

2020

 GEBR.
VAN DER LEE

34

Leesmagazine

LED VERLICHTING
KERENSHUDE p.g. 6



Kapitein Baranov
van de Elisabeth J -14



Brugonderhoud-18
Westerwoldse Aa



White Reflexion-19
Rivierenland

V O O R W O O R D

Beste lezer,

Het zijn vreemde tijden en op het moment dat deze editie van Leesmagazine uitkomt zijn we slechts een paar weken van Kerst verwijderd. Naderende feestdagen die anders dan anders zullen zijn. Covid-19 heeft de wereld in zijn greep met een impact die we niet eerder hebben meegemaakt. De dingen die we altijd normaal hebben gevonden kunnen niet meer of moeten aangepast worden. Er wordt gesproken over een 'nieuw normaal' en niemand weet of het 'oude' ooit terugkomt. De samenleving verandert en ook zakelijk betekent dit dat we naar alternatieven moeten zoeken of op een andere wijze moeten werken om doelen te bereiken. Zowel prive als in ons werk valt dat niet mee.

In dit nummer van ons Leesmagazine staat een aantal artikelen over lopende projecten, besteden we aandacht aan nieuw materieel en doen we verslag van de feestelijke certificaatuitreiking van de door het KAM-team behaalde derde trede op de veiligheidsladder. Uiteraard heeft er een interview met een collega plaatsgevonden en we vertellen over een Safety Walk waarbij het management naar buiten gaat om te observeren en te praten met de uitvoerenden om zo gezamenlijk tot meer veiligheid op de werkplek te komen.

Wij danken een ieder voor zijn of haar inzet en samenwerking en wensen u veel leesplezier en, ondanks de onzekere periode waarin we leven, fijne feestdagen en bovenal veel geluk en gezondheid toe.

Met vriendelijke groet,
Gebr. van der Lee



JUBILARIS



Op 21 augustus was Eric Deutekom 25 jaar in dienst als internationaal chauffeur en laadt en lost bitumen in de meeste delen van Europa. Uiteraard hebben we dat met taart gevierd op de vestiging Hagestein. We wensen Eric nog veel mooie jaren in zijn verdere loopbaan.



foto: vlnr Wim Blom, Eric Deutekom, Sander van den Boogaard en Theo van der Lee.

SAFETY WALK

Veilig werken en slim combineren van onderhoudswerkzaamheden betekent dubbele winst. In de nacht van vrijdag 14 op zaterdag 15 augustus hebben er levensduur verlengend onderhoudswerkzaamheden (LVO-asfalt) plaatsgevonden op de A32. Bijzonder hierbij was dat ze onderdeel waren van een pilot om in één keer meerdere soorten onderhoud gelijktijdig uit te voeren waarvoor de weg volledig voor het wegverkeer afgesloten werd, een SLOT-afsluiting.

Voornaamste reden om te werken in een SLOT is dat hierdoor een veilige werksituatie gerealiseerd wordt voor de werknemers ter plaatse. Daarnaast kunnen werkzaamheden van verschillende aard slim gecombineerd worden. Zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer waren op locatie aanwezig en hebben middels een 'Safety Walk' de situatie beoordeeld en kunnen zien op welke wijze de werkzaamheden op een veilige manier werden uitgevoerd.

Op Carpoolplaats De Pijler langs de A32 gaf Bert Berends (projectmanager van Gebr. Van der Lee) een heldere uitleg van de voordelen en waarom in de toekomst vaker in SLOT's gewerkt zal worden. Na een veiligheidsinstructie is er al 'wandeland' de werklocatie en de (asfalt)werkzaamheden op de A32 bekeken.

Het werken in een SLOT kent vele voordelen. Zeker als het gaat om de werkzaamheden voor werknemers zo veilig mogelijk te laten verlopen. Voor de wegwerkers betekent het werken in een SLOT dat het wegverkeer niet direct langs het werkvak raast met alle gevaren van dien. Bijkomend voordeel zijn de kostenbesparingen. Tijdens één afsluiting kunnen meerdere werkzaamheden worden gecombineerd zoals: bermen maaien, groenonderhoud, schadeherstel aan geleiderail, LVO kunstwerken en asfalt, maar ook werkzaamheden door derden, die kunnen meeliften tijdens het werken in een SLOT. Tel daarbij de tijdwinst en de gunstige effecten van 'Minder Hinder' op. De omrijtijd bedroeg éénmalig een acceptabele 14 minuten i.p.v. dat er in 7 nachten verkeersmaatregelen nodig zouden zijn. De conclusie is dan ook: Het werken in SLOT's is geslaagd. De werkzaamheden hebben op een veilige wijze plaats gevonden. De verkeersafwikkeling middels de omleidingsroute is goed verlopen. De uitdaging voor 2021 is, wat Gebr. van der Lee betreft, het maximaal combineren van werkzaamheden in SLOT's zodat:

