

2017

nr 24

Leesmagazine

Nieuwsbrief van Gebr. van der Lee

Golven worden
gebroken en
haventerrein
Flevokust wordt
gerealiseerd

Pagina 6-10

p. 4

*Interview
Jos Stokdijk*



p. 14

*Minister Schultz-
Van Haegen
bezoekt Joure*



p. 19

*Strooibestek
Friesland*





Woord vooraf

Knooppunt Joure
Geert Knolweg

Het is herfst, bijna winter, de meeste bladeren zijn verkleurd en de laatste dwarrelen van de bomen. De tijd gaat snel, nog een paar weken en dan dienen de feestdagen zich aan. Met de voortgang van onze projecten gaat het ook snel. Een aantal nadert de afronding of gaat een volgende fase in, nieuwe projecten dienen zich aan en worden voorbereid. In dit exemplaar blikken we terug op de werkzaamheden van de afgelopen periode evenals enkele bijbehorende mijlpalen of evenementen. Met name over het omvangrijke project Knooppunt Joure valt het nodige te vertellen. Zo doen we verslag van het plaatsen van de liggers voor de fly-overs, onder toezien van een grote groep belangstellenden. Een spectaculaire

klus waarvan op onze website een mooie film valt te bekijken. Sommige geïnteresseerden kwamen speciaal van Den Haag naar het Noorden, zo verraste de toenmalige demissionair minister Schulz in haar nadagen als bewindsvrouw ons met een bezoek aan het project. Maar vooral uit de omgeving is de belangstelling groot zoals we dat elke keer merken tijdens een open dag. En kunnen we normaal rekenen op een paar duizend bezoekers, de allerlaatste keer dat het publiek de oudste rotonde van Nederland kon aandoen trok volgens de politie tussen de 15- en 20 duizend bezoekers. Inmiddels is de rotonde gesloopt. Ook tijdens de open dag op Flevokust, de buitendijkse containerterminal die

we bij Lelystad bouwen konden we ons verheugen op veel belangstelling. Daar kon het publiek het gewonnen land betreden of met onze nieuwe surveyboot Manuel op het IJsselmeer de werkzaamheden aan de golfbreker van dichtbij bekijken. Van zowel de open dag als de golfbreker doen we in deze editie verslag. Verder berichten we over van de vorderingen op de ontsluitingsweg bij Airport Lelystad en hebben we een artikel over Bouw Informatie Management (BIM). Kortom: genoeg te lezen. En daarmee wensen wij u veel plezier en goede fijne feestdagen toe.

Gebr. van der Lee



Ontsluitingsweg Lelystad Airport

De werkzaamheden aan de ontsluitingsweg Lelystad Airport zijn in volle gang en al ver gevorderd. De Verkeer Regel Installatie (VRI) op de Larserweg is inmiddels gerealiseerd en in gebruik genomen. De aardebaan en de asfaltconstructies zijn grotendeels aangelegd en er is een duikerbrug over de Meerkoetentocht aangelegd. Hiervoor is in een eerder stadium een stalen damwand geheid die zowel als grondkerende constructie als voor de fundering van de betonnen bovenbouw dient. De betonnen bovenbouw bestaat uit dunne prefab-betonnen platen. Deze platen zijn onderdeel van het brugdek maar dienen tijdens de bouw tevens als bekisting voor de in het werk te storten druklaag.



Om een goede verbinding te krijgen tussen damwand en brugdek wordt de wapening van de betonsloof door gaten in de damwand bevestigd. De faunapassage onder de brug is inmiddels geplaatst en bestaat uit stalen consoles die aan de damwand zijn gelast. Het loopgedeelte bestaat uit dikke hardhouten planken die zijn gefixeerd op de consoles.

