

2021

Nr. 36

Leesmagazine

**Baanverdubbeling
Gooiseweg
Pagina 6**



**Onderhoud
Dronten
Pagina 5**

**Terreinophoging
Heveskes
Pagina's 8-9**

**Nieuwe
werken
Pagina's 16-17**

Voorwoord

Beste collega's, relatie en lezer,

We gaan weer betere tijden tegemoet. COVID-19 (het coronavirus) lijkt weer onder de knie en het slechte weer is veranderd in weer met zomerse temperaturen.

We gaan langzaam richting de vakanties, maar dat betekent wel dat ons Leesmagazine nog een keer uitkomt. Met een nieuwe redactie die er zin in heeft!

In deze uitgave zijn een aantal lopende projecten beschreven. De introductie van nieuwe medewerkers en een actie van het laboratorium, met als doel innovatieve en duurzame producten te ontwikkelen en op de markt te zetten. De projecten die we beschrijven zijn de terreinophoging in Heveskes, aanleg van voet- en fietspaden op Schiermonnikoog, de voortgang van de N702 en van de Gooiseweg. Ook nieuw materieel wordt beschreven en in beeld gebracht. Veel foto's, dat illustreert ons werk altijd het best.

In deze editie

Introductie nieuwe medewerkers	03
Halfverhardingen op Schiermonnikoog	04
Aanleg van asfalt in een speeltuin	05
Projectupdate: Gooiseweg	06
Bermbeton Dronten	07
Terreinophoging Heveskes	08
Een dag in het laboratorium	10
Projectupdate: Almere	12
Nieuw aangenomen werken	16
Nieuw materieel	18

INTRODUCTIE NIEUWE MEDEWERKERS

Het afgelopen kwartaal zijn er weer een aantal nieuwe medewerkers gestart.

Om nieuwe medewerkers kennis te laten maken met de organisatie en met de werkzaamheden van Gebr. van der Lee, krijgen zij als introductie de kans om een keer mee te kijken tijdens werkzaamheden.

Onderstaande nieuwe medewerkers hebben een nacht meegekeken met de werkzaamheden op een wegafsluiting op de N35.

Zij hebben verschillende werkzaamheden uitgevoerd zien worden: vegen, meterstrook- en berm maaien, snoeien, processierups verwijderen, borden herstellen, borden wassen en stormhout verwijderen.

Hierdoor hebben zij inzicht gekregen in de verkeersmaatregelen, veiligheidsmaatregelen en de soorten werkzaamheden die bij Gebr. van der Lee plaatsvinden.

Op de onderstaande foto van links naar rechts:
Arjen Husing: assistent-manager projectbeheersing
Gregor Woreel: junior contractmanager
Laura van Buuren: projectmedewerker omgeving
Esmee van Overbeek: omgevingsmanager



HALFVERHARDINGEN OP SCHIERMONNIKOOG

In één van onze vorige nummers hebben we geschreven over de toegepaste halfverhardingen in de gemeente Dronten. Daar hebben we als halfverharding Gravier d'Or toegepast. Een goudgele kalksteen met een fractie van 0-5mm, voor de wandelpaden in een laag van 90mm. Dit materiaal wordt met een kleine asfaltspreidmachine aangebracht en afgewalst. Ook andere opdrachtgevers hebben hierdoor aangegeven halfverhardingen voor voet- en wandelpaden te willen toepassen.

Op Schiermonnikoog, waar we ook verantwoordelijk zijn voor het onderhoud, wordt al lange tijd voor voet- en wandelpaden kleischelpen gebruikt. De kleischelpen werden altijd gewonnen in de Waddenzee. De Waddenzee is een Natura 2000 gebied, om die reden mag er nu geen kleischelpen meer gewonnen worden.

Aan Gebr. van der Lee is gevraagd om alternatieven uit te proberen. Het eerste alternatief is kleischelpen uit een niet Natura 2000 gebied halen en het tweede alternatief is het toepassen van Nobre Cal.