- veilig werken wordt gemaximeerd doordat er geen verkeer op de weg rijdt;
- optimale kwaliteit van het werk kan worden behaald door het handig en gezamenlijk inzetten van machines en werkmethoden;
- kosten voor de opdrachtgever aanzienlijk kunnen worden gereduceerd door het verminderen van verkeersmaatregelen;
- minimale hinder voor de weggebruiker.

Een Safety Walk is een instrument om de veiligheidscultuur inzichtelijk te maken zodat het veiligheidsgedrag uiteindelijk beïnvloed kan worden. Hiervoor worden gezamenlijke werkbezoeken van verantwoordelijke managers van opdrachtgever en opdrachtnemer gehouden. De dialoog tussen de partijen komt op gang middels gesprekken met uitvoerenden, het doen van observaties, feedback geven over de bevindingen en de terugkoppeling als verbeteringen zijn doorgevoerd. De Safety Walk heeft dus als primaire doel om middels een observatie de veiligheidscultuur (houding en gedrag) te bespreken en bespreekbaar te maken. Tijdens de Safety Walk richt de directie en het hoger management zich tot dit primaire doel. De Safety Walk is dus geen inspectie. Er worden geen vinklijsten gebruikt om fouten bij te houden. De doelstelling is inzicht te krijgen in de problematiek van de uitvoerenden door observatie en de dialoog tussen uitvoerenden en het management.

DRONTEN

Dronten verfraait wandelpaden park

In een van onze vorige nummers hebben we uitvoerig geschreven over het contract dat we hebben voor de uitvoering van groot onderhoud in de Gemeente Dronten. Het betreft de wegen van zowel binnen als buiten de bebouwde kom. In dat kader zijn onlangs de wandelpaden in het park aan de westzijde van Dronten, langs de N305, voorzien van een 'half verharding'. Een oplossing die qua goudgele kleur past in de omgeving tussen het vele groen.



De half verharding bestaat uit dolomiet split of ook wel Gravier d'Or genoemd. Dit Gravier d'Or is een okergeel half verhardingsmateriaal afkomstig uit diverse dolomietgroeves in geheel Europa. Voor het eerst werd dit materiaal, dat ontstaan is uit kalkzandsteen, in de bergketen de Dolomieten gevonden. De naam van de bergketen is afgeleid van de ontdekker. Later werd dit materiaal ook gevonden in groeven in Duitsland, België en Frankrijk. De kleur van het dolomiet kan per groeve verschillen van zilvergrijs tot donkerrood. Het Gravier d'Or heeft een maximale korrelgrootte van 10mm. Het Gravier d'Or is hydraulisch bindend materiaal dat daardoor na verloop van tijd verdicht tot een stevige laag. Dit is een van de meest opmerkelijke eigenschappen van Gravier d'Or dat als gevolg van een reactie van CO² en regenwater verhardt. Dit is een gevolg van een natuurlijke reactie waarbij het magnesiumcarbonaat van het gravier oplost en opnieuw kristalliseert.



Het wordt niet alleen toegepast voor wandelpaden maar ook voor fietspaden, opritten en parkeerplaatsen. Voor wandelen fietspaden wordt een laagdikte van 70 tot 100mm toegepast op een voldoende draagkrachtige fundering.

In Dronten hebben we de volgende opbouw toegepast: Een cunet van 200mm, een scheidingsdoek tussen klei en puinfundering, een fundering van puin- of betongranulaat met een dikte van 200mm. Het granulaat heeft een samenstelling van 0 – 31,5mm. De dikte van het Gravier d'Or met een samenstelling van 0-5mm heeft een laagdikte van 90mm na verdichting. Het materiaal wordt met een kleine asfaltspredmachine aangebracht en verdicht met een statische wals. Soms wordt verdicht met een trilplaat maar dit leidt veelal tot ontmenging van het materiaal. De afwerking aan de bovenkant is zodanig dat het regenwater kan afvloeien naar de zijkant. Dit pleit voor een verhoogde aanleg t.o.v. de bermen.

