

2018

GEBR
VAN DER LEE

nr. 26

Leesmagazine

ZOMEREDITIE



DE METAMORFOSE VAN HOPPER DREDGER MARINUS G



Interview met
Coen van Breukelen



Steunpunt
Schiermonnikoog



Joure Kúfurd
Natuurvriendelijke oevers

V O O R W O O R D

Tijdens een haast ongekennd mooie en warme zomer brengen we aan de vooravond van de vakantie editie 26 van Leesmagazine uit. Hij is uitgebreider dan gebruikelijk maar we hebben ook veel interessants te melden.

In Lelystad is de aandrijving van onze twee asfaltcentrales overgegaan op groene stroom en in Dordrecht wordt onze sleepopperzuiger de Marinus G geschikt gemaakt voor meerdere doeleinden ten aanzien van zandwinning- en transport op zee. Ook geven we een update van ons steunpunt op Schiermonnikoog, activiteiten waar velen van u vermoedelijk niet van af weten. Uiteraard geven we een update in foto's van de werkzaamheden in Joure die zo langzamerhand een afrondende fase ingaan, hetgeen eveneens geldt voor de containerterminal Flevokust Haven. Overigens doen we meer in Joure zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers op de Kúfurd. Ook hebben we een vervolg op ons artikel over de werkzaamheden in Dronten (zie ook Leesmagazine 25) waar we buiten de bebouwde kom actief zijn. Collega Coen van Breukelen is voor deze editie geïnterviewd en hij vertelt één en ander over zijn werk aan prestatiecontracten en Best Value waar we ook een artikel over plaatsen, te weten over het onderdeel calamiteitenmanagement op prestatiecontract Limburg.

Kortom: er is genoeg te lezen of om te laten lezen door partners en gezinsleden. Maar bovenal wensen wij u een mooie en zonnige vakantie toe!

Hartelijke groet

D U U R Z A A M H E I D

Vanuit ons voortdurende streven naar duurzame asfaltproductie en daarmee de CO₂-emissie te reduceren zijn we voor onze asfaltcentrales in Lelystad onlangs overgestapt op groene stroom.

Bij de uitbreiding van onze productielocatie (bouw van onze tweede centrale) in 2007 kwam er voor de aandrijving naast de bestaande generator een tweede generator bij. Omdat beide generatoren overcapaciteit hadden is er besloten om de tweede van voldoende capaciteit te voorzien waardoor de eerste overbodig werd en als back-up kon worden ingezet. Beide centrales draaiden vanaf dat moment op één generator, wat bovendien meer rendabel was.

De volgende stap was om de nieuwe generator, de master-generator, uit te rusten met een Dual Fuel systeem dat bij voldoende capaciteit meer dan 60% gas toevoegt aan het diesilverbruik. Dit leverde al een aanzienlijke CO₂ reductie op. Tenslotte zijn we, met de bouw van een transformatorhuis, van de generatoren in juni 2018 overgestapt op netstroom waarvoor we groene stroom inkopen.



PRESTATIECONTRACT LIMBURG VEILIGHEID BIJ CALAMITEITEN VERGROOT

Een belangrijk onderdeel van het prestatiecontract Limburg (perceel Zuid-Oost) is het calamiteitenmanagement. Bij het ontstaan van een calamiteit wordt direct door de wegingspecteur de calamiteitencoördinator van Gebr. van der Lee gewaarschuwd.

De eerste maatregel is het waarborgen van de veiligheid van de wegwerkers, de wegingspecteur(s) en de weggebruikers. Voor de wegen zonder rijstrooksignalering betekent dit dat direct een 'RAIN-afzetting' wordt geplaatst. RAIN staat voor Rijdende Afzetting In de Nacht. Oorspronkelijk werd de RAIN ingezet bij nachtelijke wegwerkzaamheden maar dankzij de verbetering van de kwaliteit van de LED-schermen wordt de RAIN ook overdag ingezet. De Rain bestaat uit een vrachtwagen met een botsabsorber en drie verkeersmaatregelenbussen met aangekoppelde waarschuwingsaanhangwagens. Dit betekent een inzet van vier personen die de RAIN naar de plek van de calamiteit moeten brengen en de absorber en waarschuwingswagens op de juiste onderlinge afstand moeten plaatsen (300m).