Nobre Cal is een fijnkorrelig breekmateriaal dat zeer geschikt is als halfverharding. Het bestaat uit natuurlijk kalkgesteente met een hoog calciumcarbonaat. Nobre Cal wordt verwerkt zonder enige toevoeging en is leverbaar in verschillende kleuren. Zowel geel, rood als antraciet. Op Schiermonnikoog wordt de grijze kleur toegepast, om zo dicht mogelijk bij de kleur van kleischelpen te komen.

Alle voet- en wandelpaden worden hoger gelegd dan het maaiveld, hierdoor blijven er geen plassen op het voetpad staan.

Aanleg: Gravier d 'Or wordt aangebracht met een kleine spreidmachine. Voor het aanbrengen van kleischelpen wordt een slee gebruikt, waar het materiaal in wordt gestort. De slee wordt vooruit getrokken, waardoor je een gelijkmatige laag met de gewenste hoogte krijgt. Na het afwalsen is het voetpad klaar voor gebruik. De bijgaande foto's maken het één en ander duidelijk. Deze methode wordt al 40 jaar zo toegepast.



AANLEG VAN ASFALT IN SPEELTUIN

Een klein gebaar, een groot plezier!

Gebr. van der Lee heeft in Lopikerkapel, een dorp in de provincie Utrecht, asfalt aangelegd in een speeltuin. Dit hebben zij gedaan in samenwerking met buurtvereniging Uitweg.

Het dorp was hard toe aan een nieuwe speeltuin, daarom heeft de buurt een actie opgezet en een nieuwe speeltuin samengesteld. Als sponsoractie heeft Gebr. van der Lee het asfalt in deze speeltuin aangelegd.

De asfaltpaden zijn bedoeld voor kinderen met skelters en fietsen. Met de toevoeging van haaiantanden, zebrapaden en drempels is er een volledig verkeersplein ontstaan. De toevoeging van verschillende markeringen zorgt voor een veilige omgeving voor de kinderen die gewoon spelen en de kinderen die met een skelter of fiets rond rijden.

Daarnaast krijgen de kinderen zo op een speelse manier ervaring met verkeersregels. Met deze ervaring kunnen de kinderen op een veiligere manier deelnemen aan het verkeer. Naast het verkeersplein is er ook een veldje aangelegd om op te kunnen voetballen.



“Een speeltuin met een hoop historie die nieuw leven is ingeblazen door bewoners en lokale ondernemers. Dankzij de goede organisatie vanuit de Gebr. Van der Lee lag er in een mum van tijd een prachtige verkeersrotonde en pannaveld. Uitweg heeft een actieve buurtvereniging voor jong en oud. De speeltuin sluit hier perfect op aan, doordat de speeltuin plezier biedt voor alle leeftijdscategorieën en het een plek is om samen te komen.”

Buurtvereniging Uitweg

PROJECTUPDATE: GOOISEWEG

Het derde, en het laatste deel, van de werkzaamheden aan de Gooiseweg zijn in volle gang. De Gooiseweg, de N305, is een belangrijke verbindingsweg voor zowel Zeewolde, Almere als Lelystad Airport.

Het verdubbelen van het laatste deel van de Gooiseweg (van km 32.500 tot km 39.500) zorgt voor: een goede aansluiting op het omliggende wegennet, een betere doorstroming, kortere reistijden en door allerlei maatregelen een grotere verkeersveiligheid.

Door de gescheiden rijbanen is het ook noodzakelijk de aansluiting met de Nijkerkerweg aan te passen. De rotonde, die in 2014 is aangelegd, verdwijnt en maakt plaats voor een VRI(VerkeersRegelInstallatie).



De werkzaamheden lopen volgens planning. In april is de zandbaan verder afgewerkt, zijn de puinfunderingen aangebracht en de werkvakken 1 en 2 geasfalteerd.

Bij de eerder aangelegde duikers zijn door ons stootplaten aangebracht om een geleidelijke overgang te krijgen. Na het gereedkomen van de Noordbaan wordt fase 3, het vervangen van de deklaag, op de zuidbaan gestart. Fase 4 is het vervangen van de rotonde op de kruising met de Nijkerkerweg door een kruising met een VRI.

Het uiteindelijke resultaat van het gehele project is een goede wegverbinding voor het vrachtverkeer, met name voor de overslagbedrijven op het Trekkersveld.

