

2018

nr. 28

 GEBR  
VAN DER LEE

# Leesmagazine



INTERVIEW  
MIRELLA KNIPPENBERG  
OMGEVINGSMANAGER  
PAGINA 4 EN 5



BERMBEVEILIGING  
OP DE A1  
PAGINA 8 EN 9



NIEUWS VAN DE  
KAMDESK  
PAGINA 10 EN 11

# V O O R W O O R D

Beste collega,

Tamelijk kort na de voorgaande editie ligt hier alweer nummer 28 van Leesmagazine voor u. Kort voordat we met Kerstreces gaan kijken we terug op een jaar met mooie projecten en waar we grote uitdagingen hebben gerealiseerd. En ook voor 2019 staat er weer veel te gebeuren. Maar eerst sluiten we voor twee weken gedeeltelijk de deuren opdat een ieder samen met zijn of haar dierbaren kan genieten van de feestdagen. Een moment van welverdiende rust voor u allen en tevens een periode van bezinning en om ons weer op te laden voor het komende jaar.

In deze editie doen we verslag van een aantal ontwikkelingen binnen het bedrijf en geven we een korte update van enkele projecten. Zo berichten over de KAM-desk die we vorig jaar hebben gereorganiseerd en waar men met drie man fulltime werkt aan handboeken, BRL's en andere richtlijnen welke nodig zijn om als een geoliede machine te kunnen draaien. Ook hebben we een interview met omgevingsmanager Mirella Knippenberg gehouden dat we in deze editie publiceren.

De projecten waarover we berichten zijn de activiteiten op de A1 waar we werken aan de middenberm, de A50 waar we onlangs twee dassertunnels hebben gemaakt, het busstation in Joure en de voortgang van de reconstructie van de N366.

Tenslotte hebben we een exitinterview met Lies de Graaf gedaan. Lies heeft te kennen gegeven haar carrière bij de gemeente Den Haag voort te zetten alwaar ze ook zal gaan wonen. Een betrokken en loyale medewerker die we gaan missen. Inmiddels heeft ze afscheid genomen en de deur achter zich dichtgetrokken. Namens de directie bedanken we haar voor haar inzet en we wensen haar veel succes met haar nieuwe baan.

Rest ons u een prettige Kerst, een fijne jaarwisseling en een gezond en voorspoedig 2019 te wensen.

Hartelijke groet,

Gebroeders van der Lee



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

In ons continue streven naar duurzaam ondernemen willen wij naast het voortdurend aanpassen van onze produktiemiddelen dit proces in 2019 breed en collectief met elkaar voortzetten. Zo heeft Gebr. van der Lee het afgelopen jaar al een flinke slag gemaakt ten aanzien van vermindering van gasgebruik, hebben we een start gemaakt met het overstappen van fossiele brandstof naar bio-brandstof en richten we ons op de verlaging van de MKI-waarden (Milieu Kosten Indicatie) van de asfaltmengsels. Het gebruik van generatoren voor de asfaltcentrale is vervangen door groene elektriciteit. Op ons steunpunt op Schiermonnikoog zijn we een pilot gestart door de fossiele dieselbrandstof 100% te vervangen door HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) voor al het materieel en onze voertuigen. Daarvoor, in de periode 2014-2017, hadden we onze doelstelling van 3% emissie reductie al gehaald.

Deze acties hebben er mede toe geleid dat we in 2018 de niveau 5-certificering op de CO<sub>2</sub> –prestatieladder hebben verlengd. Dit certificaat hadden we in 2016 behaald en houdt in dat we op het hoogst haalbare niveau ons inzetten voor energiebesparing alsmede efficient duurzaam gebruik maken van materialen en duurzame energie. Het verschil met ons vorige certificaat, niveau 3 sinds 2011, is de overgang van ambitieniveau naar implementatie- en realisatieniveau. Een verantwoordelijkheid die overigens verder gaat dan onze eigen medewerkers en productie- en transportmiddelen maar die ook wordt opgelegd aan de keten van onze onderaannemers en leveranciers. Het certificaat is drie jaar geldig en geldt voor het aannemingsbedrijf op al onze vestigingen inclusief de nieuwe bedrijfstak Gebr. van der Lee Dredging.

Wat zijn onze plannen voor 2019? Voor januari staat een presentatie op de planning voor de chauffeurs van de asfaltwagens. Tevens gaan we de verplichte registratie automatiseren op CO<sub>2</sub>-projecten. Verder streven we ernaar om in 2020 ten opzichte van 2017 10% CO<sub>2</sub>-reductie te behalen. Dit willen we bereiken door de vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot door:

- Het verlagen van de MKI-waarden voor alle asfaltmengsels.

- Het verlagen van de CO<sub>2</sub>-waarden per Euro inkoop op het aannemersbedrijf.

- Het verlagen van de CO<sub>2</sub>-waarden per opgeslagen ton bitumen in de tankterminal.

- Gebruik van alternatieve brandstoffen i.p.v. gas/gasolie op de asfaltcentrale.

Voorts willen we in navolging van de pilot op Schiermonnikoog voor de voertuigen bedrijfsbreed de emissie met 20% verlagen dmv de toepassing van alternatieve brandstof en zijn we voornemens te onderzoeken of we zonnepanelen kunnen plaatsen op de verwarmde bitumentanks in Dordrecht.