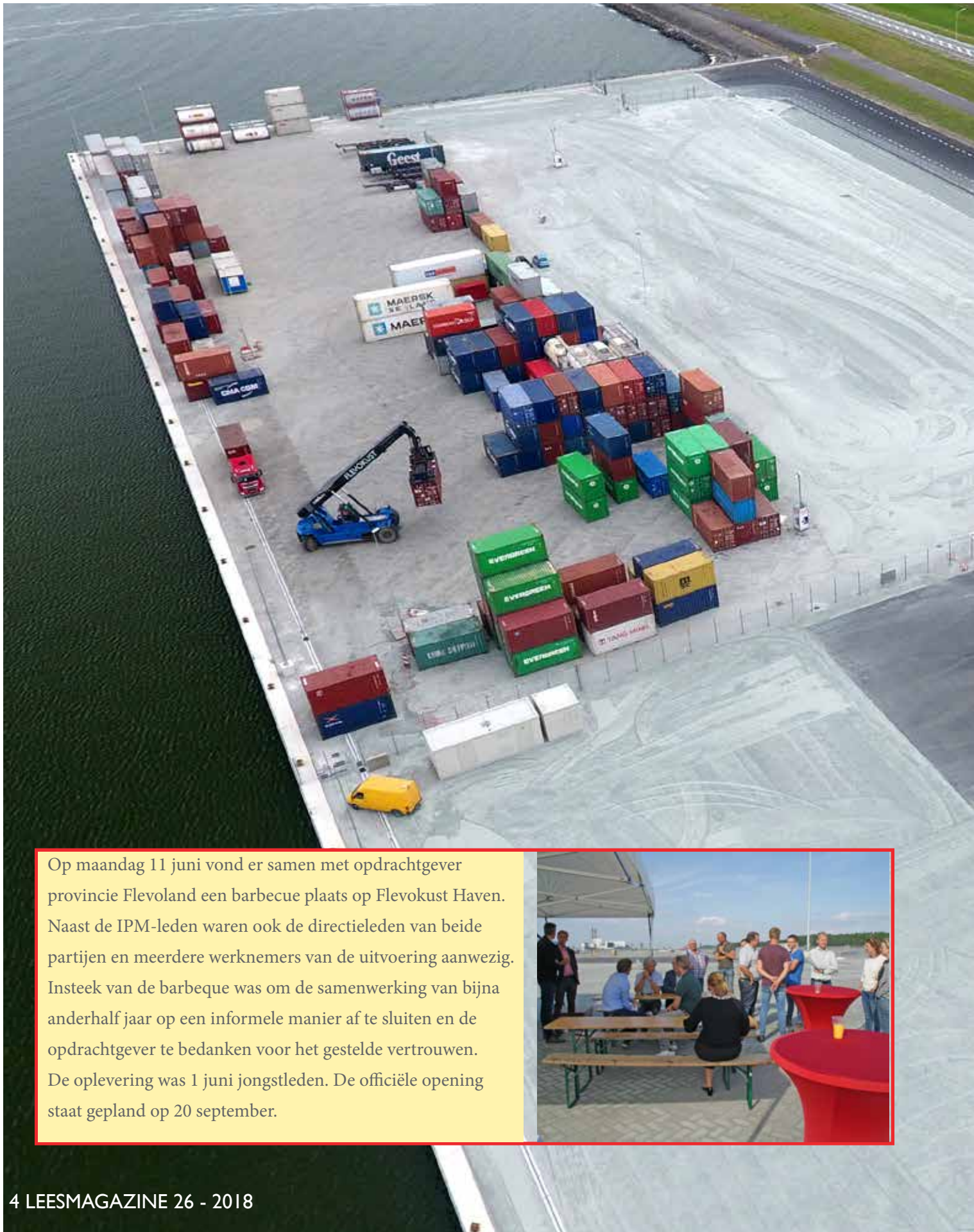
Op het prestatiecontract Limburg heeft Gebr. van der Lee als noviteit een botsabsorber met een 'bok' (RAIN-trailer) aangeschaft. Dit betekent dat vier afzonderlijke voertuigen vervangen worden door een complete set van één vrachtwagen met botsabsorber en de bok (zoals dat in de wandelgangen wordt genoemd). Vanuit de cabine van de vrachtauto kunnen de onderstellen worden losgekoppeld en worden geplaatst door middel van een hydraulisch systeem dat de poten onder de wagen uitschuift. Vanuit de cabine kunnen ook de fullcolour LED-schermen worden ingesteld. De schermen op de foto zijn overigens slechts een deel, want een scherm kan worden uitgeschoven tot twee keer de hoogte zoals hier te zien is.

Het grote voordeel van deze set is dat in plaats van vier personen er slechts één persoon beschikbaar hoeft te zijn. Belangrijkste is echter dat de veiligheid wordt vergroot doordat niemand het voertuig hoeft te verlaten omdat alles vanuit de cabine wordt geregeld. Daarnaast kan er efficiënter worden gewerkt waardoor de afzetting er eerder staat en daardoor de weg sneller kan worden vrijgemaakt. Uiteindelijk leidt dit aspect tot minder hinder voor de weggebruiker.

Overigens staat de complete set (botsabsorber en bok) permanent gestationeerd op het steunpunt Heel tenzij het in gebruik is bij calamiteiten in het areaal op het prestatiecontract Limburg.



CONTAINER TERMINAL



Op maandag 11 juni vond er samen met opdrachtgever provincie Flevoland een barbecue plaats op Flevokust Haven. Naast de IPM-leden waren ook de directieleden van beide partijen en meerdere werknemers van de uitvoering aanwezig. Insteek van de barbeque was om de samenwerking van bijna anderhalf jaar op een informele manier af te sluiten en de opdrachtgever te bedanken voor het gestelde vertrouwen. De oplevering was 1 juni jongstleden. De officiële opening staat gepland op 20 september.



F L E V O K U S T H A V E N

We hebben er al eerder over bericht maar nu de oplevering op 1 juni heeft plaatsgevonden geven we een korte samenvatting van het project. In opdracht van provincie Flevoland waren we eind 2016 gestart met de bouw van overslaghaven Flevokust Haven. De opdracht bestond uit de aanleg van een buitendijks terrein voor multimodale goederenoverslag en een primaire waterkering, de bouw van een kadeconstructie aan de IJsselmeerszijde van het buitendijks terrein, terreininrichting van het buitendijks terrein, de aanleg van een vaargeul van en naar de bestaande vaarroute Amsterdam – Lemmer, de bouw van een golfbreker om de golfbelasting van de kade te beperken en de aanleg van een wegontsluiting via de IJsselmeerdijk. Meer hierover is te lezen op onze website en in de eerdere edities van Leesmagazine welke zijn te downloaden van de site. Flevokust Haven is een buitendijkse multimodale overslaghaven met containerterminal met daaraan gekoppeld een industrieterrein ten noorden van Lelystad. Met de bouw van de haven versterkt Flevoland haar positie aan het water als logistiek knooppunt. De haven ligt aan de hoofdvaarroutes van het westen naar het noorden van Nederland met aansluiting op de Europese transportcorridors en dient de regionale economie te versterken en meer werkgelegenheid te realiseren. Bovendien wordt door de komst van de haven een deel van het transport over de weg verplaatst naar transport over water waarmee aan een duurzame toekomst wordt bijgedragen. Flevokust Haven vormt de start van de ontwikkeling van Lelystad tot een agrarische hub: een centrale plek voor transport en overslag van agrarische producten uit Flevoland naar internationale havens.

