en zal de obstakelvrije zone groter moeten zijn. De obstakelvrije zone wordt gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep.

B U I T E N B E R M

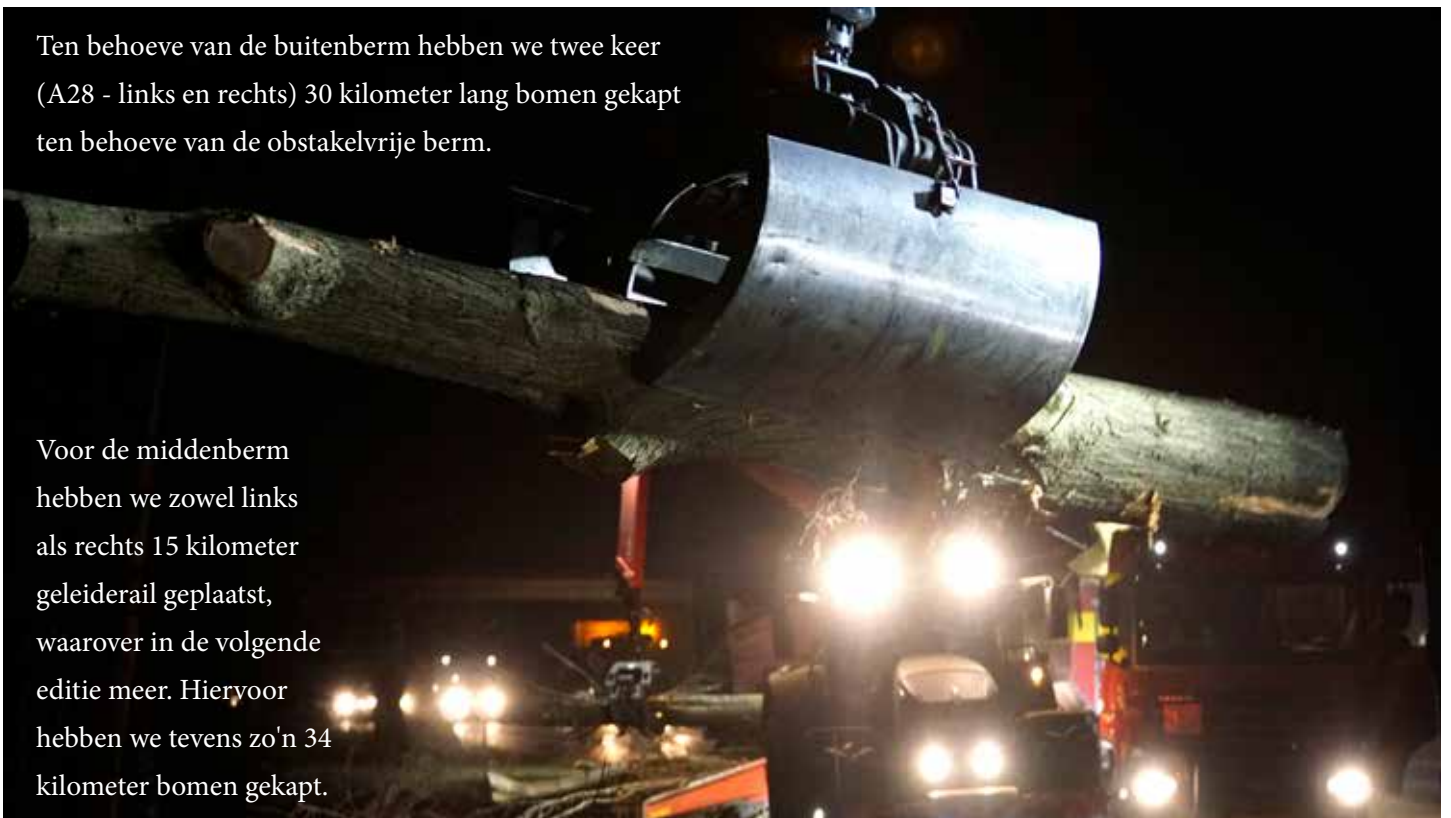
Een buitenberm heeft de volgende functies:

- ➔ Vluchtruimte voor uit de koers geraakte voertuigen
- ➔ Ruimte voor objecten zoals portalen, geluidswerende voorzieningen, bebording etc.
- ➔ Afvoer en verwerken hemelwater
- ➔ Ruimte voor onderhoud
- ➔ Ruimte voor kabels en leidingen.