Ten slotte zal deze bewustwording breed worden gecommuniceerd door gebruik van de website en het intranet, zullen er halfjaarlijkse interne audits worden gehouden en worden er cursussen georganiseerd zoals bijvoorbeeld de cursus zuinig rijden voor chauffeurs, zuinig varen alsmede zuinig werken voor machinisten.

# MIRELLA KNIPPENBERG

**B**escheiden als ze is neemt ze de eerste tien minuten van het gesprek een afwachtende houding aan. Ze is niet zo van 'het op de voorgrond treden' en hoort het voorgesprek rustig aan. Maar zodra het ijs is gebroken en ze over haar werk begint te praten straalt ze een en al enthousiasme uit. Een interview met een gedreven omgevingsmanager.

Mirella werkt sinds 2015 bij Gebr. van der Lee en heeft als omgevingsmanager al de nodige projecten mogen begeleiden. Ze is geboren in Paramaribo maar verhuisde op haar tweede jaar met haar ouders naar Nederland. Na de eerste jaren in Enschede en Amsterdam te hebben gewoond belandden ze in Lelystad waar ze inmiddels ruim dertig jaar woont en ook het grootste deel van haar jeugd doorbracht. Mirella is getrouwd en een trotse moeder van twee dochters van negen en zeven jaar.

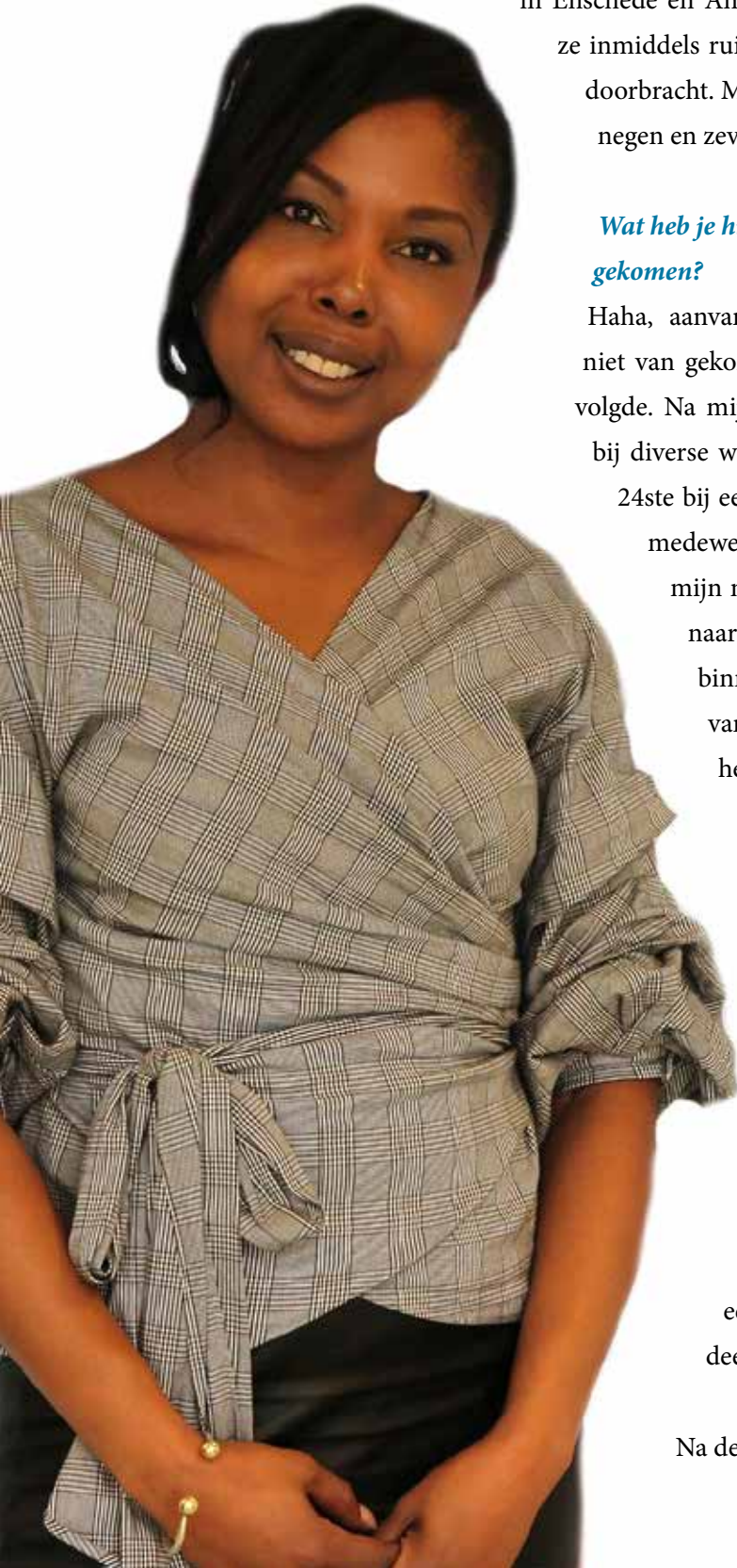
## *Wat heb je hiervoor gedaan en hoe ben je bij Gebr. van der Lee terecht gekomen?*

Haha, aanvankelijk wilde ik een modeopleiding doen maar dat is er niet van gekomen. Ik ging naar de meao waar ik een secretariële richting volgde. Na mijn schooltijd ben ik via een uitzendorganisatie gedetacheerd bij diverse werkgevers. Mijn eerste baan deed ik vanaf mijn 19e tot mijn 24ste bij een drukker. Daar was ik zowel receptioniste als administratief medewerker. Maar op een gegeven moment voelde ik dat ik meer in mijn mars had en wilde ik me verder ontwikkelen en stapte ik over naar een makelaarskantoor. Daar was ik commercieel medewerker binnendienst en deed ik de meest uiteenlopende werkzaamheden van bezichtigingen tot het opmaken van de contracten. En dat heb ik met veel plezier gedaan tot het bedrijf stopte.