Niet alleen aan het wegverkeer is gedacht, maar ook ten zuiden van de Gooiseweg is een recreatieve vaarroute gecreëerd. Hiervoor zijn de onderdoorgangen van de bruggen in de Gooiseweg verhoogd.



ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN DRONTEN

Gebr. van der Lee voert Groot Onderhoud uit in Dronten, zowel binnen- als buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom gaat het om te smal aangelegde buitenwegen in de jaren zestig en zeventig. Door stijging van de weggebruikers en bredere landbouwmachines komt het op die buitenwegen regelmatig voor dat voertuigen elkaar moeten passeren, waarbij noodgedwongen gebruik gemaakt moet worden van de berm. Hierdoor ontstaat schade aan de berm, scheuren in de weg, afbrokkelende kanten, modderplassen en diepe spoorvorming. Deze schades kunnen gevaarlijke situaties opleveren voor de weggebruikers.

Bij het Groot Onderhoud wordt dit probleem op veel buitenwegen aangepakt door een strook beton naast de weg aan te brengen. Dit zogenoemde bermbeton wordt machinaal aangebracht en wordt voorzien van een dwarsprint in de vorm van ribbels.

Wanneer weggebruikers over de dwarsprint rijden ontstaan er trillingen, hierdoor worden zij gewaarschuwd wanneer zij van de weg af dreigen te raken.

Uiteindelijk betekent het aanbrengen van het bermbeton dat er minder gevaarlijke situaties ontstaan, een langere levensduur van de weg en minder onderhoud.

Op de foto's is te zien hoe het bermbeton machinaal wordt aangebracht en hoe de print wordt aangebracht.



Uiteraard wordt niet alleen bermbeton aangebracht, maar worden ook reparatievakken en overlagingen uitgevoerd. Voorbeelden hiervan in de afgelopen periode zijn:

Wisentweg: overlagen en aanbrengen bermbeton.

Roodbeenweg: bermbeton.

Rietweg: bakfreen

Roggebotweg: overlagen deklaag.

Rendierweg: reparatievakken

Ook zijn werkzaamheden uitgevoerd

in de bebouwde kom, zoals

Gildepenningsdreef.



TERREINOPHOGING HEVESKES

Groninger Seaports (GSP) (in de jaren 1950 tot 1997 Havenschap Delfzijl genoemd) is de organisatie die het beheer voert over 2 zeehavens in de provincie Groningen: de haven Delfzijl en de Eemshaven met de aangrenzenden industriegebieden.

Daarnaast omvat Groninger Seaports twee in de gemeente Eemsdelta gelegen binnenhavens: de Farmsummerhaven en de Oosterhornhaven.

In opdracht van Groningen Seaports is Gebr. van der Lee momenteel druk in uitvoering om circa 660.000m³ zand te verwerken. Dit zand is ter voorbereiding van een nieuw aan te leggen bedrijventerrein in Heveskes(regio Delfzijl). Het huidige terrein zal ca. 1,5 á 2m worden opgehoogd. Het toegepaste zand wordt gewonnen in de Noordzee boven Schiermonnikoog en middels meerdere scheephopperzuigers (o.a. de Marinus-G en de Mette Maria) naar een tussendepot aan de Oterdummerpier worden ingebracht. In dit tussendepot wordt het zand eerst ontzilt, waarna het per vrachtwagen naar het werkterrein op Heveskes wordt getransporteerd. Het werkterrein heeft een omvang van ca. 20ha en het project zal begin 2023 gereed zijn.



Op de foto's hierboven zijn de bulldozer en shovel zand aan het verwerken in de laatste ophoogslag, de overhoogte. Hier wordt zand middels trailers aangevoerd en de bulldozer en shovel werken het zand af op de juiste hoogte.

Werkzaamheden:

Fase 1: aanbrenge 580.000 m³ zand, profileren zandbed 233.000 m²

Fase 2: aanbrenge voorbelasting

Aanbrenge duikers 192m Ø 1000mm - 165m Ø 1250mm

Op de onderstaande foto is de Marinus-G afgebeeld. Deze ligt gekoppeld aan de persleiding in de havenmond van de haven van Delfzijl. Hier is de losvoorziening van de hoppers gestationeerd, waarbij middels een persleiding van 800m het zand naar het tussendepot wordt geperst. Naast het zand persen via de boegkoppeling kunnen er ook hoppers gelost worden via de zandpers Vagant. Deze is aangesloten op dezelfde persleiding.



