

2021

38

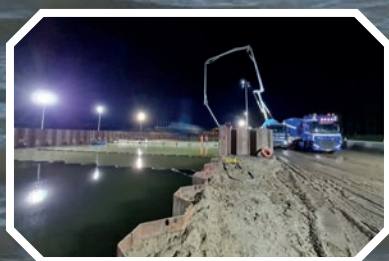
Leesmagazine

 **GEBR.
VAN DER LEE**

EEN KWARTAALUITGAVE VAN GEBR. VAN DER LEE



Afronding Waddenzee
Pagina 12



**Projectupdate:
Hogering Almere**



**Afronding
Waddenzee**



**Kunstwerken
Nobelhorst**

Voorwoord

Schreven we in Leesmagazine 37 nog dat COVID-19 onder de knie leek te zijn, op dit moment ziet het er aanzienlijk minder rooskleurig uit.

Dat is niet alleen zorgwekkend maar bovendien jammer zo vlak voor de feestdagen waar we toch zoveel mogelijk met onze dierbaren samen willen zijn om de dagen gezellig met elkaar door te brengen.

Maar er zitten ook lichtpuntjes in deze periode. Het vergaderen doen we nu op afstand hetgeen niet alleen het besmettingsgevaar verlaagt maar ook een bijdrage aan de duurzaamheid binnen ons bedrijf levert. Immers door het online vergaderen worden er minder kilometers gemaakt en dat betekent minder CO2-uitstoot waardoor reistijden worden verminderd en er efficiënter wordt omgegaan met tijd. Dat wij duurzaamheid hoog in het vaandel hebben is weten onze opdrachtgevers al jaren.

Ondanks Covid-19 is er in onze sector veel te doen, is een aantal projecten in volle gang, zitten meerdere nieuwe opdrachten in de opstartfase en worden enkele projecten afgerond. Zo kunt u in deze editie lezen dat we bij de Hogering het diepste punt hebben bereikt bij de onderdoorgang met de Herman Gorterweg, dat we begonnen zijn met renovatie van verzorgingsplaats de Haerst, het nieuw aangenomen prestatiecontract Noord Nederland is gestart. Dit contract loopt tot 2027.

Ook kunt in dit nummer lezen hoe het verder gaat met de kunstwerken in de nieuwe wijk Nobelhorst in Almere-Hout.

De nieuwe werken beschrijven we in het kort zodat u een indruk krijgt van de omvang en het belang ervan. Hieruit kan opgemaakt worden dat er de komende tijd genoeg te doen is.

Wij wensen u prettige feestdagen toe en hopen u allen weer gezond en wel in het nieuwe jaar te zien.

Gebr. van der Lee



In deze Editie

| | |
|--|----|
| Prestratiecontract Noord-Nederland Civiel..... | 03 |
| Kunstwerken Nobelhorst..... | 06 |
| Verzorgingsplaats Haerst..... | 08 |
| Projectupdate Hogering Almere..... | 10 |
| Afronding Waddenzee..... | 12 |
| CO2 Footprint..... | 13 |
| Interview Tomek..... | 14 |
| De Rijn, inspirerende rivier met vele gezichten..... | 16 |
| Locatiebeheer..... | 18 |
| Nieuw materieel..... | 20 |
| Nieuwe projecten..... | 22 |



Prestatiecontract Noord-Nederland Civiel

Onderhoud van Afsluitdijk tot Duitse grens

Heugelijk nieuws! Op 29 september kregen we te horen dat de opdracht voor de komende vijf jaar voor het beheer en onderhoud van de rijkswegen in Noord-Nederland gegund is aan Gebr. van der Lee. Dit is een enorme uitbreiding vergeleken met het prestatiecontract Noord Nederland Oost dat de afgelopen jaren uitgevoerd is en dat op 28 februari 2022 eindigt.

Voor dit nieuwe prestatiecontract gaan wij het beheer en onderhoud uitvoeren van de Rijkswegen in Drenthe, Groningen en Friesland. Scope op hoofdlijnen van dit contract:

Uitvoeren van werkzaamheden die het functioneren en presteren van het droge areaal in Noord-Nederland (Friesland, Groningen en Drenthe) borgen. Het gaat hier over de volgende onderdelen uit

het netwerk: verhardingen incl. markering, geleiderail, kunstwerken, carpoolplaatsen, verzorgingsplaatsen, faunavoorzieningen, groen, geluidsschermen en geluidswallen, hekwerk en afrasteringen, portalen, uithouders en masten, waterhuishouding, calamiteiten en schadeherstel als gevolg van calamiteiten.

In de bovenstaande tabel staat van de belangrijkste onderdelen beknopt weergegeven wat de omvang van

het areaal is.

Een contract wordt niet zomaar gegund. Voordat Rijkswaterstaat een contract opdraagt, gaan daar veel stappen aan vooraf.

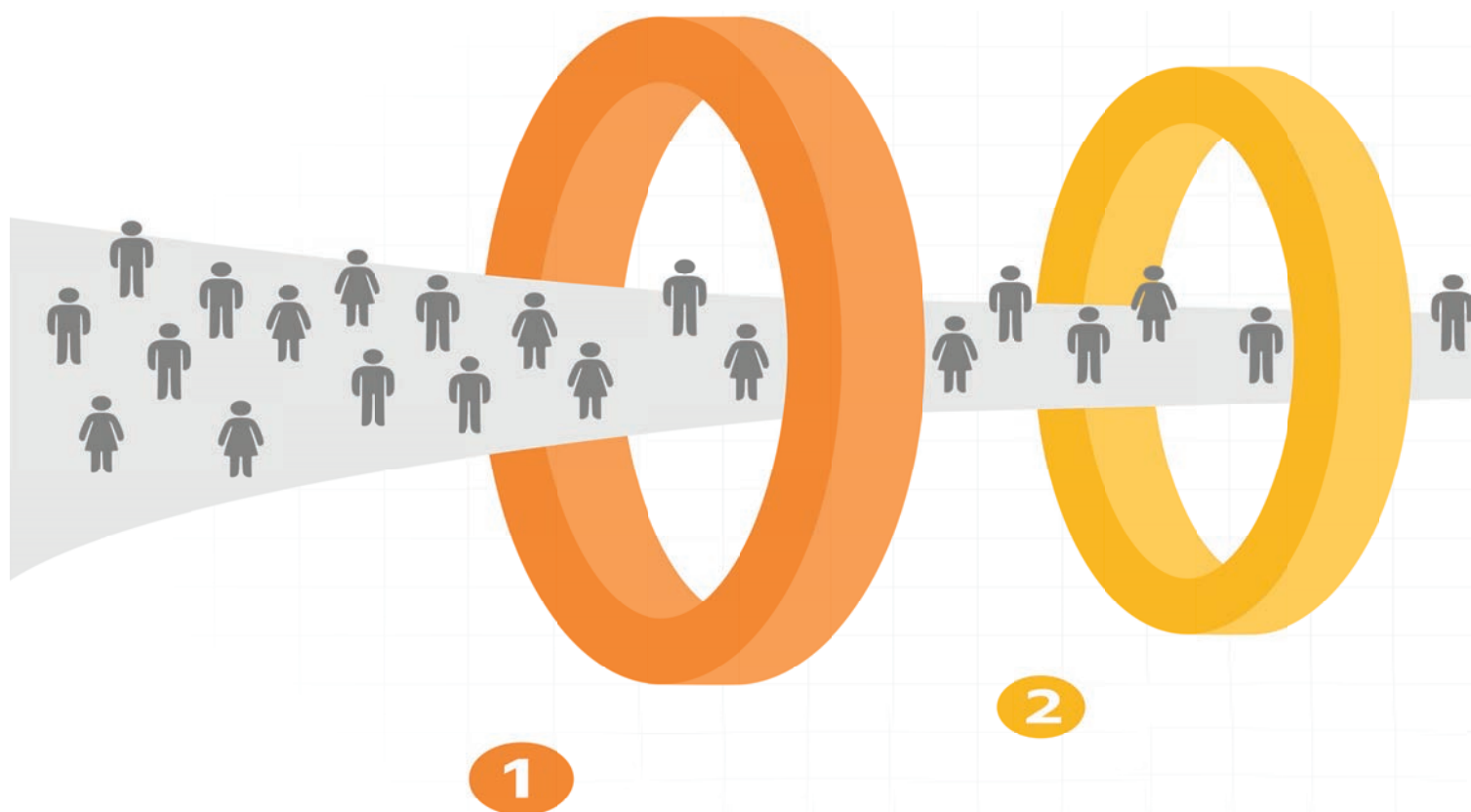
Op 26 september 2019 werd het werk gepubliceerd op TenderNed; hiermee gaat voor de aannemer de tenderfase van start. De aannemer meldt zich aan voor dit werk en neemt dan deel aan de marktconsultatie. Dit kan gezien worden als een informatie-uitwisseling.