## *Werd hier de omgevingsmanager in spe geboren?*

Dat zou best kunnen maar er kwamen eerst nog andere banen. Toen het kantoor stopte werd ik toevallig in diezelfde periode door Starjob benaderd. Daardoor heb ik bij veel bedrijven in de keuken kunnen kijken waaronder bij de Publieke Omroep als directiesecretaresse bij 3FM. Dat was een fantastische tijd. Toen ik echter in verwachting was van mijn eerste kind moest ik daar stoppen omdat ik niet meer fulltime wilde werken en dus ben ik na de geboorte van mijn dochter bij mijn echtgenoot gaan werken. Hij had in die tijd een uitzendbureau en een bedrijf dat sportmagazines maakte. Ik deed daar de opmaak, de administratie en de facturering.

Na de geboorte van mijn tweede dochter koos ik ervoor om fulltime



# OMGEVINGSMANAGER MET PR-GEVOEL

te gaan mantelzorgen voor mijn zieke vader en daarom stopte ik in de ondernemingen van mijn echtgenoot. Na het overlijden van mijn vader was mijn man inmiddels iets anders gaan doen en ben ik via een oud-collega die inmiddels bij Gebr. van der Lee werkte benaderd om daar te gaan werken met Ultimo, een database van Rijkswaterstaat en die door aannemers up to date wordt gehouden. Hoewel dit een tijdelijke job was werd de einddatum voortdurend doorgeschoven en uiteindelijk werd me gevraagd om omgevingsmanager te worden. Ik had geen flauw idee wat dat inhield maar nam de uitdaging met beide handen aan. In eerste instantie als assistent-omgevingsmanager op Flevokust Haven, een werk waar we op dat moment een buitendijkse containerterminal bouwden. Kort daarna werd ik ook omgevingsmanager op het prestatiecontract Oost Nederland Oost waar ik veel heb geleerd van mijn back-up Marije van Hal van Royal Haskoning DHV. Inmiddels is Flevokust opgeleverd en ben ik omgevingsmanager op de ontsluitingsweg bij Lelystad Airport, de N798, Waterschap Rivierenland en de Gemeente Dronten.

**“Ik vind juist de kleinere klussen het leukst vanwege het persoonlijke contact zoals bijvoorbeeld de keukentafelgesprekken”**

## *Wat vind je zo leuk aan je functie?*

Ik ben wel een mensen-mens. Het contact met de stakeholders vind ik leuk en ik streef ernaar om de drempel zo laag mogelijk te houden. Ik vind juist de kleinere klussen het leukst vanwege het persoonlijke contact zoals bijvoorbeeld de keukentafelgesprekken”. Ik denk ook dat ik een groot empathisch vermogen heb. Ik denk in oplossingen, niet in problemen.

## *Heb je een daar een concreet voorbeeld van?*

Bij de Nagelerweg moesten we gedurende een periode de Nagelerweg afsluiten en dat communiceerden we naar de aanwonenden. Dat was geen probleem maar er was één mevrouw die hierdoor een mobiliteitsprobleem kreeg. Zij moest vanwege een dochter met een beperking met enige regelmaat met de auto van huis naar het ziekenhuis en moest tot aan de voordeur kunnen komen. In eerste instantie was dat niet mogelijk maar ik had er moeite mee om haar verzoek botweg af te wijzen. Toen ben ik in overleg met de uitvoerder gegaan en hebben we voor haar een oplossing gecreëerd waardoor ze minimaal hinder heeft ondervonden van de afsluiting. Dat gaf me enorm veel voldoening. Maatwerk omdat de situatie daarom vroeg. Soms moet je even creatief zijn. Maar om terug te komen op de vraag wat ik zo leuk vind aan mijn functie: het contact met mensen, niet star maar flexibel. Aanvankelijk was ik in het diepe gesprongen maar inmiddels heb ik mijn draai aardig gevonden. Ik heb veel jargon en technische aspecten moeten leren en ik hoop mijn functie verder te ontwikkelen.

## *Wat doe je in je vrije tijd?*

Ik ga drie keer per week naar de sportschool. Verder houd ik van gevarieerd en experimenteel koken. Ik geef ook dinerparty's. Maar even iets anders: ik ben ook omgevingsmanager op de A1. Daar zijn we met de middenberm bezig, is dat niet iets voor het magazine?

## *Ah, een omgevingsmanager met een pr-gevoel. A1? Middenberm?*

Is een strook van tachtig meter breed, een Natura 2000 gebied. Daar moeten we opslag verwijderen ten behoeve van een obstakelvrije ruimte en een brandsingel creëren maar ook de biodiversiteit in de middenberm te behouden. Er is daar een bijzondere biodiversiteit zoals verschillende korstmossen die gespaard moeten worden. Ik stuur wel even wat informatie. Misschien kan het nog in deze editie worden opgenomen.