Ten behoeve van de buitenberm hebben we twee keer (A28 - links en rechts) 30 kilometer lang bomen gekapt ten behoeve van de obstakelvrije berm.

Voor de middenberm hebben we zowel links als rechts 15 kilometer geleiderail geplaatst, waarover in de volgende editie meer. Hiervoor hebben we tevens zo'n 34 kilometer bomen gekapt.



OPENBARE VERLICHTING

Begin dit jaar, officieel 1 januari 2020, zijn we gestart met het beheer en onderhoud van de openbare verlichting in de gemeente Utrecht. Een aanzienlijk werk. Om een idee te geven van het areaal: in de gemeente Utrecht bevinden zich 55.000 lichtmasten en lantaarnpalen en 65.000 lichtpunten met ontelbare voedingskasten en kilometers kabel.

De vorm en hoogte van de lichtmasten en lantaarns verschillen en variëren van 3 tot 13 meter. Bij dit uitgebreide areaal gaat er regelmatig iets stuk, treedt er een storing op of een onderdeel dient te worden vervangen omdat het zijn einde levensduur heeft bereikt. Wij hebben dan ook een permanente storingswacht dienst ingesteld die 24/7 bereikbaar is alsmede een organisatie opgezet voor het vervangen van verlichtingsmiddelen en het (ver)plaatsen van masten en lantaarns. Op basis van voorgaande jaren wordt het aantal storingen geschat op 2800 en het aantal schades aan openbare verlichting op 1000 per jaar. Het vervangen van de lampen van de verschillende masten en lantaarns of het oplossen van storingen in de moeilijk bereikbare binnenstad maakt dit alles tot een uitdagende en vooral dankbare klus. In bijgaande teksten willen we laten zien hoe divers de openbare verlichting in Utrecht is, maar ook hoe de verlichting de sfeer in Utrecht bepaalt. Met name de lantaarns in de binnenstad doen ons denken aan de oude gaslantaarns van 1875.



UTRECHT



Lantaarns in Utrecht

In de Gemeente Utrecht staan tal van verschillende lichtmasten en lantaarns. Lichtmasten met ledlampen en lantaarns met spaarlampen. Rondom de oude kern staan de wat hogere lichtmasten met LED. In de binnenstad staan vooral de lantaarns die ons doet denken aan de oude gas- en olielantaarns uit de vorige eeuw. In 1953 besloot de Gemeente Utrecht de oude sferen van de binnenstad te laten herleven. Een van de belangrijkste acties was het herplaatsen van de oude gietijzeren straatlantaarns uit 1875. Deze lantaarns moesten natuurlijk aangepast worden aan de elektrische verlichting. Deze lantaarns werden ook geplaatst langs de bekende grachten met hun werfkelders. Vanwege de beperkte ruimte moesten de lantaarns op de werfmuren worden geplaatst. De smalle werfmuren moesten om de lantaarns te kunnen bevestigen worden verbreed. Dit verbreden werd gerealiseerd door het aan de bovenkant aanbrengen van beeldhouwde consoles. Hiervan zijn er ruim 300 geplaatst met allemaal verschillende afbeeldingen. Op bijgaande foto's zijn hier enkele voorbeelden van weergegeven.

W I N T E R O N D E R H O U D



ASFALTCENTRALE

Tijdens het jaarlijks onderhoud in de winterperiode wordt de centrale verder verduurzaamd en worden onderdelen die onderhevig zijn aan vergevorderde slijtage vervangen door hoogwaardige slijtvaste materialen. Dit is een ingrijpende exercitie omdat de onderdelen vaak moeilijk te bereiken zijn in de compact gebouwde centrale. Dit jaar werd de warme ladder gereviseerd. De warme ladder is ingebouwd tussen de andere onderdelen van de centrale en om dit onderhoud te kunnen uitvoeren moest de ladder losgekoppeld worden en rechtstandig omlaag worden gehaald met een zware kraan. Het uiteindelijke resultaat van het onderhoud aan de warme ladder is een compleet herbouwd, innovatief en duurzaam onderdeel van de centrale.