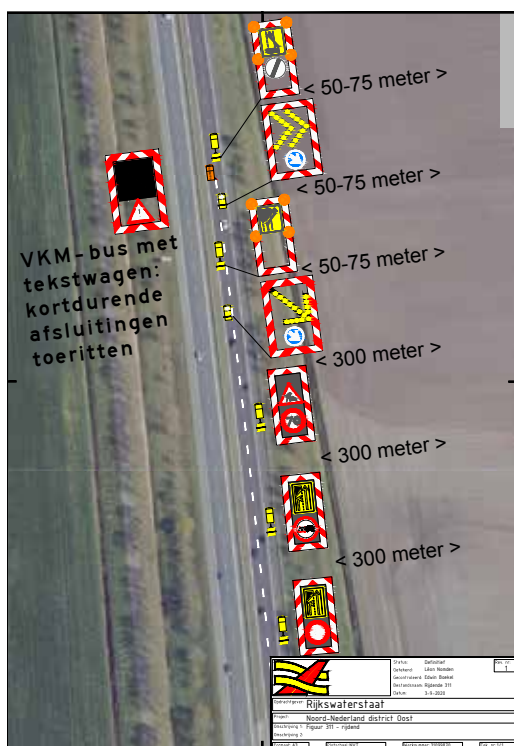


RIJDENDE AFZETTING

En van de onderdelen van het Prestatiecontract Noord Nederland was het vernieuwen van de asmarkering op de A7 vanaf Groningen richting Duitse grens. In gebruikelijke gevallen vindt de markering plaats binnen een vaste afzetting op basis van de richtlijnen die daarvoor gelden. Dat betekent dat het werkvak niet langer mag zijn 3,5 kilometer alsmede de inzet van een MRS en tientallen lampen die voor elk werkvak opgebouwd en afgebouwd moeten worden. Het werkvak zal bij langere te markeren afstanden verplaatst moeten worden en dat kost tijd waardoor er in een nacht hooguit zes tot zeven kilometer kan worden gemarkeerd.

De wegmarkering op de A7 moest dringend worden vernieuwd omdat die niet meer aan de huidige eisen voldeed. Gebr van der Lee heeft daarom een verkeersmaatregel voorgesteld aan RWS om met twee botsen (botsabsorbers) in een rijdende afzetting de markering uit te voeren. Deze is geaccordeerd waardoor er in feite een nieuwe verkeersmaatregel is ontstaan.

Op die wijze hebben we in één nacht non-stop 19,2 kilometer asmarkering kunnen aanbrengen. Terwijl het verkeer over de vluchtstrook wordt geleid rijden de twee botsen over de rijstroken achter de markeringsploeg die de asmarkering tussen deze twee stroken aanbrengt.



K E R E N S H E I D E

In september hebben we in opdracht van Rijkswaterstaat als onderdeel van het driejarig prestatiecontract voor het areaal Limburg de vervanging van de lijnverlichting door LED verlichting op knooppunt Kerensheide A76/A2 gerealiseerd. In zeven weken tijd werden er met gemiddeld 30 medewerkers 132 nieuwe masten met armaturen geplaatst waarbij er ook nieuwe 9 kilometer bekabeling is gelegd en schakelkasten zijn geplaatst.

Het voordeel van LED verlichting is dat de lampen onafhankelijk kunnen worden geschakeld wat onderhoud vereenvoudigt omdat dan niet de hele lijn hoeft te worden uitgeschakeld. Bovendien gaat LED aanzienlijk langer mee dan de huidige verlichting. M.a.w. besparing op het vervangen van de lampen en energiekosten.

In verband met aanwezige hoogspanningsmasten moesten al onze voertuigen bij de werkzaamheden geaard zijn middels geaarde kettingen op de grond.

Tegelijkertijd is op meerdere plaatsen 19 kilometer aan bermbeveiliging vernieuwd waarbij tevens RIMOB's zijn geplaatst. (Een RIMOB - voluit rimpelbuisobstakelbeveiliging - is een V-vormige constructie die op een kleine vangrail lijkt en die op autosnelwegen wordt gebruikt om obstakels te beschermen. De constructie is bedoeld om de botsingsenergie te absorberen.)



IN BEELD



ALMERE - N702



H O G E R I N G

Zoals we in de vorige editie berichtten voeren we in opdracht van provincie Flevoland werkzaamheden uit om de Hogering in Almere te verbreden. Almere is een bruisende stad in ontwikkeling en de capaciteitsvergroting is noodzakelijk om de groei naar 350.000 inwoners te realiseren. Dit leidt namelijk tot zo'n 30.000 auto's aan dagelijks woon- en werkverkeer. Behalve de verbreding worden er ook twee kruispunten verdiept aangelegd. (Zie Leesmagazine 33).