De opening vindt 20 september 2018 plaats.



S T E U N P U N T

Broedseizoen, recreatieseizoen, stormseizoen of vier jaargetijden om nog te zwijgen van maar liefst drie opdrachtgevers, te weten: Natuurmonumenten, Gemeente Schiermonnikoog en 'Wetterskip Fryslân'. Genoeg aspecten om rekening mee te houden. En dat allemaal op een eiland dat slechts 18 kilometer lang is (bij laag water 22 kilometer) en 5 kilometer breed, waar weliswaar een kleine 1000 mensen wonen maar dat jaarlijks ongeveer 300.000 bezoekers telt. Waddeneiland Schiermonnikoog.

Gebr. van der Lee voert op het Waddeneiland sinds 2001 de meest uiteenlopende beheer- en onderhoudswerkzaamheden uit. Dit gebeurt fulltime door onze drie medewerkers Chris Talsma, Wieger Harthoorn en Ruud Overdijk die op het eiland wonen en die in roulerende diensten 24/7 bereikbaar en inzetbaar zijn.

Het eiland heeft een rijke natuur en de aanwezige flora en fauna zijn zeer gevarieerd. Zo leven er 300 vogelsoorten, honderden plantensoorten - waaronder negen soorten orchideeën - en zijn er meer dan 100 verschillende schelpensoorten. Binnen het Nationaal Park vallen zes typen landschap te onderscheiden: het strand, de duinen, het bos, de kwelder, het wad en de Westerplas, elk met zijn eigen ontstaansgeschiedenis en gekenmerkt door specifieke bij het landschap horende planten en dieren.

Kort samengevat betreft het 'alle werkzaamheden buiten het dorp'. Specifieker varieert het van het vrijzagen van berkopslag, onderhoud aan dennenbossen, onderhoud en aanleg van schelpenpaden en strandovergangen als ook



aan recreatievoorzieningen, het aanbrengen van rasters en schrikdraad, het vangen van schapen en ze vervolgens voorzien van oormerken, maaiwerkzaamheden, het plaatsen van hekwerken, bruggen, banken en vuilnisbakken, het ophalen van vuilnis in het buitengebied en het afsluiten en openstellen van het natuurgebied in verband met het broedseizoen. Daarnaast wordt er onderhoud gepleegd aan de zeedijk, de strandpalen, de hekwerken en de veersteiger. De roulerende (telefoon-)dienst is er bijvoorbeeld voor hoge waterstanden (dijkwacht) en eventuele milieuvervuiling als gevolg van olie of paraffine op het strand. Voor dit laatste is er op het steunpunt een oliescherm aanwezig welke voor oliebestrijding op het water gebruikt kan worden. Ook wordt er onderhoud gepleegd aan de terreinen van Vitens, het Waterschap, de rioolzuiveringsinstallatie en het terrein van Rijksuniversiteit Groningen. In het huidige bestek zijn tevens onderhoudswerkzaamheden opgenomen op en aan het terrein rondom de Wassermanbunker en het Bakken Kobbeduinen, het machinaal schonen van schouwsloten en van duikers, onderhoud zoals reparatie en schilderwerk aan hekwerken, inspectie en plaatsen dan wel verwijderen van bebording en het assisteren van Natuurmonumenten bij de controle van de veestapel die wordt gebruikt ter begrazing. Begin dit jaar is een dichtgegroeid duingebied voor een gedeelte ontbost en daarna geplagd om daar nieuwe natuur van te maken in het kader van duinherstel zodat er weer parnassia en orchideeën kunnen groeien. Ook is er een nieuw pad aangelegd voor mensen met een beperking en voor het project OER van Natuurmonumenten zijn er diverse speeltoestellen, boomstammen als drijvers en klimtouwen gemaakt om in de natuur te spelen en te recreëren.

Het huidige bestek heeft een looptijd van drie jaar en eindigt eind 2019.

In het kader van duurzaamheid zullen we voor onze machines overschakelen op synthetische biobrandstof. We hebben van het bevoegd gezag de vergunning gekregen voor het plaatsen van een 10.000 liter tank.

**Synthetische biobrandstof geeft de volgende reducties:
90% minder CO₂ , fijnstof 34%, NO_x 37%, zwavel >99%.**



HOEF EN HAAG DE 2e FASE

Hoef en Haag is een nieuwbouwplan van 1800 woningen tussen Vianen en Hagestein. Het project - het bouwrijp maken - wordt in fases uitgevoerd. Nadat Gebr. van der Lee eerder fase 1 heeft uitgevoerd (dit heeft u in eerdere edities kunnen lezen) en afgerond is op 24 mei jongst-leden is de volgende fase “Dorpshart fase 2a- 2d” aangenomen. De werkzaamheden die onlangs zijn gestart vertonen veel overeenkomst met de eerste fase maar om toch een indruk van de werkzaamheden te geven doen we hieronder een opsomming.

HOEVEELHEID	OMSCHRIJVING
46.690 m ³	grond ontgraven, vervoeren en verwerken
57.925 m ³	zand leveren en verwerken
26.000 m ³	zand ontgraven en vervoeren uit voorbelasting
21.100 m ²	scheidingsdoek leveren en aanbrengen
21.100 m ²	menggranulaat met een dikte van 0,3m leveren en aanbrengen
3.700 m ¹	hoofdruiol vuil- en schoonwater diameters 500, 315 en 250mm
2.416 m ¹	rioolbuis 125mm
511 st	huis- en kolkaansluitingen
511 st	knevelinlaten
1.448 st	pvc hulpstukken
3.700 m ¹	drainage 80 mm leveren en aanbrengen



Daarnaast het leveren van een compleet bemalingssysteem om de bovenstaande werkzaamheden te kunnen uitvoeren.