# F A U N A T U N N E L S A 5 0

Onder de A50, ter hoogte van hm 219,3 en hm 223,65 (Epe), hebben we in november twee dassentunnels geperst. Aansluitend aan deze faunatunnels is aan beide kanten een raster met een lengte zes kilometer aangebracht. De toegepaste techniek voor het aanbrengen van de tunnels is een open frontboring waarbij een stalen buis met een diameter van 500 mm onder de weg door wordt geperst terwijl een schroefboor (de avegaar) de grond voorin de boorbuis naar de persput schroeft. In de persput staat de persinstallatie die de tunnelsegmenten (stalen buizen) een voor een het boorgat inperst. De segmenten worden met een las met elkaar verbonden. De eindstukken (in- en uitloopbuizen) lopen enigszins schuin omhoog en worden ter plaatse aan de horizontaal geperste buis gelast. De afstand tussen in- en uitloop is dertien meter vanaf zijkant weg in verband met de obstakelvrije zone. Om de tunnels zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de bestaande natuurlijke verbindingroutes (gangen) in het landschap worden de tunnels schuin onder de rijbaan aangebracht. In het horizontale deel van de buis wordt een restant zand gelegd. Omdat de tunnels verdiept liggen ontstaat het risico dat er hemelwater in de buis loopt. Om dit te voorkomen hebben we grindkoffers aangebracht voor de in- en uitloopbuizen en hebben we een regenkap aan het eind van de buis gemaakt. De komende maanden wordt gemonitord welke soorten en aantallen dieren gebruik maken van de voorzieningen dmv cameraobservatie en sporenonderzoek.

## **Dassen (Meles Meles)**

Dassenleven in groepen in burchten die in een bosrijke omgeving zijn gelegen. Dassen volgen vaste routes tussen de burchten en hun voedselgebieden. Soms kruisen deze routes autowegen waardoor de das het risico loopt om slachtoffer te worden van het verkeer. Om die reden worden dassentunnels aangelegd. Afhankelijk van de locatie en biotoop kunnen de tunnels ook gebruikt worden door andere soorten zoals marters, bunzings en egels. Aangezien het bekend is dat dassen vaste routes gebruiken moeten de tunnels hierop aansluiten. De tunnels bestaan bij voorkeur uit ronde buizen met een diameter van 300 mm. Bij grotere lengtes is de diameter bij voorkeur 500 mm.

De dassentunnels moeten gebruikt worden in combinatie met een goed aangesloten dassenraster. In de rasters moeten terugkeervoorzieningen worden aangebracht voor de dassen die aan de verkeerde kant zijn terechtgekomen. Het ontwerp van de tunnel voorziet dat de buis niet vol met water kan lopen. Om die reden worden de eindstukken meestal in een helling gelegd zodat de in- en uitgang boven de grondwaterstand komen te liggen.

De das behoort tot de marterachtigen. In tegenstelling tot de meeste marterachtigen gaat de das niet actief op jacht naar prooien maar is het een alleseter. In zijn territorium schuifelt hij met zijn neus aan de grond op zoek naar traag bewegende prooien en plantaardig voedsel. Dat betekent dat ze voornamelijk regenwormen, slakken en kevers eten naast noten, knollen, mais en paddenstoelen. Volgens informatie van Das & boom is de dassenpopulatie toegenomen van 1200 in 1980 tot 6000 in 2017.



# B U S S T A T I O N   J O U R E

**B**ij Knooppunt Joure hebben we een nieuw busstation gemaakt. Dit is onderdeel van de reconstructie van Knooppunt Joure waar we in eerdere edities van Leesmagazine berichtten. Het nieuwe busstation ligt aan de Geert Knolweg aan de rand van Joure bij de afslag Joure op de A6/A7. Het busstation is een knooppunt tussen de buslijnen uit verschillende richtingen. Ook komt er een aantal Q-liners samen die grote afstanden door Noord-Nederland overbruggen.

Het station bestaat uit een ovaalvormig circuit met verschillende verspringende bushaltes. De verharding bestaat uit een 0,25m dikke gewapende betonplaat met wapenstaven van 10mm. Op regelmatige afstand zijn voegen aangebracht die temperatuurwisselingen moeten opvangen. De voegen hebben een bitumineuze vulling. De verharding heeft een oppervlakte van 2300m<sup>2</sup> en hiervoor is in 3 dagen 600m<sup>3</sup> beton aangebracht.



## LAATSTE NIEUWS

In de nacht van donderdag 13 op vrijdag 14 december werden deabri's en de fietsen- en haltepalen van de tijdelijke in- en uitstaptelek verplaatst naar het definitieve station en is vrijdags het nieuwe busstation door wethouder Durk Durksz geopend.

(Bron: Leeuwarder Courant 14 december 2018)

# B E R M B E V E I L I G I N G

**I**n opdracht van Rijkswaterstaat werken we aan de middenberm van de A1 ter hoogte van het traject Stroe – Kootwijk (hmp 64,1 en hmp 84,3 links en rechts). Het werk, het in standhouden van het areaal Oost-Nederland District Noord, houdt onder andere in het uitvoeren van maatregelen in het kader van de veiligheid van bermen voor de weggebruiker.