Momenteel vindt de voorbelasting plaats door middel van zogenaamde bigbags waarvan we er circa 20.000 hebben gevuld met zand. Deze staan tot een hoogte van wel zes stuks geplaatst en dienen voor het inklinken van de grond. De totale zetting van de ondergrond ten behoeve van de Hogering zal als gevolg van de voorbelasting na 6 maanden 1 meter bedragen.

Het benodigde zand komt deels uit de vaargeul van het IJsselmeer. Het zand wordt gelijktijdig gewonnen met het zand dat nodig is voor het verbreden en verhogen van het Almeerderstrand. (Zie pagina 20)



K A M

De afdeling KAM houdt zich bezig met kwaliteit-, veiligheid en milieuzaken in de breedste zin van het woord.

Enkele kerntaken van de afdeling KAM zijn:

- Het in stand houden van diverse kwaliteit-, veiligheid -en milieu certificeringen zoals ISO 9001, VCA, veiligheidsladder en Co² prestatieladder.
- Het KAM beleid vertalen naar de werkvloer en medewerkers meenemen in deze processen.
- Het stimuleren van kwaliteit-, veiligheid- en milieubewustzijn.
- Het onderhouden van de veiligheidsapp. (Ongevalsmeldingen, toolboxen, werkplekinspecties)

De KAM bestaat uit de volgende medewerkers:

- Monique Holling – Kam Manager
- Jarrald Renting – V&G coördinator Hogering Almere
- Erik Hetterscheid – KAM medewerker
- Sven Wastenecker – KAM medewerker

Momenteel wordt de KAM afdeling versterkt door stagiaire Alwin Wassink.



Van links naar recht: Sven Wastenecker (KAM medewerker), Monique Holling (KAM manager) en Erik Hetterscheid (KAM medewerker). Geknield op de grond: Alwin Wassink (KAM stagiair).

VEILIGHEIDSLADDER

Sinds 16 juli is Gebr. van der Lee gecertificeerd voor de Veiligheidsladder trede 3. Na 2 weken te zijn geaudit hebben we een score van 97% behaald, daar waar een score van 80% vereist was. Een uitzonderlijk mooi resultaat dat we te danken hebben aan de inzet van onze medewerkers die de basis vormen voor een groter veiligheidsbewustzijn.

De Veiligheidsladder is een certificering voor bedrijven die met 5 treden de ontwikkelingsfase van een bedrijf weergeeft op het vlak van veiligheidsbewustzijn. Het bepaalt het niveau binnen de organisatie op het gebied van houding, gedrag en cultuur. Dit geldt niet enkel voor de eigen medewerkers maar ook voor opdrachtgevers, opdrachtnemers en leveranciers. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid met als grootste doel om een veiliger omgeving voor alle werknemers te creëren.

Met de campagne 'VEILIGHEID EERST' werd een stevige aanzet gegeven om bewuster om te gaan met de dagelijkse risico's in zowel de kantoren als in het werkveld. Het doel hiervan is om het aantal onveilige situaties en incidenten terug te dringen en te beperken tot een minimum. Om dit te realiseren werd de leidraad (pagina 9 en 10) ontwikkeld, een veiligheidskaart die onze veiligheidsdoelstellingen, veiligheidsregels en veiligheidsbouwstenen helder beschrijft.



0 ongevallen met verzuim

Het vergroten van kennis over bewust veilig werken

Het stimuleren van bewust veilig werken

VEILIGHEIDSDOELSTELLINGEN

ONZE VEILIGHEIDSREGELS

DOEN



Vorbereiden

Voer een LMRA (laatste minuut risico analyse) uit

- Beoordeel de risico's
- Bepaal de maatregelen die nodig zijn
- Voer de maatregelen uit



Veilige werkomgeving

Zorg voor een veilige en opgeruimde werkomgeving



Vakmanschap

Voer alleen taken uit na de benodigde instructie/opleiding



Machines

Werk alleen met geschikte en goedgekeurde arbeidsmiddelen



Beschermingsmiddelen

Maak altijd gebruik van de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen



Betrokkenheid

Spreek elkaar aan op veiligheid en onveilig gedrag



Informereren

Meld onveilig gedrag, gevaarlijke situaties en (bijna)ongevallen

NIET DOEN



Drank en Drugs

Niet werken of rijden onder invloed van alcohol en/of drugs



Negeren

Negeren van procedures, werkinstructies en wetgeving

Veilig AI

- Download de Appstore (iOS) (Android)
- Klik op de link om ontvangen met wachtwoord scan onderstaande QR code