Het systeem bestaat uit:

HOEVEELHEID	OMSCHRIJVING
44 st	peilbuizen aanbrengen en verwijderen, deze 3x per week monitoren
32	diepwells leveren, aanbrengen en verwijderen
4.000 m ¹	afvoerleiding leveren, aanbrengen en verwijderen
	Benodigde pompen, overstort, filterbakken en debietmeters leveren, aanbrengen, verwijderen en 3x per week monitoren
1	complete stuw leveren en aanbrengen
1	gemaal leveren en aanbrengen voor persriool



GROOT ONDERHOUD DRONTEN

In de vorige editie (Leesmagazine 25, via 'nieuws' op onze website www.gebrvanderlee.nl te downloaden) deden we al verslag over de raamovereenkomst 'Groot Onderhoud' (GO) die we uitvoeren in de Gemeente Dronten.



Hierin berichtten we over de werkzaamheden binnen de bebouwde kom (BIBEKO). In dit nummer leggen we de nadruk op de activiteiten en buiten de bebouwde kom (BUBEKO).

Het werk bestaat uit de reconstructie van te smalle buitenwegen die in de jaren zestig en zeventig zijn aangelegd. Door de toename van het aantal weggebruikers en de bouw van bredere landbouwmachines komt het op die buitenwegen regelmatig voor dat voertuigen elkaar moeten passeren waarbij noodgedwongen gebruik gemaakt moet worden van de berm. Hierdoor ontstaan schade aan de berm, scheuren in de weg, afbrokkelende kanten, modderplassen en diepe spoorvorming. Deze schades kunnen levensgevaarlijke 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 zogenaamde bermbeton wordt machinaal aangebracht en wordt voorzien van een dwarsprint. Deze dwarsprint veroorzaakt bij overrijden trillingen waardoor de weggebruiker wordt gewaarschuwd wanneer hij van de weg af dreigt te raken.

Uiteindelijk zal het aanbrengen van het bermbeton ertoe leiden dat er minder gevaarlijke situaties ontstaan en bovendien een langere levensduur van de weg hetgeen minder onderhoud nodig heeft. Op de foto's is te zien hoe het bermbeton en de print machinaal worden aangebracht.



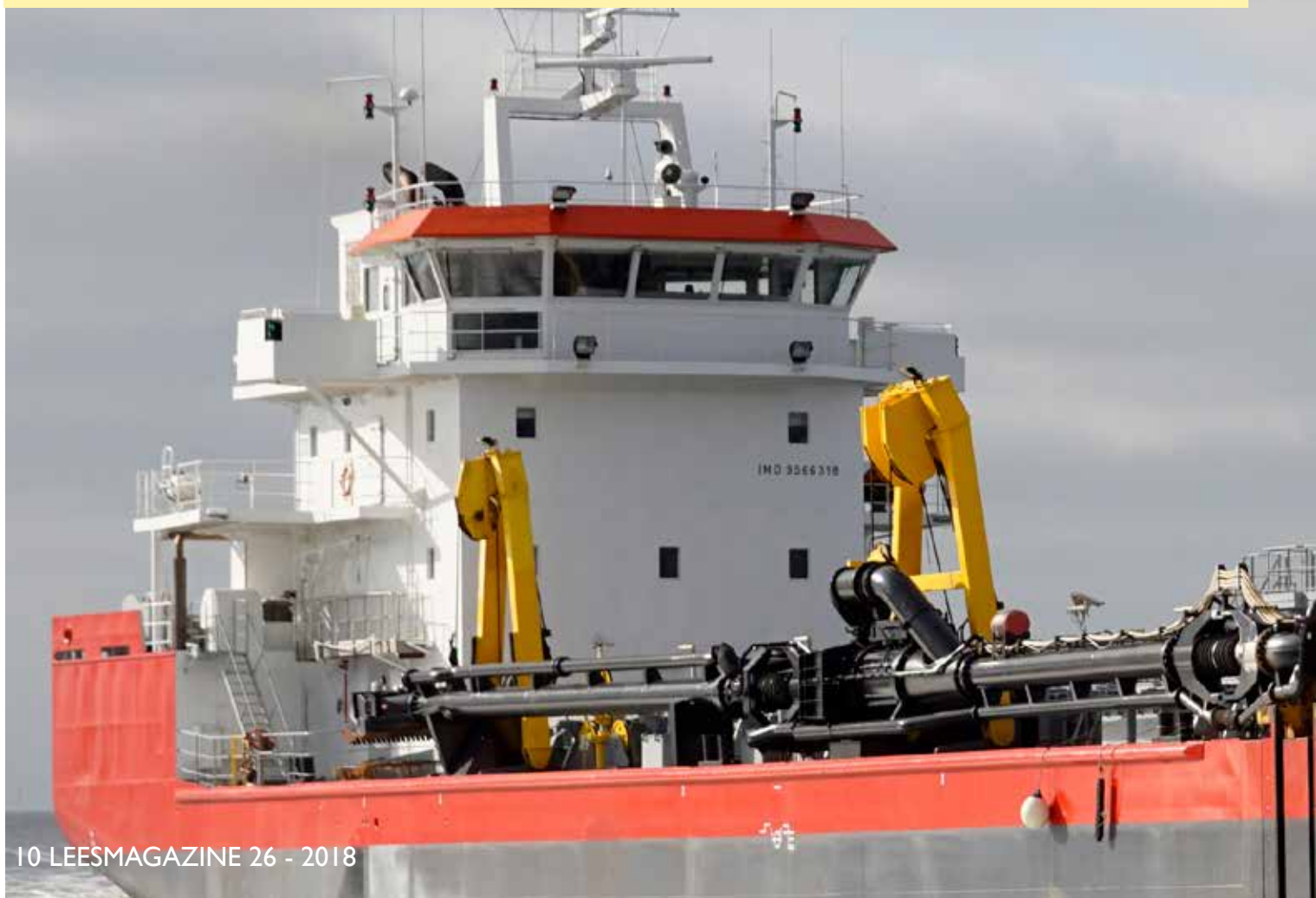
GEBR. VAN DER LEE HOPPER DREDGER

Nadat ons varend materieel in 2015 al was uitgebreid met de sleephopperzuiger Mette Maria is in 2017 de Marinus G aan onze vloot toegevoegd. Net als de Mette Maria is dit een zogenaamde hopper dredger en hebben we deze ingezet op zandsuppleties rond de Waddeneilanden en het uitdiepen van vaargeulen op de Waddenzee en de Noordzee.