Tot deze werkzaamheden behoren:

- Realisatie en behouden van de biodiversiteit in de middenberm.
- Obstakelvrij maken van de obstakelvrije ruimte door het verwijderen van opslag en bomen en aanbrengen van geleiderail.
- Creëren van een brandsingel met een breedte van ten minste 80m.

Langs dit deel van de A1 bevindt zich een zeer brede middenberm waarin sprake is van een bijzondere biodiversiteit zoals verschillende korstmossen die behouden moeten worden. De werkzaamheden worden uitgevoerd in nauw overleg en samenwerking met verschillende deskundigen op het gebied van ecologie en milieu. Daarnaast wordt in overleg met de Veiligheidsregio een brand-corridor gerealiseerd om te zorgen dat er geen brandoverslag kan plaats vinden tussen de gebieden aan weerszijden van de weg. Op dit moment vormt de huidige vegetatie een groot risico.

Om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen wordt een 13 meter brede obstakelvrije zone gerealiseerd. Achter die zone zal naald-vegetatie worden verwijderd ten behoeve van de brandveiligheid terwijl de loofvegetatie hierbij zal worden gespaard.

De planning van de werkzaamheden is zo gekozen dat de invloed op de natuur zoveel mogelijk zal worden beperkt. De meeste werkzaamheden zullen overdag plaatsvinden om geluidsoverlast in de avond- en nachturen te beperken. De werkzaamheden zijn overigens zo gepland dat deze gereed zijn voor aanvang van het broedseizoen.





Zowel tijdens de voorbereiding als gedurende de uitvoering staan duurzaamheid en ecologie centraal. De verwijderde vegetatie wordt verwerkt tot chips en rondhout ten behoeve van bio-energiecentrales. Door het creëren van obstakelvrije zones wordt het grootschalig plaatsen van geleiderail overbodig waardoor de natuurlijke uitstraling van de weg behouden blijft.

Bij de uitvoering leveren de verkeersmaatregelen geen hinder op, met uitzondering van de rijstrookafzettingen voor de aan- en afvoer. Voor de middenberm bestaan de verkeersmaatregelen uit een langsafzetting met schildjes over een lengte van 2,2 km.

### **Wat zijn korstmossen?**

Korstmossen zijn samenlevingsvormen van algen of blauwwieren (cyanobacteriën) of groenwieren of een combinatie van beiden. Ze leven altijd in combinatie met een schimmel (mycobiont). Zo'n samenlevingsvorm heet een symbiose. De algensoorten die in korstmossen voorkomen kunnen vrij leven echter de schimmel wordt vrijwel nooit zonder de alg aangetroffen. In korstmossen leven de schimmels van door algen aangemaakte voedingsstoffen: suikers die ze onder invloed van licht maken van CO<sub>2</sub> en water. Bouwstoffen voor eiwitten en vetten -stikstof en fosfor- worden afhankelijk van het groeitype betrokken uit het substraat (schors, steen), uit zwevende stof uit de lucht dat zich aan het korstmos hecht of uit, in regenwater, opgeloste stoffen. Sommige soorten bevatten cyanobacteriën die stikstofgas kunnen binden. Korstmossen zijn daarom afhankelijk van licht en water. Korstmossen op bomen groeien in Europa vooral aan de zuidwestkant omdat daar de grootste beschikbaarheid van licht en water is. Het betrekken van voedsel uit levende algen is dus een bepaalde levenswijze van de schimmel. De meeste schimmels zijn saprotroof: ze verteren dood materiaal.



# K A M D E S K

**H**et begon met een brief of eigenlijk met een audit. De brief werd onlangs in december intern verspreid (intranet), de audit vond begin oktober 2018 plaats. Beide vormden een aanleiding voor de redactie van Leesmagazine om een bezoek te brengen aan de KAM-desk (kwaliteit, arbeidsomstandigheden en milieu). Wie zijn toch die drie mannen die daar op de eerste verdieping van Mortelstraat 4 bezig zijn met het schrijven van handboeken en protocollen? En wat houdt dat allemaal in?

De brief begon met 'Begin oktober is door de KIWA een certificeringsaudit uitgevoerd op ons nieuwe kwaliteitshandboek ISO-9001. Hierbij is vastgesteld dat er nog enkele aanpassingen noodzakelijk waren om dit handboek in de organisatie te kunnen implementeren. Deze wijzigingen zijn doorgevoerd en op 5 november is door de directie van Gebr. van der Lee het nieuwe kwaliteitshandboek ISO-9001 vastgesteld.'

Het kwaliteitshandboek ISO-9001 geldt voor alle medewerkers en in het schrijven werd toegelicht waar men dit document kan vinden en waarop het van toepassing is. Dit is het resultaat van maanden intensief werk door Marcel (veiligheidskunde en coördinator), Pieter (arbeid, milieu en junior KAM-coördinator) en Jarrald (VAG interim veiligheidscoördinator). In de brief, die door Eddy van der Lee als lid van de directie is ondertekend, staan de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude handboek zoals: de bedrijfscertificering geldt voor de bedrijfsonderdelen aannemersbedrijf, dredging, tankterminal Dordrecht en internationaal transport, er is één overkoepeld Intern audit-systeem en er wordt binnen het bedrijf een verbeterproces doorlopen (PDCA-cirkel) om het bedrijf continu naar een hoger niveau te brengen.