De aanleg van de ontsluitingsweg maakt deel uit van de uitbreiding van Lelystad Airport. Luchthaven Schiphol heeft zijn maximale groei bereikt terwijl de vraag naar vluchten blijft toenemen. Lelystad Airport kan de nationale luchthaven ontlasten wat bovendien een belangrijke economische impuls zal vormen voor de regio. Hierdoor gaat de luchthaven, als zogenaamd twin-airport van Schiphol, een rol spelen in de verwerking van internationale vakantievluchten. De ontsluitingsweg moet klaar zijn wanneer in april 2019 Lelystad Airport als vakantieluchthaven van start gaat. De aanleg van de ontsluitingsweg wordt door ons, in opdracht van provincie Flevoland uitgevoerd.



Aanbrengen van de wapening
voor de betonsloof op
de damwand

Transport van A naar B



Jos Stokdijk
37 jaar en
transportplanner bij
Gebr. van der Lee

Hij omschrijft zichzelf als iemand die niet op de voorgrond treedt en eerder de kat uit de boom kijkt. Niet alleen op het werk maar ook privé "wanneer ik met mijn maten ben". En dat is ook de indruk die hij maakt. Toch zie je iets van pretogen wanneer hij met zijn Haagse tongval begint te vertellen.

Jos Stokdijk, zevenendertig jaar, geboren in Delft en opgegroeid in Rijswijk en Den Haag staat me bij de ingang van het hoofdkantoor in Hagestein op te wachten. Bellend, want het werk gaat door al heeft hij voor ons gesprek een aparte ruimte geregeld en neemt collega Gijs zolang de telefoon waar.

Jos houdt zich sinds 2008 bezig met de internationale transporttak van Gebr. van der Lee, een divisie die veel collega's niet zullen kennen. Totaal iets anders dan grond-, weg- waterbouw. Zelfs de tankhaven in Dordrecht staat hier min of meer los van al draait het zowel bij de transportonderneming maar ook voor een deel op de terminal - naast opslag en het modificeren - om het vervoer van bitumen.

Jos houdt zich uitsluitend met het wegtransport van dit aardolieresidu bezig. En dat hoeft lang niet altijd voor interne doeleinden te zijn. In tegendeel, daar is het wagenpark te groot voor.

Gebr. van der Lee vervoert voor diverse opdrachtgevers bitumen naar meerdere Europese bestemmingen. Bijvoorbeeld laden in België bij opdrachtgever A, vervolgens lossen bij afnemer B in Duitsland, en dan komt het op de inventiviteit en de creativiteit

aan: leeg terug kost geld. Dus probeert Jos een vracht elders in Duitsland te verkrijgen en wanneer die bijvoorbeeld naar Frankrijk of Spanje moet dan wordt dat gepland. En van daaruit wordt wederom gekeken of er een lading vervoerd kan worden. Zo kan het gebeuren dat een auto tien dagen onderweg is door diverse Europese landen.

Kun je iets meer vertellen over de inhoud van je werkzaamheden?

Het belangrijkste is natuurlijk het overzicht, wie en wat zit waar? En het vinden van retour- of vervolgvrachten om daarmee lege kilometers te reduceren. Natuurlijk ben je niet acht uur aaneengesloten aan het plannen, in werkelijkheid is dat de helft van het werk. Maar je hebt ook je administratieve bezigheden zoals het verwerken van urenlijsten en kilometerstaten. Je bent niet alleen het aanspreekpunt van de klant, maar ook van de chauffeurs. En die kunnen bijvoorbeeld oponthoud of pech hebben. En dan moet je snel kunnen handelen, het liefst tegen zo min mogelijk kosten. Creativiteit is onontbeerlijk. Lege kilometers kosten geld. Verder vind ik het leuk om met Excel te werken, ik ben er ook handig in, de spreadsheets leveren veel nuttige informatie op waardoor het plannen steeds efficiënter wordt.

Heb je dit werk altijd gedaan en hoe en wanneer ben je vanuit het westen bij Gebr. van der Lee terechtgekomen?