VEILIGHEID EERST

VEILIGHEIDSBOUWSTENEN



Voorkomen van ongevallen

- Ik pas LMRA toe
- Ik meld gevaarlijke situaties
- Ik accepteer alleen een veilige werkplek
- Ik controleer de werkplek op mogelijke risico's



Communiceren over veilig werken

- Ik praat over veiligheid met andere collega's
- Ik toon voorbeeldgedrag
- Ik meld veiligheidsverbeteringen
- Ik laat weten wat ik nodig heb om mijn veiligheidsbewustzijn te ontwikkelen



Bewust veilig werken

- Ik houd me aan de veiligheidsregels
- Ik accepteer aangesproken te worden en spreek anderen aan
- Ik ben een voorbeeld voor mijn andere collega's
- Ik werk veilig of ik werk niet

Werk
pp

app in de
(S)of de Playstore

in de
mail om je
in te stellen of
aande QR-code



KAPITEIN BARANOV



BOKSER OP DE BRUG

door Peter Kars

De Elisabeth J ligt er mooi bij aan de kade van onze tankterminal in Dordrecht. Vorig jaar heeft het schip een gigantische metamorfose ondergaan en is het van een sombere donkere tanker getransformeerd in een opvallende rode bitumentanker, geheel in stijl van de eigen vloot van Gebr. van der Lee.

De kapitein ontvangt me op de brug. Een joviale man die qua postuur zo uit een Rockyfilm kon zijn gelopen. Tijdens het interview komt toevallig ter sprake dat hij ooit professioneel kickbokser is geweest.

Sergey J. Baranov (46) is geboren in Samara, een stad in het Europese deel van Rusland, ongeveer 1000 kilometer ten oosten van Moskou en een kleine 1800 kilometer ten zuid-oosten van Sint Petersburg. De stad telt circa 1.1 miljoen inwoners en is onder andere bekend vanwege de Lada Samara en van een ruimtevaartfabriek waar ook de Sojoez-ruimteraketten worden geproduceerd. Ook heeft de stad een aantal universiteiten, waarvan de in 1942 gestichte Staatsuniversiteit voor Ruimtevaarttechniek de bekendste en meest prestigieuze is. De stad ligt op de plaats waar de rivier de Samara in de Wolga stroomt.

Baranov is een van de twee gezagvoerders op de Elisabeth J die buiten hem negen vaste bemanningsleden telt: drie officieren, een chieft engineer en een tweede chieft engineer, een bootzman, een matroos, een pompman en een kok (die tevens hand- en spandiensten als matroos verricht). Er wordt gevaren op de Noordzee, de Barentssee, Oostzee, Noorse Zee, de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan naar bestemmingen in bestemmingen in Duitsland, Noorwegen, Finland, Letland, Rusland, Groot Brittanie, Spanje, Italië en Griekenland.
(Lees verder op pagina 16)



VERVOLG BARANOV

Hij is ooit begonnen als maritiem kadet in de koopvaardij bij een grote tankermaatschappij in Samara zoals veel inwoners van Samara voor de scheepvaart kozen. Tijdens de oorlog met Tsjetsjenië werd hij medisch gekeurd voor het leger maar de arts stelde hem vrij en kwalificeerde hem als officier voor de burgerscheepvaart. Nadat hij voor sommige Russische maatschappijen had gewerkt en inmiddels was opgeklommen tot kapitein en omdat de condities om voor Europese rederijen te werken aanzienlijk beter zijn dan in Rusland koos Sergey ervoor om voor een Nederlandse maatschappij te gaan werken zoals zoveel Russische zeelieden doen. En wanneer je op zee zit maakt het voor een achterblijvend gezin weinig uit of je werkgever in de buurt van je woonplaats is gevestigd of een paar duizend kilometer verderop hoewel het nu vanwege de Corona wel lastig is omdat er als gevolg van lockdowns soms een reisverbod is wanneer je met verlof kunt.

Hij is getrouwd en heeft twee kinderen, een zoon van 19 die aan een militaire academie studeert en een dochter van 13 die op topniveau kunstschaatser is en een master in sport hoopt te behalen om ooit trainer te worden zodra ze na school een opleiding in St. Petersburg kan volgen. Mevrouw Baranov werkt niet, al heeft ze ooit gewerkt als administratief-financieel medewerkster tot de geboorte van de kinderen.

Sergey's hobby's verklaren zijn imposante postuur, een afgetraind sportman in hart en nieren. Ooit droomde hij van een carrière als professional kickbokser tot hij als gevolg van een spierblessure genoodzaakt was te stoppen. Nu gaat hij naar de sportschool en zwemt hij om in conditie te blijven.