Nu is de functie van KAM-coördinator niet iets nieuws binnen onze organisatie, de uitbreiding naar een team van maar liefst drie medewerkers is dat wel. Zo is er een vaste schil die wordt aangestuurd door Marcel en waar Pieter en Jarrald permanent deel van uitmaken, aangevuld met een flexibele schil die bestaat uit een specialist van de tankopslag (Dordrecht), iemand van de afdeling transport (Hagestein) en Dredging (Dordrecht). De desk zetelt op de vestiging Lelystad. De noodzaak van de KAM-desk en ISO 9001 valt eenvoudig uit te leggen aan de hand van een eenvoudig voorbeeld. Stel er is voor een werk wegverf of andersoortige verf nodig ten behoeve materieel of andere



# K A M D E S K

objecten. Deze dient brand- en explosievrij te worden opgeslagen in een container. Daarvoor zijn vergunningen vereist. Op een gegeven moment wordt echter besloten deze container naar een andere locatie over te brengen. Dat kan een werk of een van de vestigingen zijn. Daarvoor gelden ongetwijfeld dezelfde eisen maar voldoen die locaties daar ook aan? Daar dient op geanticipeerd te worden en voor elke specifieke locatie zal een vergunning moeten worden aangevraagd. Dergelijke richtlijnen en processen staan onder andere beschreven in het handboek. Hierin staan bijvoorbeeld 9 BRL's (beoordelingsrichtlijnen). Enkele hiervan zijn: planning, ondersteuning, uitvoering, evaluatie en verbetering.

De KAM-desk kan inspecties zowel aangekondigd als onaangekondigd uitvoeren op vestigingen of werken. Het bereiken van bewustwording van de noodzaak van de ISO 9001 bij de medewerkers als bij de projectteams heeft dan ook de hoogste prioriteit.

## **Wat is ISO 9001? (Bronvermelding: website ISO, Wikipedia)**

ISO is een wereldwijd netwerk met vertegenwoordigende leden in 162 landen waardoor het met expertise vanuit de hele wereld 'International Standards' ontwikkelen zoals bijvoorbeeld de internationale norm voor kwaliteitsmanagementsystemen. De organisatie ISO is gevestigd in Genève en houdt zich bezig met het opstellen en beheren van duizenden verschillende normen. Eén van de bekendste is de ISO 9001, welke betrekking heeft op managementsysteem en kwaliteit. In Nederland worden de audits en de certificering voor Gebr. van der Lee door KIWA uitgevoerd.

De KAM-desk houdt toezicht op de kwaliteit, arbeidsomstandigheden en de zorg voor het milieu binnen een bedrijf. Dit houdt onder andere in het opzetten, beheersen en verbeteren van het zogenaamde KAM-zorgsysteem. Dit systeem borgt onder andere dat het bedrijf voldoet aan arbo- en milieuwetgeving en de kwaliteits-, arbo- en milieueisen en -wensen van de belanghebbenden van het bedrijf. Daarnaast ziet het KAM-zorgsysteem erop toe dat de onderneming in staat is effectief te reageren op calamiteiten en dat de bedrijfshulpverlening goed is georganiseerd.

De KAM-desk initieert voorstellen en voert (of laat dit uitvoeren) verbeteringen uit op basis van wettelijke veranderingen, risico-inventarisaties, verbetervoorstellen en klachten van belanghebbenden, voortschrijdend inzicht en hiaten in het systeem. De KAM-desk is verantwoordelijk voor de toetsing van de naleving van het systeem (in- en externe audits, werkplekinspecties, meting en monitoring van gegevens). De resultaten hiervan worden gerapporteerd aan de directie, vaak voorzien van aanbevelingen voor verbetering.

De functionarissen van de KAM-desk hebben de rol van initiator, stimulator, controleur en coördinator met betrekking tot die onderwerpen en ontwikkelingen binnen het bedrijf welke betrekking hebben op KAM.

Vaak is een KAM-zorgsysteem gebaseerd op één of meer (internationale) normen en richtlijnen. Enkele veel toegepaste normen zijn ISO 9001 (kwaliteitsbeleid), ISO 14001 (milieuzorg) of VCA (Veiligheids Checklist Aannemers). Om aan opdrachtgevers en/of belanghebbenden aan te kunnen tonen dat aan de normen wordt voldaan kan een bedrijf zich laten certificeren voor de normen.

# N 3 6 6    V E E N D A M

**M**omenteel werken we aan de verbreding en verdubbeling van de N366 tussen Veendam en Pekela. De werkzaamheden zijn in oktober gestart. Zoals we in het vorig Leesmagazine schreven is de verdubbeling van deze provinciale weg hard nodig vanwege het vele verkeer dat gebruik maakt van de N366.

Eerst zijn we begonnen met de aanleg van nieuwe wegvakken. Hierdoor is het mogelijk om in een latere fase de bestaande vakken te reconstrueren. Het verkeer kan dan over het nieuw aangelegde gedeelte van de N366 te rijden en hoeft niet te worden omgeleid. Wel is de snelheid voor de duur van de werkzaamheden teruggebracht tot 70km/uur.

Behalve de verdubbeling worden ook de bermen aan weerszijde van de weg verbreed. Deze verbreding maakt het mogelijk om bomen die nu nog dicht bij de weg staan te verplaatsen zodat de obstakelvrije zone wordt vergroot. Op gepaste afstand worden ook extra bomen geplaatst waardoor het karakter van de weg behouden blijft.