Om asfaltmengsels te produceren is veel energie nodig om de centrale te kunnen laten draaien zoals de trommels en transportbanden maar ook om de mineralen en het bitumen op de juiste temperatuur te krijgen.

De warme ladder transporteert de gedroogde en verwarmde materialen van de droogtrommel naar de zeefinstallatie en de mengtrommel. De ladder is omsloten in een stalen rechthoekige koker met een lengte van ruim 25 meter en is verticaal geplaatst. Gelijktijdig met de complete revisie en de vervanging van onderdelen van de ladder hebben we de koker volledig geïsoleerd. De isolatie is aan de buitenkant aangebracht door het oplassen van een tweede wand met daartussen het isolatiemateriaal.

De warme ladder zelf bestaat uit een ketting bestaande uit grote schakels, vergelijkbaar met een grote fietsketting. Op de ketting zijn een 40-tal stalen bakken gemonteerd.

Foto 1: Complexe situatie in de centrale.

Foto 2: De ladder wordt aangedreven door een elektromotor.

Foto 3: De eigenlijke ladder.

Foto 4: De de koker met ingebouwde ladder.



RECONSTRUCTIE

- frezen rijbaan ca. 41.000 m²
- asfalt aanbrengen tussenlaag van 65 mm AC22bind ca. 7000 ton
- deklaag van 35 mm dik SMA0/11 ca. 3600 ton

aanleg / reconstructie parkeerstroken van asfalt/bestrating met reflexing white deklaag

aanbrengen kantstrook verharding van grassteen ca. 10,45 km lengte

sloopfrezen van bestaande parkeerstrook 1,1 km bij ca. 3 m breed en deze vullen met kleigrond

reconstrueren zijweg strandgaperweg met aanleg van bermbetonstroken en een prefab middengeleider

aanbrengen markeringen (thermo en koudplast)

aanbrengen ribbelstrook achter de kantbelijning hoofdrijbaan

vervangen bebording



HARDERDIJK

Op 4 februari hebben we met succes ingeschreven bij de provincie Flevoland voor het niet jaarlijks onderhoud aan de Harderdijk (N306). Het werk is 5,6 km lang en loopt nabij Dronten vanaf de rotonde Bremerbergweg richting Harderwijk en wordt duurzaam en veilig heringericht. Dit houdt onder meer in het versmallen van de rijbanen, aanpassen parkeerstroken, aanbrengen grasbetonstenen in de berm en onderhoud aan de bestaande asfaltverharding.

Het project zou oorspronkelijk starten op 16 maart en op 17 april gerealiseerd zijn. Vanwege het broeden van een koppel zeearenden en om deze niet te storen is het werk in 2 fasen opgeknipt. Fase 1 dat nu grotendeels is uitgevoerd loopt van hm 23.800 t/m 20.100 en fase 2 loopt van hm 20.1 t/m 18.200. De uitvoering van fase 2 vindt plaats in de weken 38 t/m 40.



P R E S T A T I E C O N T R A C T

Om negen uur 's avonds verzamelen we op verzorgingsplaats Tolnegen bij Stroe. De parkeerplaats kleurt steeds meer het vertrouwde rood-geel. We staan met zijn allen te wachten op groen licht om de weg op te gaan. De mannen, die de afzetting van de te asfalteren rijbaan plaatsen, zijn zojuist vertrokken met de botsabsorber, de busjes met de actiekarren, de auto met de pylonnen en een vrachtwagen met lichtmasten. Wanneer zij de baan hebben afgesloten wordt het sein gegeven: we kunnen de weg op.

E E N N A C H T A S F A L T E R E N O P D E A 1 E N D E A 5 0

Vervolgens komt de karavaan in beweging, welke bestaat uit meerdere diepladers met treesmachines, walsen en asfaltmachines. Daarachter rijdt een veegzuig-auto, de kleefauto, een knijperauto met dieplader, zo'n 10 vrachtwagens voor het afvoeren van het freesasfalt en het aanvoeren van nieuw asfalt, de truck met oplegger van de belijningsploeg en een busje met aanhanger voor de controle-boringen. In totaal loopt er een ploeg van ruim 30 medewerkers.