Uiteindelijk door mijn toenmalige vriendin waarmee ik nu getrouwd ben. Zij

kwam hier uit de buurt. Maar daar gingen wel wat banen aan vooraf. En die hadden niets met mijn huidige werk te maken. Het kwam allemaal op mijn pad.

School was niet mijn favoriete bezigheid, ik werkte liever. Zo begon ik op mijn elfde met het rondbrengen van folders en al snel volgde een krantenwijk. Toen ik 15 was kreeg ik een baantje bij een gerberakwekerij bij ons in het Westland. En als het zo uitkwam dan paste ik daar zelf mijn lesrooster van school op aan. Ik spijbelde om te kunnen werken en uiteindelijk ben ik daar ook fulltime in dienst gekomen. Maar het werk is weinig motiverend en je hebt geen perspectief: je loopt dag in dag uit over de paden tussen de bloemen alleen maar bosjes te plukken. Toen ik op een gegeven moment de kans kreeg om bij een elektrotechnisch bedrijf als elektricien aan de slag te gaan heb ik dat met beide handen aangegrepen. In de tussentijd solliciteerde ik bij de politie en slaagde voor alle tests. Helaas werd ik uitgeloot voor de opleiding omdat er op school geen plaats meer was.

Omdat ik geen papieren heb in de elektrotechniek had ik geen perspectief en kon ik via via bij een groothandel in zuivel en diepvriesproducten aan de slag. In zo'n thermopak tweeënhalve uur vrieshuis in, half uur verplicht eruit. Tja, en toen leerde ik mijn huidige echtgenote kennen. Die woonde hier in Tricht en voelde er niets voor om naar de Randstad te verhuizen en mij maakte het niet zoveel uit. Ik heb eerst nog een jaar gependeld tot we een huisje

in Culemborg konden kopen. Daarna ben ik hier werk gaan zoeken en ben ik als standbouwer en vervolgens bij Frico Kaas gaan werken. Elke keer iets volledig anders maar ik heb zoiets van 'gewoon proberen, niet geschoten is altijd mis'. Zoals ik al vertelde: ik kijk de kat uit de boom en pak gewoon aan. Helaas werd ik daar overtallig.

Op een gegeven moment belde een uitzendbureau dat ze bij Gebr. van der Lee een transportplanner zochten en mijn eerste reactie was 'weten jullie zeker dat jullie het juiste nummer hebben gebeld?' Ik wist niets van vrachtauto's en ook mijn topografische kennis was op dat moment niet groot. Van bitumen had ik nauwelijks gehoord. Wel had ik bij Frico enige ervaring opgedaan met het opmaken van transport- en exportdocumenten. Maar zoals ik altijd deed, ik pakte deze kans met beide handen aan, ging op gesprek en werd aangenomen. Misschien was ik nog te vormen. En inmiddels zit ik hier negen jaar en voel me als een vis in het water.

Waarom zou je verstand van vrachtwagens moeten hebben?

Het is wel prettig wanneer bijvoorbeeld een chauffeur met pech staat dat je mee kunt denken over een oplossing zonder dat je voor ieder wissel een dure monteur stuurt.

Dit lijkt me geen 'nine to five job'.

Klopt, sterker nog: de transport- onderneming is 24/6 bereikbaar. Ik schakel de telefoon door wanneer ik naar huis

ga want ik wil niet alleen voor klanten aanspreekbaar zijn maar vooral ook voor onze chauffeurs die overal door Europa rijden.

Dat kun je nooit alleen doen.

Ik kan sowieso altijd terugvallen op Sander. Die heeft mij het vak geleerd. En Gijs die nu de telefoon waarneemt is er ook.

Wat vind je zo leuk aan je werk?

Ten eerste de zakelijke kant. De communicatie met de klanten en natuurlijk de uitdaging om elke keer economisch te plannen. Het liefst geen lege wagens op de weg. En ten tweede het contact met de chauffeurs. Soms ben je ook een sociale uitlaatklep. Dat maakt het werk veelzijdig. Je moet creatief en oplossingsgericht zijn en af en toe ben je troubleshooter.