# EXIT-INTERVIEW LIES DE GRAAF

**W**e treffen elkaar in de kantine van kantoor Lelystad. In die vestiging hebben we elkaar zes jaar geleden leren kennen toen ze in februari 2013 als 24-jarige met twee masters op zak in dienst trad. De laatste twee jaar zat ze echter meer in Joure waar ze contractmanager op de imposante reconstructie van het knooppunt aldaar was. Aanleiding voor het gesprek is haar uitdiensttreding, een respectabel besluit maar dat door menig collega wordt betreurd. Kortom: een exitinterview met Lies de Graaf.

*Door Peter Kars*

## *Was dit je eerste baan?*

Na mijn afstuderen was ik op zoek naar een baan in de natte sector maar bij toeval ging ik via een detacheerder op gesprek bij Gebr. van der Lee. Tijdens een gesprek met Eddy van der Lee werd ik enthousiast door de projecten waarover hij vertelde.

## *In welke functie kwam je binnen?*

(Lachend:) Wat bijna niemand weet: hoewel ik civiele techniek heb gedaan, te weten Waterbouw, kwam ik binnen als KAM-coördinator. Mijn eerste klus was samen met Jan van de Pol en Marco Kreeft een handboek aanpassen vanwege nieuwe richtlijnen over explosieven. Dat heeft overigens maar een week geduurd. In diezelfde periode werd er nog iemand aangenomen en men had al gauw in de gaten dat ik geen “KAM” ben. Ik kreeg de kans om projectbeheersing op het contract Dordtse Biesbosch te doen en dat had vanwege de natte omgeving en de baggerwerkzaamheden natuurlijk veel meer raakvlakken met mijn opleiding. Dus werd die ander uiteindelijk KAM-coördinator en werd ik aan het project in de Biesbosch toegevoegd. Ik ging mee naar de besprekingen en hield actielijsten, afwijkingen en de planning bij. Omdat ik het project in alle facetten wilde meemaken vroeg ik aan uitvoerder Jan van de Pol of ik een keer mee mocht op locatie.

## *Dat project liep toen al tegen het contracteinde aan. Wat kwam daarna?*

Klopt, het werk werd kort daarna opgeleverd en dus ging ik naar de ‘Pilot Moeraseiland Markermeer’. Eerst voor de projectbeheersing, later werd ik assistent-contractmanager en nadat het eiland in 2014 werd opgeleverd ben ik als enige van het team nog tot eind 2015 actief betrokken geweest bij de monitoring van alles wat er op het eiland gebeurde. Ik bezocht vrijwel elke maand het project en ging dan met een hovercraft mee voor metingen. Toen de pilot was afgerond stapte ik over naar Knooppunt Joure waar ik contractmanager was tot aan de dag van mijn vertrek. Helaas maak ik net niet de definitieve oplevering mee, dat vind ik wel jammer.

**‘Ik ga dan ook met pijn in het hart weg.’**

## *Tja, en dan besluit je ons te verlaten. Wat is hiervoor de reden?*

Combinatie van zaken. Project Knooppunt Joure loopt ten einde en ik merk dat ik ook toe ben aan iets anders. Ik heb het enorm



# AFSCHEID VAN EEN LOYALE WATE

naar de zin bij Gebr. van der Lee maar voor mijn eigen ontwikkeling wil ik ook eens iets volledig anders. Het is tot nu toe mijn enige ervaring en ik wil ook bewust eens bij een andere organisatie dan de aannemerij 'in de keuken kijken'. Bovendien woont mijn partner in Den Haag en kies ik er ook voor om in die regio iets te zoeken en te gaan samenwonen.

## *Wat ga je doen?*

Ik ga bij de gemeente Den Haag werken op het ingenieursbureau. Daar ga ik projectmanagement doen vanaf de initiatieffase tot aan realisatie en oplevering. Wel binnen de infrastructuur zoals bijvoorbeeld kademuren, trambanen en wegen én de cluster 'kust' zoals de boulevard.

## *Wanneer begin je?*

2 Januari. Omdat ik er moeite mee had om snel te vertrekken en onafgemaakte zaken achter te laten heb ik in overleg met de directie besloten om twee maanden langer door te werken ten einde zaken over te dragen en af te kunnen ronden.

## *Dus je bent nog wat langer gebleven dan strikt noodzakelijk?*

Ja, ik voelde me te betrokken om te zeggen dat ik stop en dat ik dan na aftrek van vakantiedagen met drie weken de deur achter me dicht zou trekken. Er is geen enkele reden om overhaast de club te verlaten. Ik heb het veel te veel naar mijn zin, werk met leuke collega's in een leuk bedrijf en mag mooie projecten doen. Toen onlangs het project Hogering Almere zich aandiende zou ik haast gaan twijfelen en dacht ik: 'wauw, wat een leuke klus'.

## *Had Hogering Almere je aangesproken?*

Ja, enorm, het is een soort Joure in het klein met 2 onderdoorgangen en een wegverbreding. Ik had daar de lessen uit Joure kunnen toetsen. Het zou een aantrekkelijke uitdaging zijn geweest.