Alle partijen die geïnteresseerd zijn in het werk kunnen hieraan deelnemen. Rijkswaterstaat, de opdrachtgever gaat een verkennend open groepsgesprek aan met alle geïnteresseerde partijen waarin wordt gesproken over wat het werk globaal inhoudt en hoe hij zelf denkt dat

dit werk het beste uitgevoerd kan worden. Alle partijen kunnen hun input leveren tijdens dit gesprek. Tijdens de marktconsultatie werd ook verduidelijkt dat het totale werk uit twee sub contracten bestaat: een civiel contract en een WTBE contract.

Gebr. van der Lee heeft zich op 7 mei 2020 aangemeld voor het civiel contract. De periode tussen de marktconsultatie en de aanmelding wordt gebruikt door de opdrachtgever om het contract definitief te maken aan de hand van de input die het tijdens de marktconsultatie heeft verkregen.

Na de aanmelding gaat de aanbesteding van start, waarbij via een spreekwoordelijke trechter naar een inschrijving wordt gewerkt :



1 Aanvankelijk zijn er 9 potentiële aannemers gestart. Tijdens de eerste fase van het trechteren levert elke potentiële aannemer een trechteringsdocument aan, waarin de aannemer beschrijft wat hij ziet als het grootste mogelijke risico voor dit werk en hoe hij van plan is dat risico te beheersen. Dit trechteringsproduct hebben wij op 30 augustus 2020 aangeleverd.

2 Tijdens fase 2 van het trechteren zijn er 4 deelnemers over. Er worden tijdens deze fase dialooggesprekken gevoerd tussen opdrachtgever en deelnemer waarin we de reikwijdte van het contract en onze plannen konden bespreken. Vervolgens hebben wij 31 maart 2021 ingeschreven (inclusief plan en calculatie).

Het werk in een notendop

| | |
|---|---------------------------|
| Rijksweg (HRR/HRL) | 900.000 m |
| Geleiderail | 1.300.000 m |
| Geluidschermen | 65 st. |
| Kunstwerken (viaducten, tunnelbakken, onderdoorgangen) | 535 st. |
| Duikers | 340 st. |
| Verzorgingsplaatsen | 34 st. |
| Watergangen (sloten, kanalen) | 700.000 km |
| Bermen die gemaaid moeten worden | 15.000.000 m ² |
| Bomen in groenonderhoud | 6.850 st. |



3

3

Op 27 mei 2021 wordt de voorlopige gunning voor dit project verleend aan Gebr. van der Lee. We hebben de economisch meest voordelige inschrijving gedaan en worden door Rijkswaterstaat geselecteerd om het project te mogen uitvoeren. Uiteraard een voorlopige beslissing omdat de andere inschrijvers het recht hebben bezwaar te maken bij de rechter tegen dit besluit hetgeen in dit geval gebeurt.

4

Uiteindelijk bleken de bezwaren ongegrond en op 29 september 2021 ontvangen wij de langverwachte officiële opdrachtbrief.

5

Na de opdrachtbrief gaat de transitiefase van start, waarin de volgende onderdelen:

- Het indienen van de plannen voor het uitvoeren van het contract
- De nulmeting gaat van start
- Optuigen van de organisatie (steunpunten, bemanning, projectteam)

Het onderhoud zal starten op 1 maart 2022.

Kunstwerken Nobelhorst



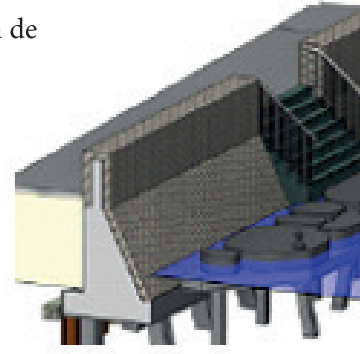
In ons vorige nummer was te lezen dat we zijn gestart met de bouw van 10 kunstwerken in de nieuwe wijk Nobelhorst in Almere.

De kunstwerken in het verlengde van de Marie Curielaan zijn in uitvoering. Het gaat hier om de twee kunstwerken KW 5038 en KW 5039.

Deze kunstwerken kruisen de Hoge Vaart en hebben de functie van fietsbrug, verkeersbrug en voetgangersbrug. Om dit project te kunnen uitvoeren wordt een bouwput gegraven die drooggehouden wordt middels een open bemaling.

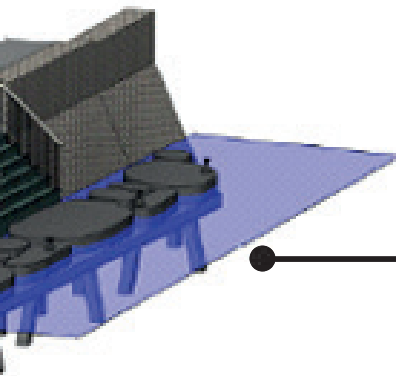
Kademuur

De te bouwen keermuur aan de westkant van kunstwerk 5038 heeft een lengte van 90 m en is gefundeerd op 107 betonpalen. De afmeting van de palen varieert van 220 tot 380 mm bij een lengte van gemiddeld 7 m. De kademuur heeft een hoogte van 3,5 m en de voorkant heeft een helling van 2:1. De kademuur wordt bekleed met basaltzuiltjes. Tussen de basaltzuiltjes wordt ruimte gehouden voor plantgaten. Halverwege de keermuur wordt een uitstapplaats gecreëerd. De uitstapplaats geeft mogelijkheden voor de recreatievaart op de Hoge Vaart om aan te leggen en uit te stappen. Via een 3 meter brede trap kan dan de omgeving bezocht worden. De uitstapplaats zelf is een 10 meter brede betonplaat gefundeerd op palen waarop stapstenen zijn bevestigd. Deze stapstenen variëren in grootte. Hierop zijn weer gietijzeren bolders bevestigd om de vaartuigen vast te leggen.



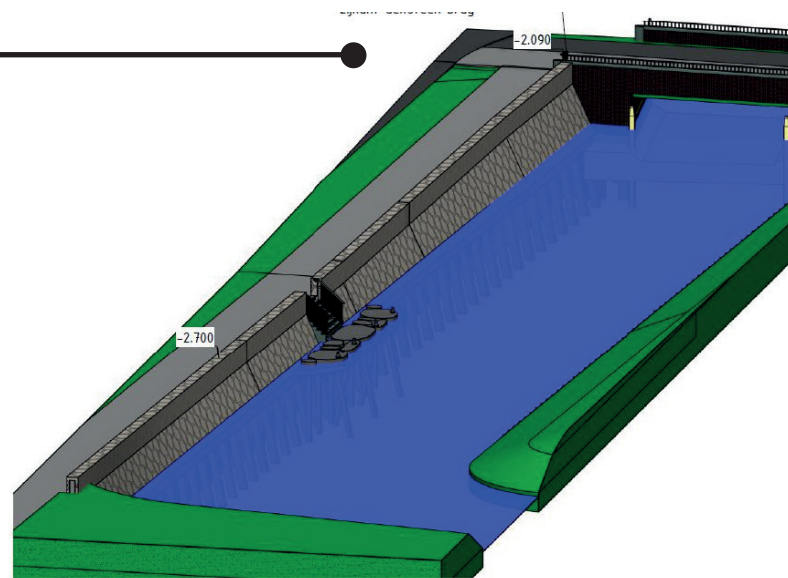
Verkeersbrug

De verkeersbrug bestaat uit een landhoofd en grote vleugelwanden die deels in de Hoge vaart staan. Het brugdek bestaat uit 'volstortliggers' met een hoogte van 350 mm en een lengte van 9,20 m. Bij volstortliggers wordt de ruimte tussen de liggers volgestort met beton waardoor het samen een geheel vormt met de aangebrachte wapening. Ook de brug wordt voorzien van een bekleding (voormetseling) deels bestaand uit bakstenen in waalformaat en deels met granietblokken. De genoemde bakstenen zijn van 3 verschillende types die door elkaar worden gebruikt in halfsteensverband. De granietblokken zijn van het type "Black Limestone"