De werkzaamheden zijn onderdeel van het prestatiecontract Oost-Nederland Noord, in opdracht van Rijkswaterstaat, en vinden plaats op de A1. Er wordt deze avond en nacht aan drie werkvakken gewerkt ter hoogte van Voorthuizen-Barneveld



O O S T - N E D E R L A N D N O O R D

(A1 links), Barneveld (A1 rechts) en bij Knooppunt Beekbergen bij Apeldoorn.

Nadat de verkeersploeg van ons steunpunt in Wezep (zie pagina 19) de eerste afzetting inclusief verlichting heeft opgezet op de A1 Links, rijdt het konvooi het eerste werkvak in. Daar worden de machines gelost en begint het frezen van de oude asfaltlaag. Dit wordt afgevoerd naar Lelystad en zal worden hergebruikt in nieuw te produceren asfalt. Vervolgens reinigt de veegzuig-auto het gefreesde dek, wordt er een kleeflaag aangebracht en kan de asfaltmachine beginnen. Deze wordt voortdurend aan de voorzijde van asfalt voorzien opdat het proces niet stil komt te liggen en er geen koude naden ontstaan. In het kielzog hiervan rijden de walsen. Wanneer er voldoende is gewalst en het asfalt voldoende is afgekoeld worden er op diverse plekken proefboringen gedaan teneinde de dikte en verdichting aan te tonen. Aansluitend start de belijningsploeg om met hun verfwagen de belijning aan te brengen.

Inmiddels is de verkeersploeg begonnen met het opzetten van het tweede werkvak op de A1 Rechts. Om zes uur 's ochtends zijn alle vakken gereed, de afzettingen en verlichting verwijderd en worden de rijbanen weer vrijgegeven voor het verkeer.



K A M : V E I L I G W E R K A P P

Het is belangrijk dat ongevallen en onveilige situaties worden gemeld om herhaling te voorkomen. Om het melden te vereenvoudigen hebben we een VeiligWerkApp gelanceerd. Hierdoor is het voor iedereen mogelijk om zo snel mogelijk te melden.

Waarom deze App

Op dit moment worden onveilige situaties nog lang niet altijd gemeld. Zeker als het gaat om kleine incidenten of bijna ongevallen lijkt het melden niet belangrijk te worden gevonden. Die noodzaak is er echter wel. Want er kunnen alleen maar maatregelen worden getroffen als de betrokken collega's op kantoor weten wat er op de werkplek is gebeurd.

“Melden van ongevallen helpt bij een veiligere werkplek”

Gebr. van der Lee heeft daarom de VeiligWerkApp in gebruik genomen zodat iedere medewerker met zijn mobiel melding kan doen van onveilige situaties, ongevallen, materiële schades of milieu incidenten. Foto's kunnen ook bij de melding worden toegevoegd. De melding komt bij de afdeling K.A.M. en de uitvoerder terecht. Eventuele acties worden teruggekoppeld aan de melder, zodat hij of zij weet wat de status van de melding is. Daarnaast kan elke medewerker ook een verbetervoorstel indienen. We willen gevaarlijke situaties meer registreren en analyseren zodat we preventieve maatregelen kunnen treffen.

De VeiligWerkApp biedt naast het melden van ongevallen ook de mogelijkheden om informatie te delen, denk hierbij aan het verspreiden van toolboxes en nieuwsberichten. Ook het verrichten van inspecties met behulp van de app is een mogelijkheid.