Een sleephopperzuiger is een schip dat zand, klei, slib en zelfs grind van de waterbodem kan zuigen en is in beide gevallen een vrij-varend zeeschip. Bovendien is het zelfladend en zelflossend en voorzien van een walpersinstallatie.

Vanaf het schip gaat een zuigbuis naar de bodem van de zee. Aan het einde van de buis is een zogenaamde sleepkop verbonden die over de grond wordt geslept. Het opgezogen materiaal wordt opgeslagen in de eigen beun, het overblijvende water stroomt overboord. Het leeghalen van de beun kan op twee manieren: door dumpen - dit gebeurt door deuren of kleppen in de bodem van het schip te openen waardoor de lading onderuit het schip valt - en door persen. Hierbij wordt het zand weer vloeibaar gemaakt en door middel van jetpompen en waterjets onder druk water in de beun gepompt en wordt de lading verperst door stalen leidingen die aan het schip gekoppeld kunnen worden.

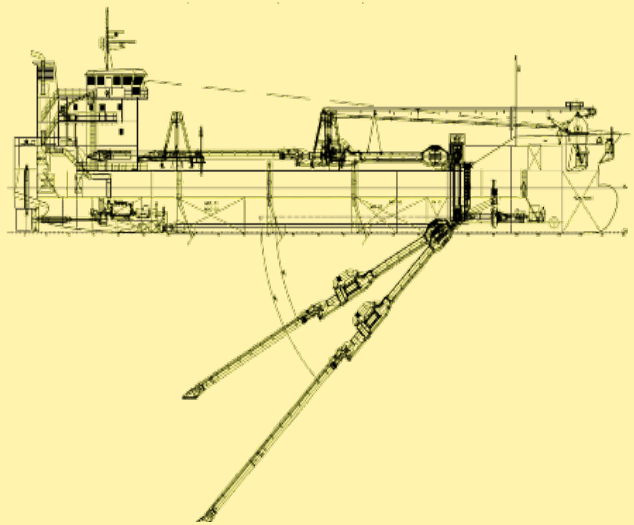
Momenteel wordt in onze terminal in Dordrecht de Marinus G, nadat we onlangs het schip hebben overgeschilderd in onze eigen kleuren, opgebouwd met de oorspronkelijke 80-tons kraan en transportbanden zodat het schip eveneens kan worden gelost met behulp van een kraan en daardoor ook diensten kan leveren ten behoeve van de zandhandel.



DREDGING B.V. MARINUS G

EQUIPMENT SHEET TRAILING SUCTION HOPPER DREDGER

Gross tonnage	2.832 tons
Nett tonnage	849 tons
Length overall	84.99 m
Breadth overall	15.85 m
Moulded depth	7.30 m
Loaded draught dredge load line	6.10 m
Loading capacity	4300 tons
Hopper capacity	2500 m ³
Maximum dredging depth	40.00 m
Sailing speed loaded	13 knots
IMO	9566318



Energiebeleid

Wij werken hard aan de vermindering van de uitstoot van CO₂ en het verbruik van schaarse middelen ten gevolge van de productie en de levering van onze producten.

Informatie over huidig energieverbruik

Om dit te realiseren berekenen we jaarlijks onze CO₂ footprint. Omdat de werkzaamheden van onze asfaltcentrale



verschillen met die van onze tankopslag en van het aannemersbedrijf is per discipline een aparte footprint opgesteld. Zo krijgen wij meer inzicht in de grootste verbruikers. Dit verbeterde inzicht in de CO₂ uitstoot maakt het mogelijk om effectieve doelstellingen op te stellen. In heel 2017 was onze footprint bij elkaar opgeteld 26.606 ton CO₂. Hiernaast de grafiek met de CO₂ footprint over 2017 zowel totaal als per bedrijf.

CO₂-reductiemaatregelen

Om deze doelstelling te realiseren hebben we voor de komende periode de volgende maatregelen opgesteld:

- Onderzoeken of er laadpalen geplaatst kunnen worden per vestiging
- Dieselgeneratoren vervangen voor aansluiting op het net (elektra)
- Plannen voor het plaatsen van een windmolen op de tankterminal Dordrecht
- Overleg met belangrijkste ketenpartners over transport
- Opdrachtgevers adviseren over toepassing duurzame brandstof en biobrandstof
- Toepassing van biobrandstof op een pilot project
- Toepassen van hoogwaardig gerecycled 'bio-based' asfalt en verder vermarkten
- Onderzoek naar mogelijkheden zonnepanelen/windmolens

Scope 3 emissies

Naast het eigen verbruik kijkt Gebr. van der Lee elk jaar naar het verbruik in de eigen keten. Dit is terug te zien in de tabel op pagina 13. Zo vindt er overleg plaats met de ingehuurde transporteurs om de transporten zo efficiënt mogelijk in te plannen en met welke wagens er gereden wordt en wordt er gekeken naar mogelijkheden om afvalstromen van verkochte producten opnieuw in te zetten. Afgelopen jaar heeft Gebr. van der Lee in samenwerking met EcoChain een aantal onderzoeksrapporten opgesteld van de uitstoot van nieuwe typen asfalt met een hoger recycling percentage. De LCA rapporten geven meer inzicht in de toepassing van diverse typen hoogwaardig gerecycled asfalt en zijn opgenomen in de Branche Representatieve Asfaltmengsels in de Nationale Milieudatabase. Deze typen 'Eco-Based' asfalt leveren veel reductie op. Daarnaast verwachten wij ook veel CO₂ reductie te kunnen behalen met het toepassen van alternatieve brandstoffen op

CO₂ REDUCTIEMAATREGELN

onze projecten. Dit is recentelijk in gang gezet. Zodra er meer bekend is over de uiteindelijke besparing in de praktijk zal hierover gecommuniceerd worden.