**Impressie
keermuur**

**Impressie
uitstaplaats**



Fietsbrug

Nadat de verkeersbrug in gebruik is genomen wordt de fietsbrug aangelegd. De constructie van de fietsbrug is nagenoeg gelijk aan die van de verkeersbrug echter is de breedte 8m. De leuningen worden voorzien van een impressiepaneel. Deze is/wordt gemaakt door jonge kunstenaars uit de omgeving.

Voetgangersbrug

De voetgangersbrug bestaat uit stalen langsliggers en dwarsdragers. Het dek is met composietplanken in de afmeting 500 x 50 mm voorzien. De voetgangersbrug wordt beschermd tegen aanvaringen door vaartuigen door middel van Azobe meerpalen.

Bijkomende werkzaamheden

Om de effecten van graffiti-vervuiling tegen te gaan wordt een proef uitgevoerd. Een klein deel van het metselwerk (max. 1 m²) dat onder het maaiveld verdwijnt, wordt behandeld met anti-graffiti.

Daarna wordt er graffiti aangebracht, welke uiteindelijk verwijderd dient te worden.

Dit alles conform opgave leverancier.



Verzorgingsplaats Haerst

In 1998 is door Rijkswaterstaat Richtlijnen uitgegeven voor het inrichten van verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen. Een verzorgingsplaats langs snelwegen is een plaats waar kort oponthoud mogelijk is met: parkeervoorzieningen, een tankstation, restaurant en recreatieve voorzieningen (zoals picknick- en speelvoorzieningen) Het beleid is erop gericht dat er langs het hoofdwegennet om de 20 km een parkeerplaats met benzinepomp is en om de 40 km een wegrestaurant.

Bij onderhoudscontracten wordt hier zover dat nog niet is gebeurd vorm gegeven aan dit beleid en worden verzorgingsplaatsen ingericht volgens de in 1998 opgestelde richtlijnen.

Binnen het onderhoudscontract van Oost Nederland Noord is Gebr. Van der Lee begonnen met de herinrich-

ting van verzorgingsplaats 'Haerst'. Haerst ligt aan de A28 Groningen-Utrecht ter hoogte van hmp 100,7. Ten westen van de A28 ligt het buurtschap Haerst; hier heeft de verzorgingsplaats zijn naam aan te danken. De verzorgingsplaats kwam samen met de aanleg van de A28 in 1970 gereed. Sinds de opening is er aan de situatie weinig veranderd, behalve dat de A28 is verbreed met een rijstrook (2x3). De verzorgingsplaats kent een tankstation, 13 parkeerplaatsen voor vrachtwagen en een smalle strook bebossing.

Veiligheid

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval is ervoor gekozen om op verzorgingsplaats het vrachtverkeer zoveel mogelijk te scheiden van het overig verkeer. Om dit mogelijk te maken is het terrein van de verzorgingsplaats uitgebreid. Met de extra ruimte die gecreëerd is, is het mogelijk de parkeervakken van vrachtauto's en personenauto's elk een gescheiden locatie en toegangsweg te geven. Dit verkleint de kans op aanrijdingen.

Daarnaast worden voetpaden en op verschillende plaatsen zebrapaden aangelegd zodat voetgangers veilig kunnen lopen en oversteken.

Werkzaamheden

Om ruimte te maken voor de uitbreiding van de verzorgingsplaats moet een deel van de aangrenzende watergang gedempt worden. Een aan te leggen duiker zorgt voor voldoende doorstroming. Ook de rest van de watergang wordt uitgebaggerd. De herinrichting bestaat uit de sloop van de oude asfalt- en betonverhardingen. Het gaat hier om 3875 m² asfalt en 3250 m² beton. Voor de nieuwe wegen op de verzorgingsplaats wordt een funderingslaag aangebracht en verschillende asfaltlagen. In totaal wordt er 6720 m² verharding aangebracht. Er worden twee verschillende parkeerterreinen aangelegd. Het eerste parkeerterrein heeft een grote van 1200 m² en is bedoeld voor personenauto's. Het tweede parkeerterrein heeft een grote van 3000 m² en is bedoeld voor vrachtwagens. Het parkeerterrein wordt gerealiseerd met rood beton met een print van betonstraatstenen. Het rode beton geeft een duidelijke scheiding tussen de weg en de parkeervakken. Om de parkeervakken wordt totaal 1500 m² trottoir van grijs beton gelegd waardoor voetgangers veilig over de verzorgingsplaats kunnen lopen.

Voor het afvoeren van het hemelwater wordt een geheel nieuwe riolering aangebracht met daarop aangesloten een groot aantal kolken. De wegen worden in een dak profiel met een helling van 2% aangelegd. Om te zorgen dat het water de kolken bereikt worden langs de weg totaal 1500 m aan molgoten aangebracht die ervoor zorgen dat er geen wateroverlast ontstaat. Uit oogpunt van (sociale) veiligheid wordt de verzorgingsplaats verlicht met 31 lichtmasten en worden de nodige kabels gelegd.

Roeken (*Corvus Frugilegus*)

De roek behoort tot de kraaiachtige die koloniegewijs broeden in veelal hoge berken. De roek is te herkennen aan de witgrijze huid aan de snavelbasis. De jonge roeken missen dit overigens.

Verzorgingsplaats Haerst is het thuis van de beschermde vogelsoort de roek.

De oorspronkelijke start van het project is uitgesteld vanwege het broedseizoen van de roeken, omdat de vogels in deze tijd niet gestoord mogen worden. Buiten het broedseizoen worden de nesten niet bezet en mogen ze overgeplaatst worden naar nieuwe bomen zonder daarbij de vogels te storen.

In totaal worden er ca. 60 vogelnesten verplaatst naar gelijkwaardige bomen. Daarnaast worden er 7 bomen met nesten verplant. Er is gekozen voor deze bomen omdat ze volgroeid zijn, dit zal de vogels aantrekken als het broedseizoen weer zal beginnen.

Alle werkzaamheden worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding om er zeker van te zijn dat de vogels geen last hebben van de werkzaamheden.



Projectupdate: Hogering Almere

Zoals u in onze vorige nummers hebt kunnen lezen vordert de bouw van de onderdoorgangen gestaag. In deze update van het project lichten we er enkele onderdelen uit.

Het Bastion

Het ontwerp van de onderdoorgang van het kruispunt Hogering en Herman Gorterweg is grondig gewijzigd t.o.v. de oorspronkelijke situatie. Straks rijdt het doorgaande verkeer onder het viaduct van de Herman Gorterweg door en rijdt het verkeer vanaf de N702 naar de Literatuurwijk over een parallelbaan. Deze wijziging heeft als gevolg dat vanwege de beperkte ruimte het Bastion en de aan weerszijden aanwezige geluidsschermen van het Bastion niet op de huidige plek kunnen blijven staan. Het geheel wordt naar achteren verplaatst en gelijktijdig verhoogd.