Wanneer hij thuis is gaat hij graag 's nachts onderwater in de Wolga jagen met harpoen en snorkel. Voor zijn meniscus-blessure ging hij met de kinderen schaatsen, skiën en snowboarden. Nu gaat hij af en toe langlaufen.

De shifts waarin wordt gewerkt waren aanvankelijk om de twee maanden. Op zee is dat niet erg maar thuis is dat minder praktisch. Tegenwoordig is het drie om drie maanden wat veel prettiger is omdat je dan meer kunt doen en meer ruimte hebt om plannen met gezin te maken zoals vakantie. Maar toen de corona uitbrak zat hij thuis en dat vond hij verschrikkelijk omdat vanwege de reisverboden hij niet kon wisselen en bijna vijf maanden thuis moest blijven. "Maar ik ken collega's die bij Azië of op de Pacific varen en waarvan sommigen zelfs tien of elf maanden niet hebben kunnen wisselen vanwege de pandemie. Die hebben contracten van zes maanden op, zes maanden af. Gelukkig is dat bij Gebr. van der Lee veel beter geregeld, dat biedt de mogelijkheid om onder normale omstandigheden om de drie maanden met verlof te gaan."

Zou je je kunnen voorstellen, je bent nu 46, dat je ooit een kantoorbaan zou nemen?

"Op het moment niet maar ik moet wel nadenken over de toekomst. Er is me wel eens een baan als vlootmanager aangeboden en dan werk je dicht bij huis. Maar voorlopig, en zolang mijn gezondheid het toelaat, geef ik de voorkeur aan varen. Dat is financieel voor mij en mijn gezin ook het meest aantrekkelijk. Maar niet alleen voor het geld, als man voel je je een echte kerel op zo'n schip. Het is een echte stoere job en een spannende wereld. Ik ben overigens niet voor de romantiek gaan varen, ik ben geen dromer maar ik ben een ervaren kapitein dus wat moet ik achter een bureau?"



Toen ik tijdens die corona vijf maanden thuis zat miste ik de zee en mijn schip enorm, ik had heimwee naar de Elisabeth J. Toen ik vroeger nog eerste officier was deed ik gewoon mijn werk maar vanaf de dag dat ik kapitein werd veranderde ik. Ik begon over alles na te denken en me enorm verantwoordelijk te voelen. Niet alleen voor het schip en de lading maar ook voor de bemanning.”

Wat zijn de windstreken of wateren waar je het liefst vaart?

“Water is water, al heb je natuurlijk te maken met zandbanken en dergelijke. Maar voor mij is het weer het belangrijkste. Je hebt prachtige vaarroutes langs kusten maar waar het enorm kan spoken. En er zijn ook erg mooie gebieden maar waar het gevaarlijk is of waar veel geweld plaatsvindt of waar je voortdurend het risico loopt op piraterij. Ik heb het in het verleden voor de kust van Somalië meegemaakt. Gelukkig hadden we erg goede beveiliging aan boord en zijn we nooit geënterd maar die voortdurende stress wil je niet. Binnen het continentale gebied waarbinnen we voor Gebr. van de Lee varen hebben we die dreiging gelukkig niet. Nee, ik heb geen specifieke voorkeur voor bestemmingen.”

Kun je iets zeggen over het verschil in varen in je jeugd en nu?

“Alles is beter en veiliger geworden. Vroeger zaten we te lassen naast een leiding waar diesel doorheen liep en moest je vertrouwen op je neus. Dat soort dingen kunnen gelukkig niet meer.”

Heb je Nederland al een beetje ontdekt?

“Nee, ik heb wel een fiets gekocht om een beetje door Dordrecht te fietsen. Maar mijn permissie is alleen geldig binnen een bepaald gebied. Ik mag als zeeman dus niet naar Rotterdam of Amsterdam, dan zou ik mijn licenties kunnen kwijtraken.”

Wanneer het interview is beëindigd belt hij naar de kombuis dat er extra gedekt dient te worden. Baranov is niet alleen joviaal, hij is ook zeer gastvrij.



A 27 WESTERWOLDSE AA BRUG-ONDERHOUD

In opdracht van Rijkswaterstaat hebben we onderhoud uitgevoerd aan de basculebrug over de Westerwoldse Aa in de A27. De onderhoudswerkzaamheden aan de val en aanbruggen moeten bijdragen aan het reduceren van het geluid door het verkeer.