		OMVANG IN CO ₂ (TON)	RANKING
Upstream scope 3 emissions			
1	Aangekochte goederen en diensten	38.115	1
4	Upstream transport en distributie	2.546	3
5	Productieafval	2.234	4
7	Woon-werkverkeer	287	5
Downstream scope 3 emissions			
11	Gebruik van verkochte producten	11	6
12	End-of-life verwerking van verkochte producten	4.298	2

Projecten

Ook binnen de diverse projecten wordt er gekeken naar de mogelijkheden om CO₂ te besparen. Het Waddenzeeproject is in 2016 begonnen en kijkt onder andere naar de mogelijkheid voor alternatieve brandstoffen voor hun schepen. Daarnaast wil het project het personeel instrueren om waar mogelijk zuiniger te varen. Voor het Noord-Nederland Oost project, wordt er vooral gekeken naar het diesilverbruik van het materieel. Voor beide projecten geldt dat de meeste uitstoot wordt veroorzaakt door brandstofverbruik. Daarom wordt er binnen de projecten gestuurd op bewustwording en gedragsverandering van zowel het eigen personeel als van de onderaannemers. Ook voor de andere projecten wordt er gekeken naar manieren om bewustwording en zuinig gebruik te stimuleren. Dit jaar zijn er weer nieuwe projecten gestart. De projectteams zijn druk bezig om de verbruiksgegevens te verzamelen en de reductiemaatregelen uit te voeren.

Individuele bijdrage

Wij vragen onze medewerkers ook een individuele bijdrage te leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot.

Enkele mogelijkheden om bij te dragen:

- Alle chauffeurs hebben de praktijkopleiding 'Het Nieuwe Rijden' gevolgd. Een chauffeur kan veel bijdragen aan het reduceren van het brandstofverbruik door bewust te rijden en te anticiperen op het verkeer. Dit scheelt bovendien in de onderhoudskosten.
- We vragen onze medewerkers om wekelijks onderhoud uit te voeren aan het materieel, waardoor dit minder brandstof verbruikt dan bij onregelmatig onderhoud.

Fly-over De Koaiker

De namen van de wegen en viaducten rondom het nieuwe Knooppunt Joure zijn bekend. Aan de omliggende dorpen is gevraagd om suggesties te doen. De nieuwe namen zijn voorgesteld door Plaatselijk Belang Haskerhorne en Historysk Wurkferban Skarsterlân.

Het viaduct waar de nieuwe aansluiting Joure komt, op de plek van de huidige rotonde, gaat Westermar heten, een verwijzing naar het oude dorp Westermar dat is opgeslokt door Joure.



I N B E E L D



Fly-over De Fiver

De fly-overs krijgen de namen: De Piip, De Fiver en De Koaiker. Dit waren namen van eendekooien die in de omgeving hebben gelegen.

De namen van de onderdoorgangen onder de A6 en A7 blijven gelijk: Hollandiatunnel en Haulstertunnel. De nieuwe fietstunnel tussen Haskerhorne en Joure krijgt de naam Hurdspytsje, Fries voor Overspitting. De Geert Knolweg vanuit Joure gaat voor de nieuwe aansluiting over in de Jousterweg, die daarmee nog een stukje langer wordt.



Fietstunnel Hurdspytsje

Haskerhorneviaduct

Jousterweg

Het Koevordermeer (officieel in het Fries De Kûfurd) is een meer in de provincie Friesland en ligt op de grens van de gemeenten Súdwest-Fryslân en de Friese Meren. Het meer is langgerekt en is vernoemd naar de streek “Koevorde”. Een voorde (vorde) is een doorwaardbare plek in een meer waar boeren hun koeien door dreven naar weidegronden aan de andere kant van het meer.

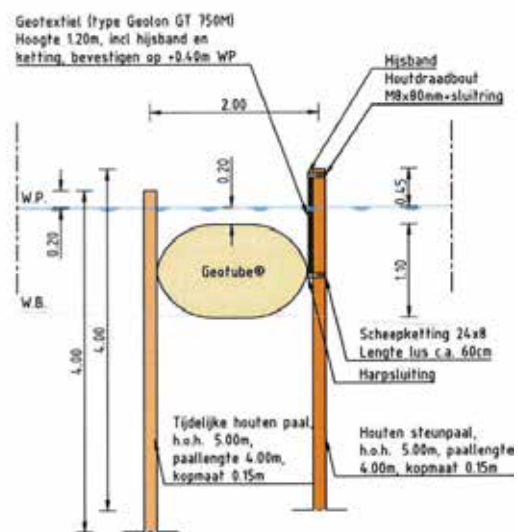
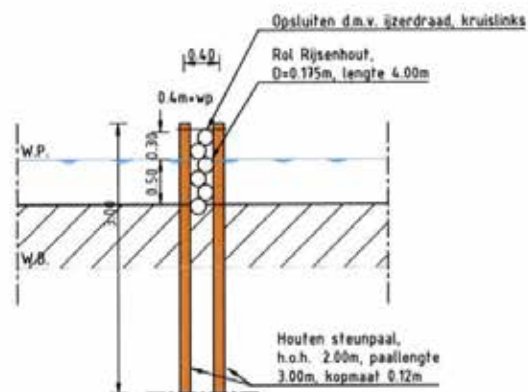
Voor dit werk zijn we op vier locaties gestart met het aanbrengen van natuurvriendelijke KRW-oeveren (kaderrichtlijn water). De locaties liggen op de westoever van het meer. De aan te leggen oevers zorgen voor een stuk ondiep en rustig water waar waterplanten kunnen groeien en vissen kunnen gedijen en paaien.