Ook het inmiddels bekende schrijfkanon krijgt een nieuwe goed zichtbare plek in het Bastion. Het ontwerp van het Bastion is opgebouwd uit een hoge wand waartegen aan beide zijden, in het zicht, schanskorven worden geplaatst. Inmiddels zijn de wanden gestort. Deze bestaan in hoogte uit 2 delen waarvan het onderste deel van 5 meter grondkerend is. Na de aanvulling met grond is het 2e deel aangebracht. De wanden zijn in oktober en november gestort middels een betonpomp die op een betonmixer is bevestigd. De aanvoer van beton gaat met mixers die het beton in de eerder beschreven betonmixer met betonpomp overbrengen. Zie voor de verduidelijking de foto onderaan deze pagina.

Links bouwput en mixers voor de aanvoer en het verwerken van het beton, op de voorgrond paalmatras.



Paalmatras

Een paalmatras is een combinatie van een paalfundering en een gewapende overdrachtslaag. Doel van dit paalmatras is een zettingsvrije ondergrond te krijgen. Dit paalmatras is toegepast bij de hoge keerwanden van het Bastion en onder het grondmassief van de verplaatste geluidsschermen. De overdrachtslaag bestaat uit funderingsmateriaal verpakt in een geotextiel.

Gewapende grond

Gewapende grond wordt toegepast in situaties waar weinig ruimte is om hoogteverschillen te overbruggen. Bij het ontwerpen van gewapende grondconstructies wordt als richtlijn CUR-rapport 198 gehanteerd. In het geval van de bouw van de parallelweg vanaf de Herman Gorterweg naar de N702 is er te weinig ruimte. Dit wordt opgelost door het verplaatsen van de geluidsschermen naar achteren en deels door de taluds onder de schermen stijler aan te brengen. Om dit mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van “gewapende grond”. De grond wordt aangebracht in lagen van 60 cm op een geotextie (geogrid) dat wordt omgeslagen. Op het omgeslagen doek wordt weer nieuw geotexieel en grond aangebracht. Door het gewicht van de grond en lengte van het geogrid ontstaan stabiele lagen. Het aantal lagen wordt bepaald door de uiteindelijke hoogte tot het geluidsscherm.

Fundering geluidsschermen >>>

In ons Leesmagazine 37 hebben we al laten zien hoe de nieuwe geluidsschermen worden opgebouwd. De schermen worden gefundeerd op stalen palen waarover een betonnen balk en schanskorven. Bij het verplaatsen komen onderstaande poeren vrij, die in het kader van duurzaamheid weer hergebruikt worden.



Constructievloer

Afgelopen periode is in een aantal fases 14.000 m³ onderwaterbeton gestort. Ook zijn de eerste moten constructiebeton gestort (2.000 m³).

In het volgende magazine gaan we hier nader op in.



Afronding Waddenzee

*Van 15 september 2016 t/m
31 oktober 2021 heeft
Gebr. van der Lee de vaargeulen en de
havens van de Waddeneilanden, alsmede
de vaste wal aan de Waddenzee
onderhouden.*

*De volgende vaargeulen zijn gebaggerd:
Den Helder – Texel
Den Helder – Den Oever
Den Oever – Harlingen
Harlingen – Vlieland
Harlingen – Terschelling
Holwerd – Ameland
Lauwersoog - Schiermonnikoog*

Kenmerkend voor de Waddenzee zijn de natuurlijke processen die zorgen voor aan- en afvoer van water, zand en slib. De ligging van geulen verandert hierdoor continu. Om de eilanden voor de veerboten bereikbaar te houden, is het noodzakelijk dagelijks te baggeren.

Het belang van dit onderhoud is de continuïteit van de bevaarbaarheid van de vaargeulen. Zonder deze vaargeul en havens goed preventief te baggeren zou de bereikbaarheid van de Waddeneilanden snel in gevaar zijn gekomen.

Vogels, zeehonden, vissen en bijzondere planten hebben er bovendien hun leefgebied. Daarnaast worden de vaarroutes drukbevaren door veerdiensten, recreatievaart, charters, vissers en vrachtvaarders.

De werkzaamheden

Er is veel werk verzet. Het monitoren van de veranderingen van de bodem en het monitoren van het dichtslibben van de vaarroutes heeft geholpen om werkzaamheden beter te kunnen plannen en proactief te handelen.

De baggerwerkzaamheden zijn dan ook 100% pro-actief uitgevoerd. Dit betekent dat alle baggerwerkzaamheden gepland preventief onderhoud betroffen, op basis van door Gebr. van der Lee ingewonnen gegevens. Deze gegevens bestonden uit de analyse en voospellingen van de morfologische processen of betrof gepland frequent terugkerend onderhoud.

Met behulp van peilkaarten is de diepte van de vaargeulen gemonitord en hier op ingespeeld.

Voor het contract hebben Rijkswaterstaat en Gebr. van der Lee elkaar vier keer per jaar beoordeeld op de samenwerking. Vanaf kwartaal 4 van 2016 tot en met kwartaal 3 van 2021 (in totaal 20 prestatiemetingen) heeft het projectteam van Rijkswaterstaat de samenwerking met ons op dit contract beoordeeld met een gemiddelde van een 9,2 (op schaal van 1 tot 10).

Om u een idee te geven van de omvang van deze werkzaamheden delen wij nog een aantal feiten met u;

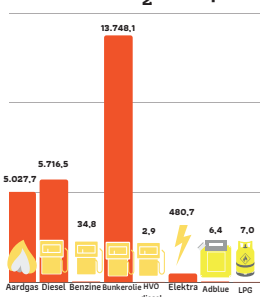
- ▶ Er is in totaal 14.619.124 m³ zand/slib gebaggerd.
- ▶ Deze baggerwerkzaamheden zijn uitgevoerd in 51 baggervakken.
- ▶ Om de diepte van de vaargeulen te monitoren en hierop in te spelen zijn in totaal 3.446 peilkaarten ontwikkeld.

CO₂-footprint

Gebr. van der Lee is gecertificeerd voor de CO₂-Prestatieladder niveau 5.

In onze werkzaamheden streven wij naar een minimale belasting voor het milieu. Om dit te kunnen bereiken wordt er geïnvesteerd in nieuw materiaal & materieel, worden alternatieve brandstoffen toegepast en materialen hergebruikt. Als onderdeel van ons certificaat kijken wij niet alleen naar onze eigen uitstoot en reductiemaatregelen, maar kijken wij naar onze gehele keten.

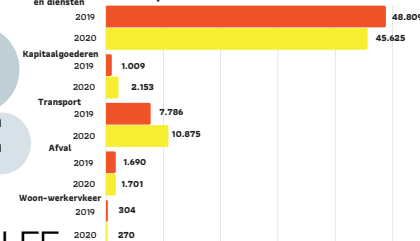
CO₂-footprint 2020 [ton]



CO₂
Scope 1: 24.538,7 ton
Scope 2: 480,7 ton

GEBR. VAN DER LEE

Scope 3 emissies in ton CO₂



Dit doen wij aan CO₂-reductie

- Elektrische inspectieboot;
- Verduurzamen wagenpark door instellen plafond voor CO₂ - uitstoot in leasebeleid;
- Toepassen van alternatieve brandstoffen;
- Hergebruik van materialen in de asfaltcentrale;
- Plaatsen van zonnepanelen;
- Katalysator op de schepen;
- Elektrische busjes;
- Nieuwe brandstoftank in Lelystad;
- LED-verlichting installeren op alle kantoren.

Doelstellingen

Scope 1 en 2

In 2023 wil gebr. v.d. Lee ten opzichte van 2019 in **scope 1 7,5%** in **scope 2 15,0%** minder CO₂ uitstoten

Scope 3

In 2023 wil Gebr. van der Lee **3%** CO₂-reductie gerealiseerd hebben in haar scope 3 emissies ten opzichte van 2019

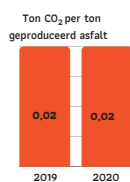
Onze uitstoot staat gelijk aan:

- Gas en elektraverbruik van 5.368 huishoudens voor een heel jaar
- 14.502 retourtjes naar New York
- Met de auto 3.208 keer om de aarde rijden
- Een windmolen van 2.3 kWh 62.548 uren laten draaien
- 1.250.950 bomen laten groeien voor een heel jaar

Wat kun jij doen?