En wat doe je in je vrije tijd?

Ik ben in 2010 getrouwd en samen hebben we een dochter die in januari drie wordt. Ik ben actief geweest met de verbouwing van ons huis, ik houd van klussen – als IKEA het niet heeft maak ik het zelf wel – , ik vind het leuk om in de tuin te werken, ik

houd van gamen en het lezen van thrillers. En af en toe zit ik nog wel eens op de tribune bij mijn cluppie ADO Den Haag. Maar niet meer zo vaak als vroeger, ik kies er tegenwoordig voor om op zondag bij mijn gezin te zijn.

Update Flevokust

Terwijl de aanleg van de buitendijkse overslaghaven en kade vordert, in opdracht van de provincie Flevoland, heeft de gemeente Lelystad ons de aanleg van het bijbehorende bedrijventerrein Flevokust gegund. Dit bedrijventerrein biedt mogelijkheden voor de vestiging van havengebonden- en gerelateerde bedrijven voor wie een directe toegang tot de kade noodzakelijk is.

Voor Gebr. van der Lee betekent het bouwrijp maken, het verzorgen van het

transport van 135.000 vaste kuub zand via de buitendijkse kade. Het zand wordt ter plekke in lagen aangebracht. Het water dat door de aangebrachte belasting uit de onderliggende grondlagen vrijkomt wordt middels een drainage met een totale lengte van 9,2 km afgevoerd. De zetting van het aangebrachte zand is ca. 0,3m en wordt na een jaar bereikt. Het totale terrein heeft na de werkzaamheden een oppervlakte van 7,4 hectare maar kan uiteindelijk uitgroeien tot 43 hectare.

Werkzaamheden Flevokust in een notendop

Golfbreker

Lengte: 875 m
Oppervlakte: 70.000 m²
200.000 m³ zand
45.000 ton stortsteen

Damwand

Lengte: 480 m
10.000 m² damwand

Slibdepot ecozone
35.000 m³ slib en zand

Kade

9,2 km drainage
500.000 m³ zand
12.000 m³ klei
14.000 ton stortsteen

Industrieterrein

150.000 m³ zand
9.000 m¹ drainage

Opdrachtgever: provincie Flevoland

Opdrachtgever: gemeente Lelystad

Golfbreker

De opdracht bestaat uit het realiseren van een buitendijks terrein, een kadeconstructie, een ontsluitingsweg naar de kade, een vaargeul en een golfbreker. De kadeconstructie wordt na realisatie onderdeel van de primaire waterkering. Dat betekent dat er hoge eisen gesteld worden aan de verharding van het buitendijks gebied. Doordat de kade onderdeel van de primaire waterkering is geworden kan door het golfreducerend effect hiervan de dijkhoogte over een korte lengte verlaagd worden. Hierdoor is het mogelijk om de verbinding tussen de kade en het binnendijks gebied te realiseren.

Overigens maakt de golfbreker geen deel uit van de primaire waterkering dit in tegenstelling tot andere dijkvakken waar golfbrekers een gunstig effect hebben op de berekening van de vereiste kruinhoogtes. De golfbreker voor Flevokust heeft daarom alleen tot doel

de golfhoogtes te beperken in het gebied tussen de kade en golfbreker zodat de golfbelasting op de kade beperkt wordt. Hierdoor kunnen containerschepen voor de kade beter manoeuvreren.

De golfbreker wordt opgebouwd uit een opgespoten zandplaat met daarop geocontainers die vervolgens afgedekt worden met stortsteen. De containers worden in een splijtbak gevuld en met behulp van GPS op de juiste plaats afgezonken. Deze methode hebben we ook toegepast bij de aanleg van het Pilot Moeraseiland in het Markermeer. De golfbreker doet ook dienst als deel van een ecologische delta die wordt gevormd uit materialen die vrij komen en in de luwte van het gebied zullen hier watervogels overwinteren.