EEN DAG IN HET ASFALTLABORATORIUM

Ons asfaltlaboratorium is een functioneel hoogwaardig Research en Development (R&D) laboratorium, waar hoge kwaliteit asfaltmengsels worden ontworpen. Daarnaast houden we ons bezig met verschillende innovaties. Om inzicht te krijgen in waar we nu zoal bezig mee zijn in ons asfaltlaboratorium lopen we een dag mee. Gedurende de dag worden verschillende werkzaamheden door het team uitgevoerd.

“Wat zijn de meest voorkomende werkzaamheden op het asfaltlaboratorium?”

Filippos, Manager Research en Development (R&D), is bezig met een Type test.

Asfaltmengsels moeten voldoen aan een gestelde norm. De functionele eigenschappen worden gemeten om te controleren of deze voldoen aan de eisen.

In een typeonderzoek van asfalt worden de volgende eigenschappen bepaald: stijfheidsmodulus, vermoeiingsweerstand, vervormingsweerstand en watergevoeligheid op basis van slijtsterkte. Wanneer deze voldoet wordt er een CE markeringsblad toegekend, hiermee wordt aangetoond dat het asfalt van goede kwaliteit is.



Adriaan, laborant, is bezig met de kwaliteitscontroles van het asfalt, die vanuit het type onderzoek vastgesteld zijn.

Per ongeveer 250 ton geproduceerd asfalt uit de asfaltcentrale wordt een kwaliteitscontrole uitgevoerd. Er wordt een extractie genomen en de samenstelling van het asfalt wordt gecontroleerd. Wanneer deze niet voldoende is, wordt er bijgestuurd door de asfaltcentrale en wordt de samenstelling aangepast.

Daarnaast worden de bouwstoffen van leveranciers gecontroleerd of deze voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. (o.a. stenen, zand en bitumen)

Een andere bouwstof is asfaltgranulaat, dat in nieuw asfalt wordt verwerkt. De samenstellingen van het bitumengehalte en de bitumeneigenschappen uit dit asfaltgranulaat worden gecontroleerd. Op de foto hiernaast het geavanceerde apparaat te zien, waarmee Adriaan door middel van extracties de kwaliteitscontroles uitvoert.



Rolf, kwaliteitsmedewerker asfalt, zien wij vandaag niet op het laboratorium. Hij is op een project. Wanneer het asfalt namelijk wordt aangelegd, is hij aanwezig om te beoordelen hoe de verwerking gaat. Daarnaast boort hij uit het aangelegde asfalt een proefmonster, om zo de kwaliteit nogmaals te kunnen beoordelen.

“Wat zijn de nieuwe ontwikkelingen waar jullie mee bezig zijn?”

Rijkswaterstaat wil in 2030 energieneutraal zijn. Vanuit het asfaltlaboratorium werken wij daarom aan een milieuvriendelijk asfaltmengsel. Dit doen wij door het samenstellen en onderzoeken van nieuwe mengsels op basis van: recycling van asfalt, het 'groener' maken van het proces in de asfaltmolen en het zoeken naar alternatieve producten.

Chris, op dit moment nog onderzoeksstagiair en vanaf volgende maand civil engineer R&D, houdt zich bezig met onderstaand onderzoek.