- 1 Trek niet te hard op het stoplicht
- 2 Houd je bandenspanning in de gaten
- 3 Minimaliseer waar mogelijk het gewicht in de (vracht)auto of bus
- 4 Voorkom stationair draaien zoveel mogelijk

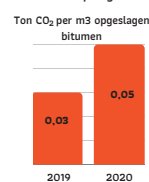
Voortgang scope 1 en 2 asfaltcentrale



Voortgang scope 1 en 2 Aannemersbedrijf



Voortgang scope 1 en 2 tankopslag

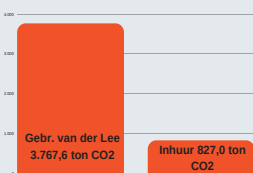


Projecten met gunning 2020:

- 1 Project Zuid-Nederland
- 2 Project Oost-Nederland
- 3 Project Noord-Nederland
- 4 Project Waddenzee
- 5 Project Eemsgeul

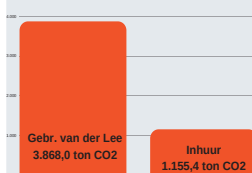
1. Project Zuid-NL

Scope 1: 3.767,6 ton
Scope 3: 827,0 ton



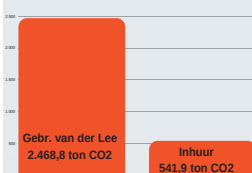
2. Project Oost-NL

Scope 1: 3.868,0 ton
Scope 3: 1.155,4 ton



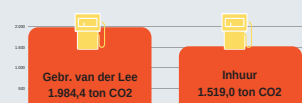
3. Project Noord-NL

Scope 1: 2.468,8 ton
Scope 3: 541,9 ton



4. Project Waddenzee

Scope 1: 1.984,4 ton
Scope 3: 1.519,0 ton

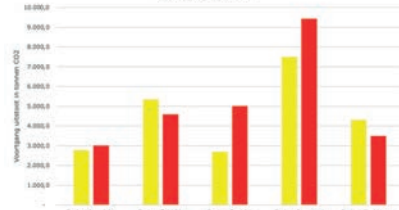


5. Project Eemsgeul

Scope 1: 9.368,1 ton
Scope 3: 63,9 ton



Voortgang projecten





Het is inmiddels 14 jaar geleden dat de toen 24-jarige vrijgezelle Tomek, officieel Tomasz Kowalczyk, een sympathieke goedlachse Pool, zich meldde aan de poort van onze tankterminal in Dordrecht. Opgeleid aan de zeevaartschool in Polen en tevens in transport had hij gehoord dat Gebr. van der Lee een bemanningslid voor de binnenvaarttanker Willem Hendrik zocht. Omdat hij in het bezit was van de nodige certificaten, beschikte over een enorme dosis kennis, vier talen vloeiend sprak (inmiddels vijf!) en bovendien communicatief sterk is vonden werkgever, werknemer en schip elkaar direct. Voor Tomek werd Dordt de ideale playground.

Inmiddels leeft de 38-jarige drie jaar samen met Malwina en haar zesjarige dochter Lena, waarmee hij in Zielona Góra in een prachtig nieuwbouwappartement in Polen woont en waar hij om de drie weken een ruime week (van weekend tot en met weekend) naartoe gaat. Aanvankelijk was de keuze voor de zeevaart een idee van zijn vader die meer in een werkende dan in een

studerende Tomek zag en waardoor er vermoedelijk een sterren kok aan vele culinaire liefhebbers verloren is gegaan: Tomeks grote passie is koken.

Toch is Tomek van de scheepvaart gaan houden en voelt hij zich als een vis, in dit geval, op het droge al bleek hij fysiek minder geschikt voor de zeevaart. De binnenvaart en met name zijn vaste 'lijndienst' Dordrecht-Bazel past hem als een jas. Daarbij komt zijn talenkennis hem zeer goed van pas want behalve Pools en Russisch, wat goed uitkomt vanwege de Russische bemanning op onze zeetanker de Elisabeth J, vaart hij grotendeels door Duitstalig gebied. Daarnaast komt zijn kennis van het Engels als internationale voertaal goed uit omdat er ook een stukje lateraal kanaal door Frankrijk wordt bevaren. Last but not least, zijn vijfde vloeiende taal is Nederlands.

Dat Tomek werk en studie goed weet te combineren blijkt uit het feit dat hij twee jaar geleden aan de academie in Polen zijn radarcertificaten heeft behaald en vier jaar geleden hij al de kapiteinspapieren behaalde waardoor hij over alle nodige vaarbewijzen beschikt. Vanwege de specifieke eisen die aan het varen op de Rijn

worden gesteld hoopt hij het laatst benodigde onderdeel van het zogenaamde Rijnpatent te voltooien. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid in de maand dat deze editie uitkomt het geval zijn, tot die tijd vaart de Willem Hendrik op het Rijnpatent van zijn meevarende collega. Het is oud-collega Tim Sohns, zijn jarenlange leermeester bij Gebr. van der Lee, de man die hem heeft leren varen met de Willem Hendrik en hem het schip en de Rijn heeft leren kennen, die hem op cursus stuurt: "Je bent mijn laatste pupil, zorg dat je het Rijnpatent haalt".

Geboorteplaats

Tomek is geboren en getogen in Zielona Góra in het westen van Polen, 50 km van de grens met Duitsland, 200 km ten oosten van Berlijn, ongeveer 450 km ten westen van Warschau en nabij de rivier de Oder. De stad telt ruim 140.000 inwoners en ligt in het historische Silezië, beschikt over een universiteit en staat bekend om de Poolse wijnbouw en een sinds 1852 jaarlijks terugkerend wijnfestival.

Willem Hendrik, binnenvaarttanker en 'floating gym'

De Willem Hendrik dateert al van 1964 maar verkeert in zodanig goede staat dat bij elke keuring de inspecteurs dit uitspreken, aldus een trotse Tomek. En bij een rondgang door het ruim en de machinekamers toont hij hoe goed het schip in de verf zit en dat er geen druppel olie of vet op de vloer ligt, hier hoeft je geen overall of stofjas te dragen. Het schip voldoet aan alle keuringseisen. Het volume van de tanker is 800 ton verdeeld over 8 tanks en qua inhoud vergelijkbaar met 30 tankauto's. Op dit moment wordt er bovendien aan een nieuw radarsysteem gewerkt. Bovendien daarentegen is iets anders ontstaan: zijn eigen sportschool, 'Tomek's Floating Gym', een van afgedankt scheepsmateriaal en oud ijzer gecreëerde fitnessruimte naast de werkbank waar hij behalve gewichten een halterbank heeft gelast, een rekstok opgehangen en een fitness kabelsysteem met gewichten heeft ontwikkeld en waar hij wanneer ze voor anker gaan zijn oefeningen kan doen.

De Rijn

Dat de Rijn een bijzondere rivier is met wisselende waterstanden en tevens een rijke historie blijkt wel uit het artikel over de Rijn in deze editie. Ontstaan in Zwitserland en gevoed door smeltwater en regen is het technisch gezien niet de makkelijkst bevaarbare rivier. De trip naar Bazel duurt ongeveer 11 dagen waarvan 9 heen (stroomopwaarts en vol), 1 dag om te lossen en 3 dagen terug.

Over het algemeen betreft de lading bitumen 2 bestemmingen. Tijdens de vaart worden er 11 sluzen gepasseerd. Normaal is de bemanning tweekoppig tenzij er 24/7 moet worden gevaren, dan wordt deze verdubbeld. Het werk aan boord bestaat uit behalve het varen uit onderhoud en schoonmaak.