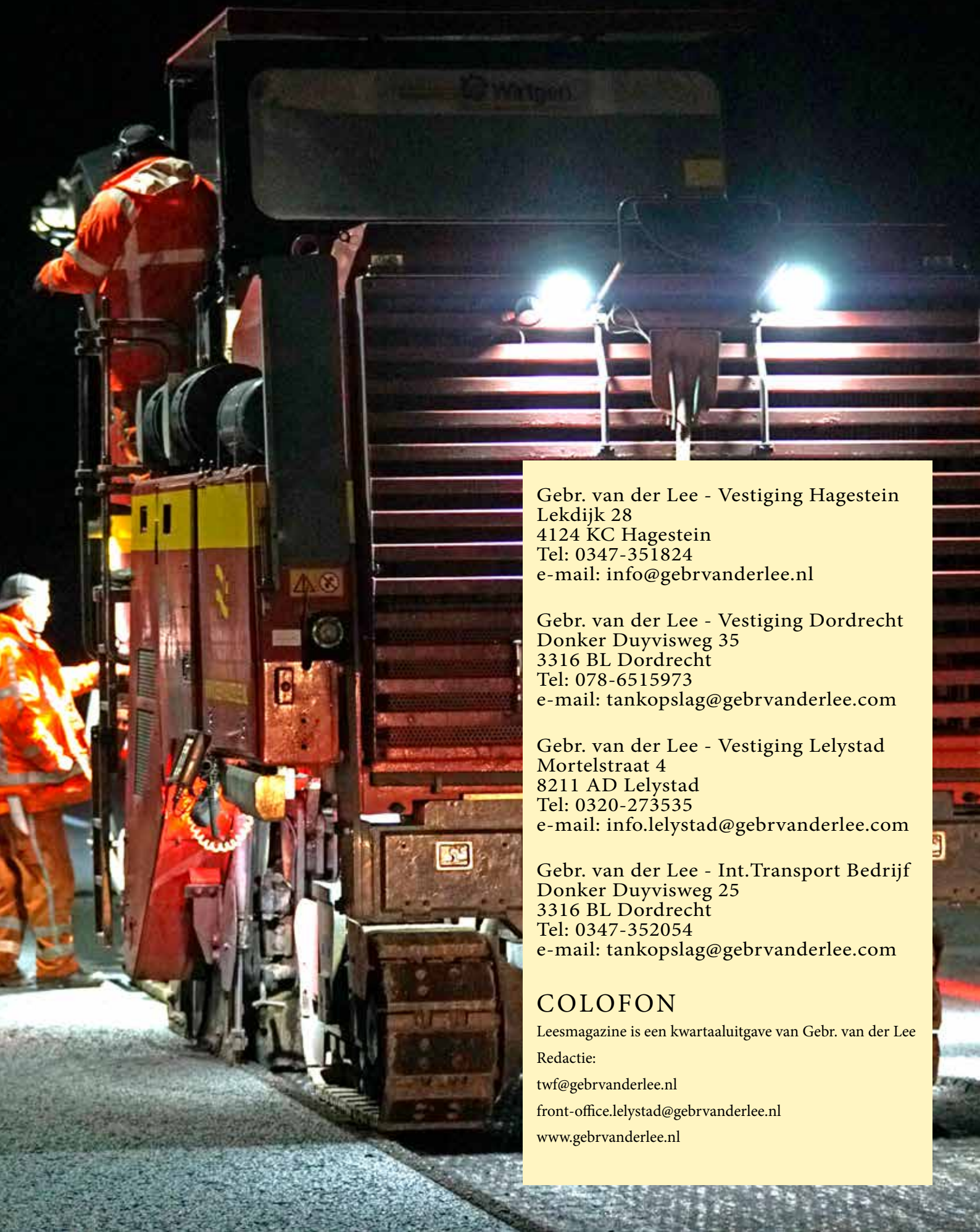
GROETEN VAN CALAMITEITENTEAM OOST-NEDERLAND NOORD



- 2 botsabsorbers
- 7 bestelbussen
- 1 set RAIN (rijdende afzetting in de nacht)
bestaat uit 3 aanhangers
- 2 mobilights
- 15 medewerkers
- 24/7 oproepbaar

STEUNPUNT WEZEP





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

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

Gebr. van der Lee - Vestiging Lelystad
Mortelstraat 4
8211 AD Lelystad
Tel: 0320-273535
e-mail: 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

COLOFON

Leesmagazine is een kwartaaluitgave van Gebr. van der Lee

Redactie:

twf@gebrvanderlee.nl

front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl

www.gebrvanderlee.nl