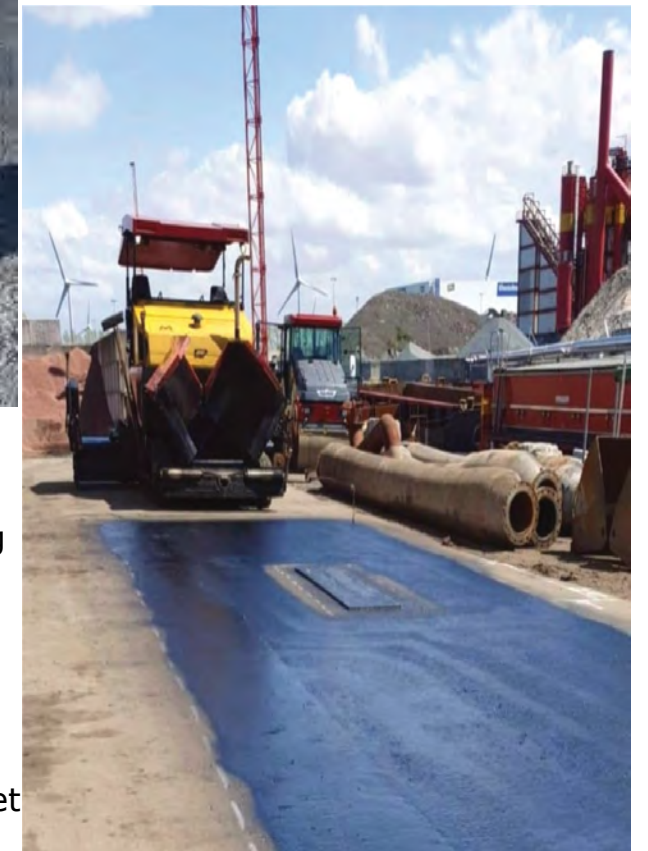
Op dit moment onderzoekt Gebr. van der Lee zoab (zeer open asfalt beton)mengsels met 50% PR (Partiële Recycling) en op lage temperatuur geproduceerd.

Om dit mengsel uiteindelijk te kunnen toepassen op autosnelwegen moet dit mengsel een validatieproces doorlopen. Dit verloopt als volgt: allereerst wordt een mengsel ontworpen en in het laboratorium getest. Als de resultaten goed blijken te scoren wordt een proefvak aangelegd. Uit deze proefvakken worden platen gezaagd die een rafelingstest ondergaan.



Met deze test wordt een plaat asfalt in korte tijd zwaar belast door een wringende wielbelasting om de weerstand tegen rafeling te bepalen.

In de test wordt de wringspanning op het materiaal gegenereerd door het proefstuk in het horizontale vlak te bewegen, terwijl deze van bovenaf door een (auto)band wordt belast. De rafelingsweerstand wordt bepaald door het aantal grammen steenverlies van het proefstuk.



Wanneer een innovatief mengsel wordt aangeboden als alternatief voor een standaard mengsel, moeten de eigenschappen en het presteren er van minimaal gelijkwaardig zijn aan die van het standaard mengsel. Pas dan mogen ze worden toegepast.

PROJECTUPDATE: HOGERING ALMERE

In een eerdere uitgave schreven we dat we van start zijn gegaan met de werkzaamheden voor project Hogering Almere. Inmiddels hebben we heel veel vooruitgang geboekt in de afgelopen periode, wat we graag even toelichten in deze project update.

Damwanden en Heipalen

Gebr. van der Lee is gestart met het maken van een bouwkuip door het aanbrengen van de damwanden. Het gaat in totaal om 600 meter damwand. De bouwkuip vormt de basis van de tunnelbak. Inmiddels is de bouwkuip klaar, zodat met de verdere bouw begonnen kan worden. Namelijk allereerst het aanbrengen van de heipalen. De heipalen zijn nodig, enerzijds voor het opnemen van de het gewicht van de tunnelbak en anderzijds voor het diepere gedeelte om het opdrijven door de waterdruk aan de onderzijde te voorkomen. In totaal worden er 700 heipalen in de grond geplaatst.



Over een klein gedeelte aan de bovenkant van de palen zijn ribbels aangebracht om een goede verbinding met de betonvloer te krijgen. Als deze werkzaamheden gereed zijn, wordt de grond in de bouwkuip ontgraven, onderwaterbeton gestort en uiteindelijk de bouwkuip leeggepompt waarmee de toekomstige tunnelbak duidelijk zichtbaar zal worden. Om te zorgen dat de tunnel na en tijdens het pompen niet opnieuw vol loopt worden maatregelen getroffen om de bouwkuip waterdicht te maken. In het verleden zijn verschillende methodes toegepast, zoals het inbrengen van een bitumenpreparaat in de sloten of het injecteren van de sloten. Gebleken is dat de enige goede oplossing om de damwand waterdicht te krijgen het dichtlassen van de sloten is, wat dan ook op deze manier is verwerkt.