Tim Sohns 1944-2021

Tomek draagt dit artikel op ter nagedachtenis van Tim Sohns. In de week dat deze editie naar de drukker gaat belt Tomek aangeslagen. Het goede nieuws, zo begint hij, is dat hij is geslaagd voor het laatste onderdeel van Rijnpatent en hij nu over alle benodigde papieren beschikt. Het slechte nieuws luidt dat op de dag dat hij de uitslag kreeg hij te horen kreeg dat zijn leermeester in Dordrecht, Tim Sohns, op 77-jarige leeftijd is overleden. Mede namens Gebr. van der Lee gaan zijn gedachten uit naar Tim's familie.



De Rijn, inspirerende rivier met vele gezichten



Het was de Romeinse keizer Julius Caesar in 55 v.C. die de Rijn 'de noordelijke grens van de beschaving' noemde vanwege de Germaanse stammen die ten noorden van de rivier woonden, globaal het tegenwoordige Nederland en Duitsland. Toch wist hij toen al tweemaal een houten brug over de rivier te bouwen en er met zijn legers over te steken, iets dat voor die tijd een enorme prestatie was. 2000 jaar later zou een andere brug over dezelfde Rijn 'een brug te ver' blijken toen de geallieerde opmars bij Arnhem stopte en er nog een lange oorlogswinter overheen moest gaan eer de Tweede Wereldoorlog in 1945 kon worden beëindigd. Dit zijn niet de enige twee feiten die over de Rijn kunnen worden verteld. Het Rijnlandschap kenmerkt zich door steile hellingen, woeste dalen, rotsen en veel kastelen die vele romantici hebben geïnspireerd. Een van de bekendste verzen is vermoedelijk van Clemens Brentano uit 1801 "Zu Bacharach am Rheine wohnt eine Zauberin, die war so schön und fein und riß viel Herzen hin". Dit gaat over de wereldberoemde Lorelei, een 132 meter hoge rots, die meerdere mythes voortbracht over het smalle deel van de Rijn bij St.Goarshausen. Steile kliffen belemmerden de slechts 130 meter brede stroming en de vele scheepsongelukken voedden het verhaal van een onweerstaanbaar blonde vrouw die, hoog op de rots,

de zintuigen van de schippers in de war bracht. Door de eeuwen heen is er veel, al dan niet romantische, kunst ontstaan dankzij de schoonheid van de natuur in het Rijnlandschap.

Ontstaan van de rivier

De Rijn is met een lengte van 1.324 km een van de langste rivieren in Europa. De eerste en langste bron ligt in de Tomasee nabij de Zwitserse Oberalppas in het kanton Graubünden. Deze waterloop (de Vorderrhein) ligt 2.345 meter boven de zeespiegel en stroomt als beekje in oostelijke richting. Bij de plaats Reichenau, ten westen van Chur, voegt de tweede bron, de Hinterrhein, zich erbij.

Zwitserland

Na het samenvloeien van deze twee stromen (de zogenaamde bovenlopen) draait de Rijn in een ruime bocht naar de Bodensee en stroomt van daaruit in westelijke richting naar Bazel nadat het achtereenvolgens de grens tussen Zwitserland en Liechtenstein en tussen Zwitserland en Oostenrijk heeft gevormd. Tussen Stein en Bazel (een traject van 140 km lang met een hoogteverschil van 150 meter) liggen elf stuwen met elektrische waterkrachtcentrales, die tezamen ongeveer 4,5 miljard

kWh per jaar produceren. Vanaf de plaats Konstanz begint het nulpunt voor positieaanduidingen uitgedrukt in Rijnkilometer. Bij Schaffhausen bevindt zich de grootste waterval van Europa en stort de rivier zich van de Rheinfall: 150 meter breed en 23 meter hoog.

Duitsland

Bij Bazel begint de rivier aan een lange tocht door het grensgebied tussen Frankrijk en Duitsland en stroomt onder andere langs Karlsruhe, Mannheim, Wiesbaden, Koblenz, Bonn en Keulen. Van Bingen tot Bonn stroomt de Rijn door een scherp ingesneden nauw dal (Binger Loch) met op verschillende plaatsen stroomversnellingen. Voor onervaren schippers een noodzaak om een loods aan boord te nemen om het Loch te passeren. Hier vlakbij is ook de Lorelei. Bij het stadje Kaub am Rhein ligt burcht Pfalzgrafenstein waar Koning Ludwig van Beieren rond 1326 een toltoren liet bouwen om enerzijds tol te heffen en anderzijds ervoor te zorgen dat de scheepvaart op de Rijn beter werd bewaakt. In het Duitse gedeelte van de Rijn worden meerdere rivieren opgenomen zoals bij Duisburg de Ruhr, bij Mannheim de Neckar, bij Mainz de Main en bij Koblenz de Moezel.

Nederland

Vorbij Emmerich komt de Rijn sinds 1817 niet meer bij Lobith in het land maar als gevolg van grensverlegging bij Spijk. Pas bij het verderop gelegen Millingen aan de Rijn zijn beide oevers Nederlands grondgebied alwaar hij zich na de Pannerdensch Kop splitst in de Waal en de Neder-Rhijn. Ongeveer tweederde van het water stroomt via de Waal langs Nijmegen en Gorinchem naar de Noordzee. Het resterende deel wordt via de Neder-Rhijn en Lek afgevoerd. Bij Westervoort vertakt een deel van de Neder-Rijn in de IJssel en bij Wijk bij Duurstede verandert de naam Neder-Rhijn in Lek. Bij Driel, Amerongen en Hagestein zijn stuwen gebouwd. Deze bestaan uit schutsluizen van 260 meter lang en 18 meter breed en hebben een tweedelig doel: vermeerdering van de watertoevoer naar de IJssel en het IJsselmeer als zoetwaterreservoir, en verbetering van de bevaarbaarheid van de IJssel, Neder-Rijn en Lek voor de scheepvaart.

Wetenswaardigheden over de Rijn

Waterstand

In het bovendeeel waar de Rijn ontstaat wordt de waterstand beheerst door de Alpen. Het Alpengebied houdt in de winter een groot deel van de neerslag vast in de sneeuwvelden en gletsjers en geeft in de zomer maanden smeltwater af. Onder andere het Meer van Constanz (Bodenmeer) speelt hierbij een regulerende rol. Waterstanden worden dagelijks aan een aantal peilschalen afgelezen en door radiozenders van de Rijnsoeverstaten op vaste tijden omgeroepen ten behoeve van de Rijnscheepvaart, die op grond van deze standen de aflaaddiepte voor de schepen vaststelt. Qua vaardiepte voor de schepen is het verschil tussen de gemeten waterstand en de bodemligging van de rivier van belang.

Sluizen in de Rijn

Tussen Bazel en Breisach am Rhein is de Rijn niet bevaarbaar maar heeft de scheepvaart de mogelijkheid om via het Grand canal Alsace te varen. Dit Franse lateraalkanaal werd begin negentiende eeuw aangelegd en gaf als gevolg van afspraken en (vredes-)verdragen Frankrijk het recht om de Rijn te gebruiken om elektriciteit op te wekken. Het kanaal is 50 kilometer lang en van de twaalf schutsluizen in het Duitse deel en de daarbij behorende stuwen en waterkrachtcentrales liggen er tien in dit (Franse) grenskanaal tussen Kembs en Vogelgrun.

Verbindingen

Met behulp van kanalen is de Rijn verbonden met andere grote Europese rivieren, zoals de Donau en de Rhône.

Locatiebeheer

Gebr. van der Lee is actief binnen alle facetten van de grond- weg- en waterbouw. Met de risico's die wij dagelijks tegenkomen in ons werk, is het een vereiste om bewust te zijn van veiligheid en hier samen verantwoordelijk mee om te gaan.

Werken op of aan de weg is altijd risicovol, zowel bij het plaatsen van de verkeersmaatregelen als bij het uitvoeren van de werkzaamheden. Om dit zo veilig mogelijk en conform wet en regelgeving uit te voeren zet Gebr. van der Lee locatiebeheerders in. Dit zijn medewerkers die adviezen geven op het gebied van veilig werken en daarnaast ook de toegepaste verkeersmaatregelen ter plaatse controleren.