De constructies bestaan uit een kadeconstructie op ca. 65m vanaf de kant. Deze zogenaamde kade is opgebouwd uit een geotube (een ‘zandworst’ van geotextiel gevuld met zand of slib) met een slibscherm. Binnen deze kade wordt in de lengterichting, parallel aan de oever, wiepenbeschoeiing met een tussenafstand van circa 25 meter aangebracht. Deze wiepenbeschoeiing zorgt voor luwte binnen het oevergebied. Hierna wordt slib dat vrijkomt uit het op diepte brengen van de Langwarder Wielen verwerkt in de oevers tot gemiddeld 0,4 meter onder het wateroppervlak. De uitvoerende werkzaamheden bestaan uit 3 fases:

Fase 1: Aanbrengen van de wiepenbeschoeiing door het plaatsen van 2 houten steunpalen met een lengte van 3 meter en een hart-op-hartafstand van 2 meter. Tussen de palen worden 6 wiepen met een lengte van ca. 4 meter aangebracht. Totaal 4030 meter verdeeld over de 4 locaties.

Fase 2: Aanbrengen van geotubekades. Deze worden over het grootste deel van de kades aangebracht om te voorkomen dat het aangebrachte slib uitspoelt naar het omliggende water.

Fase 3: Aanbrengen van slib middels een sproeiponton. Het slib wordt met bakken aangevoerd uit de Langwarder Wielen.



NATUURVRIENDELIJKE OEVERS





Als hij over zijn werk praat dan doet hij dat in de wij-vorm, bescheiden als hij is. En dat is eigenlijk ook het enige waarover hij praat, immers daar komt hij voor. Hij vertelt enthousiast en vol trots over zijn werk en lijkt een ‘Gebr. van der Lee-hart’ te hebben. De sportman in hart en nieren, wat hem is aan te zien, oogt rustig en lijkt ‘functioneel gesloten’ want kletspraat vindt hij, ondanks een goed gevoel voor humor, zonde van zijn tijd.

Coen werd in 1984 in Nieuwegein geboren maar zijn ouders verhuisden in 1987 naar Hagestein. Daar begon hij als negentienjarige in 2004 als vakantiewerker bij Gebr. van der Lee in de buitendienst en kreeg al snel de leiding over een uit meerdere vakantiewerkers bestaande maaiploeg. Zo leerde hij werken met een bosmaaier, verrichtte zaagwerk in de Biesbosch en deed voor Gebr. van der Lee algeheel onderhoud aan de havenlocatie van Rijkswaterstaat in IJmuiden. Van december 2006 tot halverwege 2007 voerde hij schouwwerk uit voor een contract in Amsterdam.

Na zijn middelbare school volgde hij van 2007 tot 2011 op hogeschool Van Hall Larenstein in Velp waar hij de HBO-opleiding Bosbouw en Vastgoed voor rentmeester deed maar tijdens de vakanties en in de weekends meldde hij zich trouw op de Lekdijk in Hagestein. Na zijn opleiding te hebben voltooid in 2011 en na een onderbreking van negen maanden om te reizen trad hij in 2012 als projectbeheerser in dienst bij Gebr. van der Lee.

Dit betrof een nieuwe functie waar hij zelf vorm en inhoud aan moest geven zoals het bewaken en beheren van processen - in eerste instantie voor meerdere contracten -, het bestuderen van werkprocessen en deze zo nodig

aanpassen en het schrijven van plannen en het maken van ‘Voorstellen tot Wijziging’ (VTW’s) voor lopende contracten. Dit heeft hij een half jaar gedaan, daarna ging hij zich bezighouden met Best Value Procurement, een inkoopmethode die door opdrachtgever Rijkswaterstaat wordt gehanteerd.

Vanwege zijn toegenomen kennis en specialisatie van prestatiecontracten werd hij vervolgens projectbeheerser op contract Oost-Nederland Oost, een Best Value contract waardoor hij van kantoor Hagestein overstapte naar de vestiging in Lelystad. De uitvoeringsfase liep van 1 januari 2013 tot 18 mei 2018, bestaande uit een contracttermijn van drie jaar plus twee keer een verlenging van een jaar en één van vijf maanden. Daarnaast was hij actief betrokken bij tenders van prestatiecontracten zoals die van Noord-Nederland Oost, Zuid-Oost Nederland en het huidige prestatiecontract in Limburg. (lees elders in deze editie). Verder is Coen betrokken bij interne audits van prestatie- en UAV-GC-contracten en is hij sleutelfunctionaris op het prestatiecontract Oost-Nederland Noord. Dit is een coördinerende rol. Na de gunningsbeslissing blijft hij procesbeheerser op dit contract.

Sinds 1 januari van dit jaar houdt hij zich steeds meer bezig met assetmanagement voor de drie prestatiecontracten. Dit houdt in het borgen van het beheerdersbelang zoals opgenomen in de scope van het betreffend contract, het voeren van het benodigde overleg met partners en het verstrekken van jaarlijkse management-objectinformatie ten behoeve van de opdrachtgever. Voorts is Coen betrokken bij de werving en selectie van leden voor het assetmanagementteam.