Al deze werkzaamheden zorgen voor veel geluid, wat hinderlijk kan zijn voor de omgeving. Om het geluid te beperken zijn er in maart over een lengte van zo'n 140 meter en met een hoogte van ca. 5 meter zeecontainers geplaatst langs de Literatuurwijk. Deze containers werken als tijdelijk geluidsscherm en worden aankomende zomer, na het einde van deze werkzaamheden, weer verwijderd.



“ Om het risico op klachten van de omgeving zoveel mogelijk te beperken is het belangrijk dat bewoners goed (van te voren) op de hoogte worden gehouden en dat ze ons gemakkelijk moeten kunnen vinden als ze opmerkingen of klachten hebben. Voor project Hogering is daarom gekozen voor de Bouwapp die gratis door bewoners kan worden gedownload. Via deze bouwapp houden we de omgeving wekelijks op de hoogte van onze werkzaamheden. De ene week kan het een leuk weetje zijn over het project, maar een andere week kan het een bericht zijn dat we over twee weken starten met de heiwerkzaamheden. Tot nu toe merken we dat de bewoners deze vorm van communiceren erg waarderen waardoor begrip voor de werkzaamheden groeit. ”

Charl de Vente, Omgevingsmanager

Buispalen en Bastion

Afgelopen periode is het eigenlijke geluidsscherm gedemonteerd en zijn 80 buispalen in de overgebleven wal geplaatst. Deze buispalen zijn nodig voor de fundering van het nieuwe geluidsscherm, dat wordt verhoogd, zodat het meer bescherming tegen geluid van het verkeer biedt. Ook het huidige Bastion is weggehaald. In de toekomst wordt de vormgeving van het Bastion meer symmetrisch: de wanden lopen in één lijn door met de Hogering en maken pas bij de Herman Gorterweg een scherpe knik richting de Literatuurwijk. Het nieuwe Bastion wordt ook hoger. Dit zorgt er voor dat ook de geluidswerende functie van het Bastion verbetert. Ook het schrijffkanon van Peter Zegveld krijgt een prominente plaats in het vernieuwde bastion. De plek is in overleg met de kunstenaar gekozen. Het kunstwerk heeft als thema "de pen is machtiger dan het zwaard". Meer over het schrijffkanon kunt u lezen in een van de vorige nummers van ons Leesmagazine.



Bypass bij de Hollandsedreef en Botterweg

Bij het kruispunt van de Hogering met de Hollandsedreef en Botterweg (Pampusdreef) is de afgelopen weken de bypass (tijdelijke weg) aangelegd voor het doorgaande verkeer op de Hogering. Zo wordt het verkeer om de nieuwe tunnelbak heen geleid. Tevens zijn er tijdelijke wegen en een VRI (VerkeersRegelInstallatie) aangelegd om de ontsluiting van Almere Poort en Almere Muziekwijk mogelijk te maken. Naast het maken van de bypass heeft Gebr. van der Lee het asfalt van het huidige kruispunt weggehaald, zodat ook hier de damwanden aangebracht konden worden.

Naast de werkzaamheden aan de tunnelbak is er ook op diverse plaatsen langs de Hogering extra zand en grond aangebracht als voorbelasting, dat er voor zal zorgen dat de ondergrond daar gaat zetten. Deze ophoging zal voor een periode van zeker een half jaar blijven liggen.

Onderstaand wat foto's van de voortgang van de werkzaamheden.



NIEUW AANGENOMEN WERKEN

Integraal Groot Onderhoud voor rijkswegen Noord Nederland West.

Gebr. Van der Lee heeft recent het Groot Onderhoud contract aangenomen voor Rijkswaterstaat in Noord Nederland West.

Gebr. van der Lee gaat de volgende werkzaamheden uitvoeren:

- 230.000 ton asfalt frezen
- 225.000 ton asfalt aanleggen
- 9000 meter asfalt goot aanbrengen
- 4000 meter hemelwater afvoer aanbrengen
- 220.000 meter markering aanbrengen
- Afwerken van de bermen
- Onderhoudswerkzaamheden aan 50 kunstwerken
- Ontwerpen en voorbereiden werkvakken
- Sealen van de wegen
- Hoogovenslakken en aanbrengen hydraulische menggranulaat.