## *Wat sprak je zo enorm aan bij Gebr. van der Lee?*

De betrokkenheid en de loyaliteit onderling bij de collega's. Iedereen is bereid om buiten zijn hokje te treden en om desgewenst met anderen mee te denken of om gezamenlijk de mouwen op te stropen.

## *Hoe is het voor een vrouw om in een mannenwereld te acteren?*

Dat valt heel erg mee. Ik heb me nooit ongemakkelijk gevoeld. Mensen in mijn privé-omgeving hebben dat vaak gevraagd. Men heeft het dan over een harde of zelfs rouwe wereld, maar ik heb daar eerlijk gezegd weinig van gemerkt. Waarschijnlijk wordt er toch rekening mee gehouden. Anderzijds kan ik de directheid en de humor waarderen, dat stuk "mannenwereld" past wel bij mij. Er is wederzijds respect. Overigens ben ik niet de enige vrouw in dit bedrijf. Ik heb niet de indruk dat anderen er wel last van hebben. Dus misschien is het een vooroordeel. Wat ik wil benadrukken is dat wanneer je aan de aannemerij denkt je al gauw de associatie hebt met een mannenwereld en ik moet bekennen dat in vergaderingen ik ook vaak de enige vrouw aan tafel was maar ik heb het nooit bewust opgemerkt. Eigenlijk is het een gender-neutrale wereld.

**‘Wat ik wil benadrukken is dat wanneer je aan de aannemerij denkt je al gauw de associatie hebt met een mannenwereld en ik moet bekennen dat in vergaderingen ik toch vaak de enige vrouw aan tafel was maar ik heb het nog nooit bewust opgemerkt.’**

## *Wat zal je bij blijven als je morgen de deur definitief dichttrekt? En wat ga je missen?*

Ik heb sowieso veel geleerd van de onderhandelingsstechniek van Bert (Berends, red.). Maar wat ik gezien heb is dat we veel kunnen omdat we een super flexibel bedrijf zijn. We kunnen snel schakelen, opschalen en dat heb ik ook wel van opdrachtgevers gehoord. Wat, of wie, ik vooral ga missen zijn de collega's en de teamgeest. Ik zal ook wel moeten wennen bij de gemeente met een compleet andere organisatiestructuur. Maar de samenwerking en het er samen tegenaan gaan zal ik

# RBOUWKUNDIGE DUIZENDPOOT

missen. Zo moesten we in Joure op de valreep een omleiding leggen en dan staat echt iedereen borden te plakken: van de technisch manager tot de omgevingsmanager en wie er op dat moment ook maar beschikbaar is. Of er nou manager in je functieomschrijving staat of niet: iedereen is bereid de handen uit de mouw te steken en te helpen. En die mentaliteit zal ik gaan missen. Zo kon het bijvoorbeeld in Joure maar zo gebeuren dat we door een uitvoerder 'de keet uit werden getrokken' en ik met een aantal collega's een drinkkoffer stond uit te harken omdat een weg moest worden opengesteld of omdat het verkeer in een weekend moest worden omgezet om over het nieuwe wegdek te worden geleid, dat is soms een stressvol moment. En dan moet je met zijn allen even extra de schouders eronder zetten.

**'Ik ben blij dat ik ondanks mijn studie niet alleen horizontaal ben ingestroomd en uitsluitend theoretisch bezig ben geweest achter een bureau maar dat ik ook daadwerkelijk in de klei of het moeras heb gestaan, al dan niet met een hark in de hand.'**

***Afrondend: je hebt wel prachtige projecten gedaan realiseer ik me.***

Ja, absoluut. Het Markermeer met die geotubes was een innovatief en interessant project evenals Knooppunt Joure met zijn fly-overs en tunnels. De monitoring van het Markermeer, de contacten met de leveranciers en de ingenieurbureaus: ik heb hier ontzettend veel geleerd en evenzoveel ervaring opgedaan. Ik ben blij dat ik ondanks mijn studie niet alleen horizontaal ben ingestroomd en uitsluitend theoretisch bezig ben geweest achter een bureau maar dat ik ook daadwerkelijk in de klei of het moeras heb gestaan, al dan niet met een hark in de hand. Blij dat ik een project in elk stadium heb meegemaakt en bijvoorbeeld 's ochtends met de uitvoerders in een moeras stond en 's middags met juristen of ingenieurs in conclaaf ging. Die zes jaar hebben me enorm verrijkt en daar kijk ik dankbaar en met veel plezier op terug. Ik ga dan ook met pijn in het hart weg.

***Bedankt voor de samenwerking en veel succes!***



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

Gebr. van der Lee - Vestiging Dordrecht  
Donker Duyvisweg 35  
3316 BL Dordrecht  
Tel: 078-6515973  
e-mail: [tankopslag@gebrvanderlee.nl](mailto:tankopslag@gebrvanderlee.nl)

Gebr. van der Lee - Vestiging Lelystad  
Mortelstraat 4  
8211 AD Lelystad  
Tel: 0320-273535  
e-mail: [info.lelystad@gebrvanderlee.com](mailto: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](mailto:tankopslag@gebrvanderlee.nl)

## COLOFON

Leesmagazine is een kwartaaluitgave van

Gebr. van der Lee

Redactie:

[twf@gebrvanderlee.nl](mailto:twf@gebrvanderlee.nl)

[front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl](mailto:front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl)

[www.gebrvanderlee.nl](http://www.gebrvanderlee.nl)