De werkzaamheden zijn gefaseerd aangepakt. In de 1e fase zijn voornamelijk meetwerkzaamheden uitgevoerd zoals het meten van diktes van asfalt en de slijt-laag op de brug en de stand van de buffers (veerschotels). Voor het meten was de weg deels afgesloten. In de volgende fase zijn onderdelen van de brug gereviseerd. In de 3e en laatste fase in het weekend van 6 tot 9 november is de bestaande slijtlaag deels vervangen. De sluitstrip aan de kopse zijde is vervangen door een nieuwe strip en is lager geplaatst. De schotelveren en oliebuffers van de oplegging zijn vernieuwd. Voor al deze werkzaamheden was de weg in dat weekend in beide richtingen afgesloten (SLOT). Voor het verkeer was een omleidingsroute ingesteld. Naast het vervangen van de slijtlaag zijn ook reparaties aan de val uitgevoerd m.n. de ongelijkheid tussen val en wegdek is weggewerkt. Een val is het beweegbare deel van de basculebrug.



ZWART-WIT ASFALT

In een eerdere aflevering van ons Leesmagazine hebben we al geschreven over de aanleg van witte fietsstroken langs de weg voor onze opdrachtgever Waterschap Rivierenland. Deze eerste witte stroken werden uitgevoerd in SMA met een dikte van 35 mm. Voor dit mengsel werd witte steen-slag, ook wel Reflexing White, gebruikt. Voor deze eerste stroken werd zwarte bitumen toegepast. Om de gewilde witte kleur te krijgen moest de bitumenhuid aan de bovenzijde verwijderd worden. Dat kan door tijd, immers het verkeer zorgt voor de gewenste slijtage, maar om dit te bespoedigen hebben we in overleg met onze opdrachtgever de bitumen laag weggeschuurd (geplaneerd). Afgelopen vrijdag 30 en zaterdag 31 oktober hebben we, wederom in opdracht van Waterschap Rivierenland, witte fietsstroken aangelegd op de Neerpolderseweg in Giesenburg, maar nu met witte steenslag en blanke bitumen.

Het asfaltpakket, zowel de rijweg met een zwarte deklaag van SMA en de witte fietsstroken, is in een keer aangebracht. Hiervoor moest de asfaltspreidmachine worden aangepast door het plaatsen van vaste schotten en het uitbouwen (verbreden) van de machine. Uiteraard wordt dan in de buitenste vakken van de machine het aangepaste witte asfalt en in het middelste vak het traditionele zwarte mengsel gebracht. Het resultaat mag er wezen, wat ook op de foto's goed te zien is.

Het witte asfalt geeft t.o.v. het zwarte of rode asfalt de volgende voordelen;

- Hogere reflectie, dus de fietsstroken zijn goed zichtbaar, ook van afstand
- Daardoor is er minder verlichting nodig
- Verhoging van de veiligheid
- Besparing van energie



Z A N D S U P P L E T I E



De uitbreiding van het Almeerderstrand is een realisatieproject door Gebr. van der Lee in opdracht van de gemeente Almere. Het Almeerderstrand, met het evenementenstrand, wordt opnieuw ingericht waarbij het zuidelijke deel van het strand met 7,8 hectare wordt uitgebreid door middel van opspuiten van zand. De herinrichting zorgt voor meer recreatiemogelijkheden.



A L M E E R D E R S T R A N D



De planning van dit project verloopt in 3 fasen:

- Fase 1: het aanbrengen van zand nabij het huidige strand
- Fase 2: naast het aanbrengen van zand wordt aan de kopse kant van het strand en het nieuw te realiseren eilandje steenbestorting aangebracht om bescherming te bieden tegen slechte weersomstandigheden
- Fase 3: het aanbrengen van zand in het midden van het nieuwe strand

Momenteel is fase 2 in werking. Met het losponton Vagant worden de zandschepen gelost. In het losponton zit een pomp die het zand via leidingen naar het strand pompt en dat met bulldozers op de juiste plek wordt aangebracht.