Al deze werkzaamheden zullen verspreid worden over twaalf verschillende onderhoudsvakken. Van deze twaalf worden er drie uitgevoerd in 2021 en negen in 2022.

Afwatering

Voor het gehele werk moet Gebr. van der Lee een ontwerp maken, waarin wordt aangetoond, dat wordt voldaan aan de gestelde eisen uit het contract. Één van de belangrijkste eisen is dat de weg met de juiste verkanting wordt aangelegd en zorg draagt dat de levensduur van de weg 20 jaar is. Dit betekent dat de weg minimaal 20 jaar mee moet gaan en voor die periode de weg ook op de juiste manier kan afwateren. Om de afwatering buiten de weg te verbeteren worden de molgoten in de berm vervangen door asfaltgoten. In de huidige molgoten zitten veel naden, in deze naden groeit gras en vegetatie wat kan leiden tot opstopping. In de nieuwe asfaltgoten zitten geen naden.

Verkeerssystemen

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden moeten verkeerssystemen op de weg gezet worden. Per werkvak is een verkeerssysteem voorgeschreven, dit kan bijvoorbeeld een 4-0 systeem, 3-0 systeem, 3-1 systeem of een 2-0 systeem zijn. Bij een 4-0 systeem wordt 1 zijde (2 weggedeeltes) van de weg afgesloten en wordt het verkeer over de andere rijbaan geleid. Voor de start van de werkzaamheden worden doorsteken in de binnenberm aangelegd. Via deze doorsteken kan het verkeer van de ene naar de andere kant van de weg. Tussen de verschillende verkeersstromen wordt een tijdelijke barrière geplaatst en voor het geleiden van het verkeer wordt gele markering en tijdelijke verlichting aangebracht. Voordat we de verkeerssystemen op de weg kunnen aanbrengen wordt er eerst een verkeersplan gemaakt. Het verkeersplan wordt opgesteld in samenwerking met verschillende partijen zoals de wegbeheerders, hulpdiensten en openbaar vervoer om te voorkomen dat er een onwenselijke situatie ontstaat.

Freesmachine met 3D GPS systeem

Om de opstaande rand van de asfaltgoot te realiseren, wordt er een hulpstuk aan de asfaltmachine aangebracht. Op het project wordt gebruik gemaakt van asfaltfreesen met GPS. Elke frees beschikt over een boordcomputer die voorzien is van besturingssoftware en GPS antenne. De boordcomputer zet de digitale ontwerpen om in freescijfers voor de machinist. Door gebruik te maken van dit systeem hoeft de uitzetter minder tijd te besteden met het spuiten van cijfers op de weg, omdat de frees deze cijfers digitaal uitleest.

Planning 2021

Tussen week 27 en week 34 in 2021 worden de eerste drie vakken uitgevoerd:

- IGO 3 en IGO 12 bij knooppunt Drachten
- IGO 28 bij knooppunt Heerenveen en Overijssel

Kunstwerken

In deze vakken wordt de oude deklaag eraf gefreesd en worden de molgoten verwijderd. Na het freeswerk wordt ook gestart met het rippen van kunstwerken. De onderste asfaltlaag ript de kraan met riptand van het brugdek. Wanneer het asfalt verwijderd is, wordt er gekeken of betonreparaties nodig zijn aan het dek van het kunstwerk. Indien dit nodig is worden deze reparaties uitgevoerd. Daarna worden de asfaltlagen opnieuw baanbreed aangelegd en wordt de markering aangebracht. Ook worden de bermen en de geleiderail langs de weg op de juiste hoogte aangebracht.

Op de onderstaande afbeelding zijn de (rijks)wegen van de provincie Friesland/Noord-Nederland West weergegeven. In de kaart zijn de geplande IGO (Integraal Groot Onderhoud) vakken te zien.



NIEUW MATERIEEL

Nieuwe elektrische voertuigen

Gebr. van der Lee gaat voor groen!