Wanneer Coen vertelt spat het enthousiasme ervan af al moet je hem zo nu en dan onderbreken wanneer het te technisch wordt, hij praat graag in jargon en lijkt dol te zijn op afkortingen. Op de vraag naar een succesverhaal grijnst hij van oor tot oor en vertelt dan hoe hij samen met directeur projecten Bert Berends tijdens de tenderfase van Oost-Nederland Noord werd geïnterviewd over de prestaties op Oost-Nederland Oost. “De verwachtingen waren hooggespannen en wat blijkt in dit geval: behaalde successen uit het verleden bieden wel degelijk garantie voor de toekomst (het principe van Best Value).”

Mede dankzij voortdurende ontwikkelingen als reflectie, verbetering, optimalisering van zowel werkprocessen en communicatie alsmede van de organisatie plus een juiste samenwerking met de opdrachtgever wordt er bij de prestatiecontracten hoog gescoord op de schaalmeting. Oost-Nederland Oost vormde hiervoor de basis.

Begin 2016 heeft Coen, tot volle tevredenheid van de opdrachtgever, op Oost-Nederland Oost het initiatief genomen tot de implementatie van een vierwekelijks driehoeksoverleg tussen de diverse projectteams van opdrachtgever en opdrachtnemer te weten: IPM (OG), District (OG) en IPM (ON), dit onder voorzitterschap van Coen. Later werd hieraan zelfs VWM (Verkeer Water Management) aan toegevoegd. Dit (inmiddels vierhoeks-) overleg wordt nu ook geïmplementeerd in Noord-Nederland Noord en zal ook bij de andere contracten als Zuid- Nederland en Noord-Nederland Oost worden ingevoerd.

COLOFON

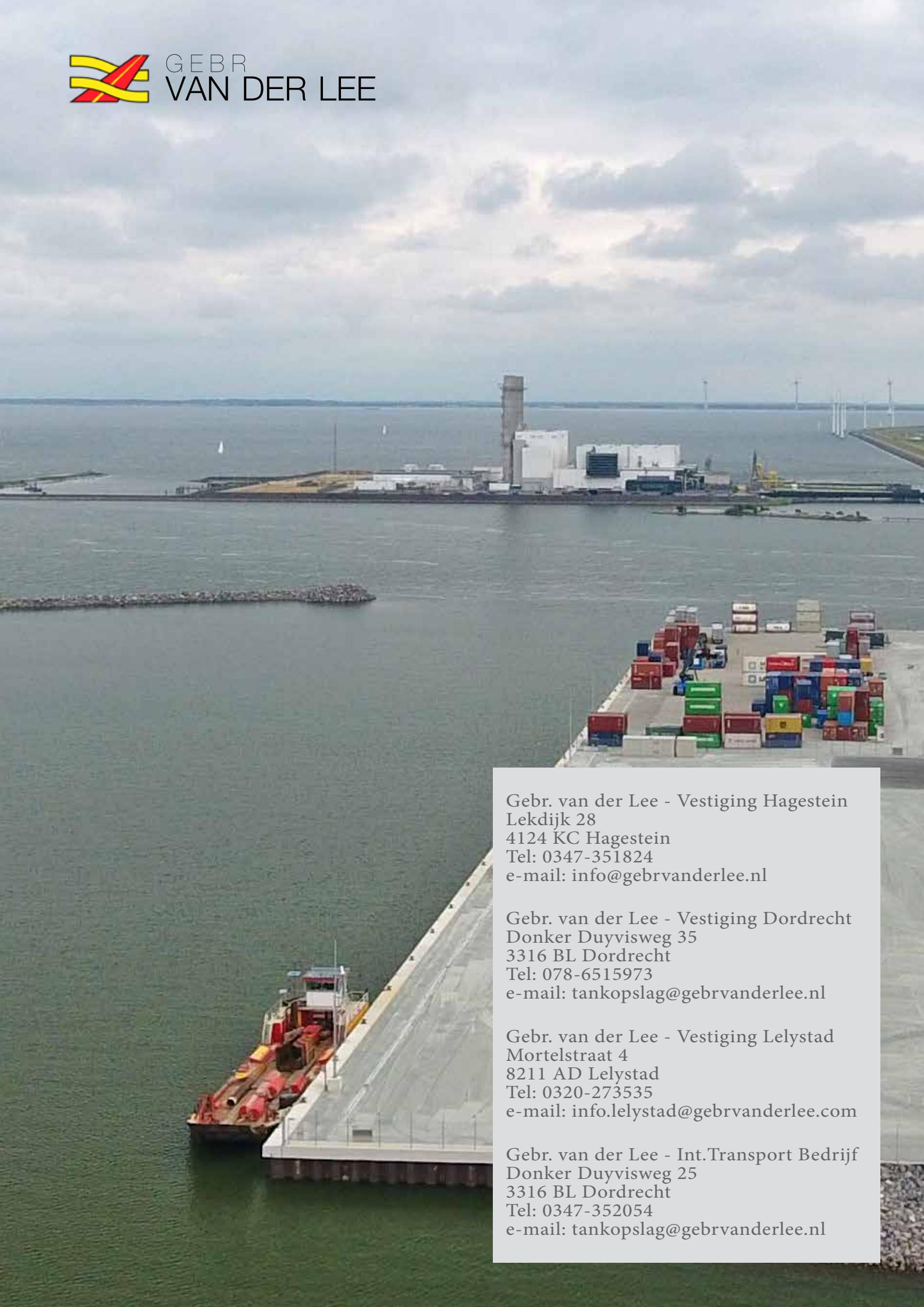
Leesmagazine is een kwartaaluitgave van
Gebr. van der Lee

Redactie:

twf@gebrvanderlee.nl

front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl

www.gebrvanderlee.nl



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.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 - Int.Transport Bedrijf
Donker Duyvisweg 25
3316 BL Dordrecht
Tel: 0347-352054
e-mail: tankopslag@gebrvanderlee.nl