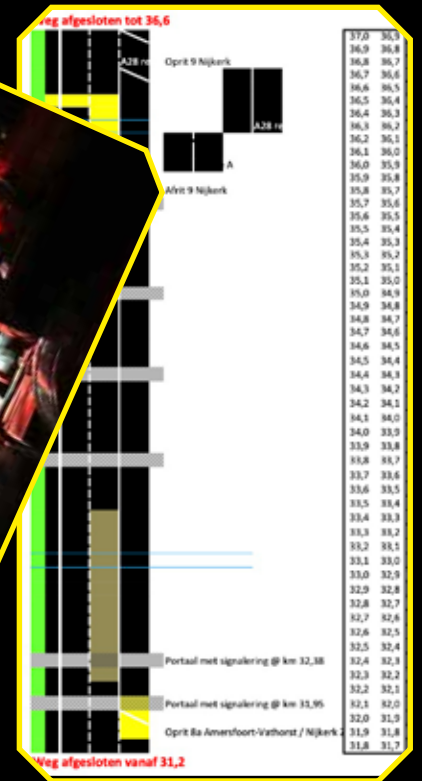
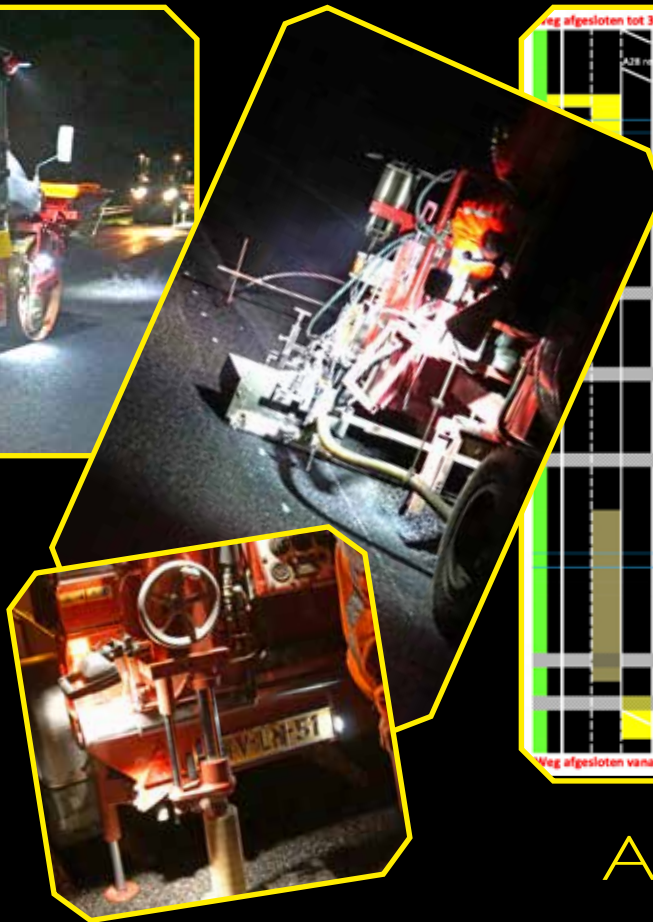
In week 46 is over het water het deel breukstenen geleverd dat bestemd is voor de kopse kant van het strand. Deze zijn vanaf week 47 samen met de zinkstukken aangebracht op de kopse kant van het strand, waarmee het strand beschermd wordt tegen de verschillende weersomstandigheden.

De oplevering wordt begin 2021 verwacht, een realisatieproject om terecht trots op te zijn!

De vooruitgang is live te volgen via onze webcam op locatie: <https://gebrvanderlee.nl/evenementenstrand>



ASFALTWERK IN BEELD



A28 Nijkerk - Harderwijk
 Volledige wegafsluiting
 Levensverlengend Onderhoud
 (LVO)
 3 asfaltsets
 5 werklocaties
 29 september 21:00-05:00

A 2 8

KLEINE FREES

Regelmatig worden er bij Gebr. Van der Lee nieuwe machines aangeschaft en soms is het interessant om een van de nieuwe aanwinsten eens nader te bekijken. Zo is onlangs de halve meter frees type w-50 Ri van het merk Wirtgen aangeschaft als vervanging van de oude kleine freesmachine. De nieuwe freesmachine is nauwelijks te vergelijken met de oude. Alles is geautomatiseerd en computergestuurd en kan via internet op afstand ingelezen worden.

De voordelen van deze freesmachine op een rijtje:

- Kan in kleine ruimtes werken met een lage plafondhoogte bijv. het frezen in fietstunnels.
- Door het lage gewicht kan er ook gewerkt worden op locaties met een gering draagvermogen.
- Fijn frezen bij kleine oneffenheden. Frezen op steile hellingen.
- Nauwkeurig frezen zonder extra handmatige handelingen zoals frezen rondom putranden.
- Frezen van wegmarkeringen.
- Frezen van lasverbindingen bij wegverbredingen.
- Frezen bij wegversmallingen

Bij maximale capaciteit kan de machine een snelheid bereiken van 2,9 km/h. Maximale kracht is 143pk. De machine is energiezuinig en voldoet aan alle relevante eisen van de Euronorm, zoals uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast. Voor de machinist is het werken met de machine uiterst comfortabel vanwege het ontbreken van hinderlijke trillingen.





**GEBR.
VAN DER LEE**

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