Gebr. van der Lee heeft een nieuwe elektrische bus aangeschaft. Deze is geheel in de Gebr. van der Lee stijl (rood/geel) en heeft nieuwe bestickering. Zo wordt aangegeven dat wij steeds meer nieuwe, milieu bewuste, CO² neutrale voertuigen en machines aanschaffen.

Onze eerste elektrische bus is een volledig elektrische Opel Vivaro-E. Het heeft een groot accupakket met 75 kWh. De Vivaro-E is in zo'n 8 uur volledig opgeladen. Omdat het accupakket in het chassis van de bus is gemonteerd, hoeft er geen laadruimte ingeleverd te worden. In eerste instantie zal deze bus, die nummer 44 heeft gekregen, ingezet worden voor prestatiecontract Noord Nederland Oost. Waarbij het standpunt steunpunt Hoogezand wordt. Het wordt ingezet voor schouw en inspectie werkzaamheden in heel Noord Nederland Oost.



Het laadvermogen van de bus is maximaal 1.275 kg. Ook is de bus voorzien van een trekhaak, zodat deze maximaal 1.000 kg kan trekken. Indien er bijvoorbeeld een aanhanger benodigd is voor werkzaamheden. De bus is volledig uitgerust met een aktieframe, zwaailamp en flitsers, zodat deze veilig het werkvak in kan en goed zichtbaar is.

De lage onderhoudskosten zijn ook een groot pluspunt. In vergelijking met een diesel bus, hoeft een elektrische bus minder vaak naar de garage. Ook is de bus vrijwel geluidloos. Zo kan deze ook 's nachts goed ingezet worden in bijvoorbeeld bewoonde plekken.



Naast een elektrische bus is er ook een elektrische auto aangeschaft, een Renault Zoe.

Ook deze auto is voorzien van een mooie bestickering, waarmee wij wederom aangegeven dat wij steeds meer nieuwe, milieu bewuste, CO² neutrale voertuigen en machines aanschaffen.

De elektrische voertuigen kunnen opgeladen worden op zowel het kantoor in Hagestein als in Lelystad, op beide kantoren zijn laadpalen geïnstalleerd.

Nieuwe asfalteermachine

Begin mei hebben wij een nieuwe Wirtgen asfalteermachine mogen ontvangen, een Vögele Super 1300-3i.

Deze asfalteermachine heeft een afwerkbalk breedte van 1,80 meter met een maximale werkbreedte tot 3,40 meter. De afwerkbalk is hydraulisch uitschuifbaar. Dat betekent dat de machine een asfaltbaan van maximaal 3,40 meter breed asfalt kan draaien.

De machine is voorzien van een watergekoelde dieselmotor die voldoet aan de uitlaatgasnorm stage 5. Hiermee draagt Gebr. van der Lee weer een steentje bij aan een schoner milieu en het zo CO² neutraal mogelijk uitvoeren van de werken.

De machine is uitgerust met LED werkverlichting, in het kader van duurzaamheid. Verder is het een luxe uitvoering. Zodat de asfaltploegen er, hopelijk, optimaal van kunnen genieten. In het kader van de veiligheid is er extra nachtverlichting op de machine gebouwd. Dit zodat deze goed zichtbaar is in de nacht.

De machine wordt dagelijks ingezet. Dit type machine is qua afmetingen zeer veelzijdig inzetbaar en wordt veelal op de prestatiecontracten op de snelwegen gebruikt. Ook kan het erg goed ingezet worden op smallere wegen, zoals op de diverse provinciale en gemeentelijke werken.

Deze Vögele Super 1300-3i heeft zo'n 101 pk en is bovendien iets zwaarder dan onze vorige Vögele 1300. Hierdoor heeft hij geen enkele moeite om de asfaltkiewers voort te duwen.

Al met al een mooie machine, waarmee de asfaltploegen opnieuw mooie en kwalitatief goede werken kunnen gaan maken!





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

Gebr. van der Lee - Vestiging Dordrecht
Donker Duyvisweg 35
3316BL 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

LEEmagazine redactie:
redactie@gebrvanderlee.com/
twf@gebrvanderlee.com