Het begrip locatiebeheer bestaat al vele jaren binnen Gebr. van der Lee. Vijf jaar geleden is het verkeersbureau opgezet. Daarna is er een verdiepingsslag gemaakt om het veiligheidsniveau op de weg te verhogen door de inzet van locatiebeheerders.

Locatiebeheer heeft als doel om te controleren of de werkzaamheden conform wet- en regelgeving en op een zo veilig mogelijke wijze worden uitgevoerd. Dit gebeurt vooral door echt met de medewerkers op de weg ter plaatse in gesprek te gaan en veel vragen te stellen. Dus niet alleen het constateren dat iets niet goed is, maar vooral ook achter de reden proberen te komen waarom op een bepaalde manier gehandeld wordt.

Wist men het niet? Is het eigenlijk in de praktijk onmogelijk om op een bepaalde manier te handelen? Krijgt men niet de benodigde middelen van de werkgever? Ongewenste handelingen hebben meestal niet slechts één oorzaak.

Steekproefsgewijs worden onze werkzaamheden door het hele land gecontroleerd op algemene veiligheid en verkeersveiligheid. Hiervoor worden zes locatiebeheerders verspreid over de projecten ingezet, die met name in de avond/nacht de risicovolle werkzaamheden aan de wegen controleren.



De gezichten achter locatiebeheer

Jarrald Renting, Veiligheidscoördinator

“Sinds 2015 houd ik mij bij Gebr. van der Lee onder andere bezig met het veilig werken op de weg. Tijdens het locatiebeheer richt ik me vooral op het op de juiste wijze plaatsen van de verkeersmaatregelen en het op de juiste veilige wijze werken binnen deze verkeersmaatregelen. De organisatie heeft de afgelopen jaren hierin grote stappen gemaakt. Alle betrokkenen zijn zich steeds meer bewust van hun rol ten aanzien van veilig werken en handelen hier ook naar. Met de input van persoonlijke gesprekken over onveilige situaties kunnen wij als bedrijf weer verdere stappen zetten op het gebied van bewust veilig werken. Verbeteren doen we samen!”

Edwin Boekel, verkeerskundige

Een van onze locatiebeheerders Edwin Boekel voert meerdere keren per week locatiebeheer uit op onze verschillende projecten. Met zijn enthousiasme en bevoegenheid probeert hij samen met de medewerkers de meest veilige en werkbare situatie te creëren. Binnen Gebr. van der Lee noemen wij hem de lopende verkeersencyclopedie. Het belangrijkste is dat de betrokken personen ervan leren en hun handelen aanpassen. We moeten allemaal verbeteren. Dat betekent dat het niet stopt bij diegene die iets doet wat niet kan, maar dat we op zoek gaan naar de oorzaak. Daarnaast ervaart hij veel draagvlak van de gehele organisatie. Het succes van locatiebeheer zit hem in het feit dat de geconstateerde zaken worden opgevolgd. “We hebben een directie die zich verantwoordelijk voelt voor de veiligheid van alle medewerkers op en aan de weg en beseft dat veilig werken zichzelf terugbetaalt door gezondere werknemers, maar ook een tevreden opdrachtgever. “

Erik Hetterscheid, KAM Coördinator Lelystad

“Tijdens locatiebeheer focus ik mij op alle aspecten ten aanzien van kwaliteit, veiligheid, arbo en milieu. Ik toets of wij de afspraken richting onze opdrachtgever nakomen en of de werkzaamheden conform de wet- en regelgeving en onze certificeringen worden uitgevoerd. Voor mij is het belangrijk om medewerkers goed te informeren en te enthousiasmeren en het beleid vanuit de organisatie aan iedereen over te dragen. Dit doe ik zowel in een persoonlijk gesprek, in toolbox instructies als in een veiligheidsbijeenkomst voor onze vakmensen. Als ik locatiebeheer uitvoer zie ik zoveel mooie klussen die op een veilige manier worden geklaard, daar kun je als bedrijf alleen maar trots op zijn. Hier draag ik dan ook graag mijn steentje aan bij! Veiligheid is rekening houden met elkaar, gun elkaar de ruimte en zorg dat iedereen veilig zijn of haar werk kan uitvoeren. Het werk maak je immers samen!”

Sander Westrik, verkeerskundige

“Vanaf juni ben ik als locatiebeheerder werkzaam op het prestatiecontract Zuid-Nederland. Ik heb jarenlange ervaring in het plaatsen en ontwerpen van verkeersmaatregelen. Daarnaast heb ik ook diverse jaren voor Rijkswaterstaat gewerkt. Mijn doel tijdens locatiebeheer is om iedereen de gevaren van het werken op en langs de weg te laten beseffen. Het blijven controleren van de veiligheid is dan ook essentieel. Niet alleen het plaatsen en in stand houden van de verkeersmaatregelen is van belang, ook het correct uitvoeren van de werkzaamheden en de PBM's die hierbij noodzakelijk zijn. Als iedereen zich aan de gemaakt gedragsregels houdt, borgen we de veiligheid in onze werkzaamheden. Sinds ik hier werkzaam ben zie ik al waardevolle verbeteringen!”

Leon Nomden, verkeerskundige

“Binnen Gebr. van der Lee ben ik werkzaam bij het Verkeersbureau. Voor de werkzaamheden prestatiecontract Oost-Nederland ontwerp ik de tijdelijke verkeersmaatregelen. Als specialist tijdelijke verkeersmaatregelen ontwerp ik niet alleen, ik controleer en inspecteer ook of de werkzaamheden conform de richtlijnen zijn geplaatst. Door middel van locatiebeheer is het mogelijk de afzetting “door een andere bril” te zien, zoals die van de weggebruiker. Constateringen ten aanzien van de afzettingen worden bij de bron aangepakt, óf in de werkvoorbereiding óf in de uitvoering.”

Vervolg locatiebeheer

Om veilig te kunnen werken aan de weg worden verkeersmaatregelen conform CROW-publicaties 96a/96b geplaatst, welke moeten voldoen aan de volgende 5 beleidsuitgangspunten:

- ▶ De veiligheid van de weggebruiker is geborgd;
- ▶ De veiligheid van de wegwerker is geborgd;
- ▶ Het informeren van de weggebruikers;
- ▶ Maximale doorstroming van het verkeer;
- ▶ Minimale overlast.

Indien een verkeersmaatregel niet conform de richtlijnen is geplaatst, dan zal de locatiebeheerder actief bijsturen. Eenmaal in het werkvak wordt gecontroleerd of er veilig wordt gewerkt, de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen worden gebruikt, de juiste snelheid in het werkvak wordt gehanteerd, de vrije- en veiligheidsruimte zijn geborgd etc.

Locatiebeheerders begeleiden actief, spreken collega's aan en coachen medewerkers op het gebied van verkeersveiligheid en arbeidsveiligheid. Op deze manier wordt het veiligheidsbewustzijn in onze organisatie vergroot en voorkomen we onveilige situaties en daardoor ongevallen.

Van elke inspectie wordt een verslag opgemaakt met positieve punten, onveilige situaties en knelpunten. Door deze constatering in het projectoverleg te bespreken, zijn wij als organisatie in staat om continu bij te sturen en te verbeteren, zowel in de voorbereiding als in de uitvoering. Op deze manier borgen wij veilig werken en zorgen ervoor dat iedereen weer veilig thuis komt. Het veiligheidsniveau is door de medewerking van de werknemers in relatief korte tijd enorm gestegen. Locatiebeheer is hier een van de middelen van.



Nieuw materieel

Begin november is onze nieuwe markeringsmachine geleverd, een Hoffman type H26-4 uit 2021 en uiteraard uitgevoerd in onze rode en gele kleur en de Gebr. van der Lee bestickering.

De machine wordt gebruikt voor het aanbrengen van thermoplastische markering oftewel thermomarkering en is tot 20% zuiniger in het verbruik van thermo. De H26-4 is uitgerust met een elektrische parelstrooier die een soort glaspfels na het markeren over de thermo strooit. Deze pfels reflecteren de verlichting van het voertuig dat over de weg rijdt waardoor de belijning extra goed zichtbaar is.

De machine is een stuk stiller dan de vorige en daardoor kan er 's avonds in bewoonde gebieden gemarkeerd worden. Een stillere machine is bovendien prettiger voor onze medewerkers.

De machine kan diverse soorten markering aanbrengen zoals: lengte markering (kant- en asstreep), dot markering (drop shaped, round shaped en long shaped), schaakpatroon, letters, kamflex en longflex en blokken.

De markering wordt aangebracht door een extruder die de thermo in de multifunctionele slof geleidt. De op lucht verstelbare multislof is zo'n 50 cm breed. Hiermee wordt



de gewenste dikte en breedte bepaald die aangebracht dient te worden.

Omdat deze multislof geschikt is voor alle soorten markering hoeft de markeringsploeg geen extra verwisselbare sloffen meer te hebben wat veel tijd scheelt.

De extruder bepaalt de hoeveelheid aanvoer van de thermo, de multislof bepaalt het soort markering dat aangebracht moet worden.

De markeringsmachine is voorzien van twee computers, een standaard computer en een Malcolm computer. De Malcolm computer is een aanvulling op de standaard computer vanwege de grootte van de programma's omdat deze nieuwe machine meerdere soorten markering kan aanbrengen. De machine heeft meerdere opties dan de vorige markeringsmachine. Zo kunnen bijvoorbeeld de stoelen worden uitgeschoven zodat deze precies boven de multislof hangen. Dit geeft zowel beter zicht als een betere zithouding waardoor er nog preciezer gemarkeerd kan worden.

De machine bevat een ketel van 600 liter waar circa 900 kg thermoplast in kan. Deze ketel is voorzien van een roerwerk waarmee de thermo gemengd wordt. Zonder roerwerk hardt de thermo uit bij afkoeling en is deze niet meer

bewerkbaar.

De ketel op de markeringsmachine wordt bijgevuld via de ketel die in de markeringstrailer zit.

De machine heeft 2 snelheden en kan maximaal 20 km/u rijden. De ploeg markeert gemiddeld zo'n 1 kilometer lengte per uur. Dit is ongeveer 1.400 kg thermoplast per uur. Omdat de nieuwe machine een stuk groter is dan onze vorige machine moesten er aanpassingen worden gedaan aan de markeringstrailer zoals bijvoorbeeld voor het in- en uitrijden van de machine.

Al met al een mooie machine waar we als multi-disciplinaire aannemer weer veel mooie werken mee kunnen realiseren!



Nieuwe projecten



Waterschap Hollandse Delta

Gebr. van der Lee heeft het onderhoud van de wegen van het Waterschap Hollandse Delta in opdracht gekregen. Het Waterschap Hollandse Delta zorgt op de Zuid-Hollandse eilanden voor schoon en voldoende water en voor veilige dijken en wegen.

Het areaal van dit waterschap bevat

1.232 km aan wegen en

352 km aan fietspaden.

De wegen zijn in 4 categorieën ingedeeld.

T.w. Gebiedsontsluitingswegen

type I en type II en

Erftoegangswegen

type I en type II.



Het jaarlijkse werk in een notendop

| | |
|-----------------------------|------------|
| Zagen verharding | 3000 m1 |
| Frezen teerhoudend asfalt | 55.000 m2 |
| Frezen teervrij asfalt | 80.000 m2 |
| Opbreken teerhoudend asfalt | 20.000 m2 |
| Opbreken teervrij asfalt | 40.000 m2 |
| Aanbrengen asfalt SMA | 6.000 ton |
| Aanbrengen deklaag | 10.000 ton |
| Aanbrengen tussenlaag | 8.000 ton |
| Repareren scheuren | 30.000 m1 |
| Aanbrengen asfaltwapening | 40.000 m2 |
| Oppervlaktebehandeling | 16.000 m2 |
| Reinigen kolken | 1.800 st. |
| Aanbrengen bestrating | 8.000 m2 |
| Verrichten grondwerk | 50.000 m3 |
| Bermverharding | 4.000 m1 |
| Betonverharding met print | 3.000 m2 |
| Aanbrengen wegmarkering | 150 km |



Onderhoud openbare verlichting Gemeente Gouda

Gemeente Gouda heeft het dagelijks onderhoud aan de openbare verlichting opgedragen aan Gebr. van der Lee.

Dit onderhoud bestaat uit het boven- en ondergronds preventief en correctief onderhoud van de openbare verlichting in de gemeente Gouda. De overeenkomst eindigt op 31-12-2023 en kan met 2x 1 jaar verlengd worden.

De werkzaamheden bestaan uit:

- ▶ Het organiseren van een storingswachtdienst
- ▶ Uitvoeren van groepsremplace
- ▶ Het opheffen van storingen
- ▶ Het herstellen en verhalen van schades
- ▶ Verplaatsen en vervangen van verlichtingsobjecten
- ▶ Het richten van scheefstaande masten

Het areaal bevat de gehele Gemeente Gouda met daarin:

- ▶ 12.500 lichtmasten
- ▶ 13.000 armaturen
- ▶ 14.500 lampen
- ▶ 100 schakelkasten
- ▶ 400 km kabelnet

Om enigszins een idee te geven van het aantal storingen en schades; de afgelopen jaren vonden 2.150 storingen en 180 schadegevallen per jaar plaats.



Project Oosterringweg

Van de provincie Flevoland hebben we de opdracht gekregen voor het aanpassen van de Oosterringweg. Dit is een gebiedsontsluitingsweg die als verbinding dient tussen de N331 en N351 en maakt deel uit van de provinciale wegen rondom Emmeloord. Het aanpassen van de Oosterringweg houdt in: het vervangen van het asfalt van de rijweg alsmede het verbreden hiervan, het aanbrengen van betonnen fietspaden aan een zijde van de weg, plaatsen van bushaltes en het (reconstrueren/aanleggen) van 2 rotondes en bijkomende werken.

Zo zal op het kruispunt Oosterringweg met de Luttelgeesterweg een rotonde worden aangelegd.

Het fietspad ligt lager dan de weg en dat maakt het lastig om over te steken vanwege de steile berm. Daarom wordt over de gehele lengte het fietspad verhoogd.

Bij de kruispunten met de Baarloseweg en Lindeweg worden zogenaamde 'linksaffers' aangelegd. Tegenover het linksafvak wordt een fietsersoversteekplaats aangelegd zodat fietsers in twee keer kunnen oversteken.

De rotonde Marknesserweg heeft aanzienlijke schade en wordt geheel gereconstrueerd.



Het werk in een notendop

| | |
|------------------------------|-----------|
| Zagen verharding | 15.000 m1 |
| Opbreken teervrij asfalt | 25.000 m2 |
| Frezen teervrij asfalt | 38.000 m2 |
| Opbreken elementverharding | 1.000 m2 |
| Verwijderen funderingslagen | 12.000 m2 |
| Grondwerk | 25.000 m3 |
| Aanbrengen drains | 13.000 m1 |
| Aanbrengen asfalt deklaag | 6.000 ton |
| Aanbrengen asfalt onderlaag | 8.000 ton |
| Aanbrengen asfalt uitvullaag | 5.000 ton |
| Aanbrengen asfaltwapening | 24.000 m2 |
| Aanbrengen bermbeton | 450 m2 |
| Aanbrengen markering | 25 km |
| Aanleg betonnen fietspad | 20.000 m2 |

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

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

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 Panheel
Sint Antoniusstraat 6
6097 ND Panheel

Gebr. van der Lee - Int.Transportbedrijf
Donker Duyvisweg 25
3316 BL Dordrecht
Tel: 0347-352054
e-mail: transport@gebrvanderlee.com

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