Het door Gebr. van der Lee ingediende ontwerp voor de buitendijkse overslaghaven voorziet in een aan te leggen zuidelijke aanvaarroute vanaf de bestaande vaarroute

Amsterdam - Lemmer naar de nieuwe haven. Vanwege een overheersende windrichting - NO of NW - is deze route veilig en heeft dit geen invloed op de naastgelegen Maxima Centrale.

Open dag

Op zaterdag 2 september organiseerden we van tien tot vier uur een open dag op de bouwplaats van het project Flevokust Haven. Dit was een unieke gelegenheid voor zowel publiek als voor onze medewerkers om dit nieuwe stukje Flevoland te bekijken. Gedurende de dag waren er informatieve rondleidingen,

was er een informatiemarkt en in de tent die we speciaal voor die gelegenheid hadden neergezet waren behalve horeca, diverse stands zoals van de provincie als opdrachtgever en van andere betrokken partijen. Buiten stonden een poffertjeskraam en een ijscokar, konden kinderen schatgraven en liep, zoals je dat op de voormalige Zuiderzee kunt

verwachten Sjaak Piraat die de kinderen vermaakte. Ouders konden zich met een rondvaartboot naar de in aanleg zijnde golfbreker laten varen of langs het kraanschip dat zojuist een splijtbak met zand van de IJsselmeerbodem had gevuld voor de fundering voor de golfbreker. Ook kon men een rondvaart op onze supersnelle surveyboot Manuel

maken. Naar schatting waren er over de dag verspreid ongeveer driehonderd bezoekers.

Behalve Gebr. van der Lee zijn de overige samenwerkende partners in het gebied: Provincie Flevoland, gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzee en Container Terminal Utrecht (CTU).



Zwaaiikom

Achter de golfbreker komt een zwaaiikom zodat schippers in de luwte hun schip kunnen draaien. De golfbreker wordt opgebouwd uit geocontainers met daarop stortsteen. Deze geocontainers hebben een afmeting van 30 x 7 x 1,5 meter en worden in het schip gevuld met zand. Vervolgens vaart het schip met de container naar de bestemde locatie

en laat deze vanuit de geopende bodem (spleetbak) precies op hun de juiste plaats afzinken.

Het voordeel van deze methode is dat het snel werkt en bovendien uiterst nauwkeurig is. De golfbreker bestaat uiteindelijk uit een hoge oever met daarachter een ecologische delta. Deze wordt tevens benut om het slib te bergen

dat gewonnen wordt bij de aanleg van de nieuwe vaargeul. De delta wordt afgesloten met een betrekkelijk lage oever. Hierdoor wordt het mogelijk dat de delta watertoevoer krijgt vanuit de luwte. Flevokust is eind 2017 gereed en zal daarna door exploitant Container Terminal Utrecht (CTU) in gebruik worden genomen voor de overslag van containers.



Knooppunt Joure

Sinds begin van dit jaar werken we in opdracht van Rijkswaterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente De Fryske Marren samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Friesland via Joure. De bestaande rotonde wordt gereconstrueerd door een ongelijkvloerse verbinding tussen de A6 en A7. Dit bevordert de doorstroming en verhoogt de verkeersveiligheid.

Op de volgende pagina's leest u meer over het projectbezoek van voormalig minister Schultz-Van Haegen, het plaatsen van de liggers en de open dag op zaterdag 14 oktober.

Fietsen en hardlopen op de autobaan, even leek het weer op een autoloze zondag uit 1973, het kon allemaal op zaterdag 30 september over het nieuw aangelegde deel van de A7. Een gelegenheid die door ruim drieduizend belangstellenden werd aangegrepen: Open dag Knooppunt Joure.



Voorordat wethouder Durksz, gedeputeerde Poepjes en directeur van Rijkswaterstaat Attema het terrein om tien uur voor publiek openden werd het startsein gegeven voor de campagne 'Samen wegwerken'. Hierin wordt aandacht gevraagd voor de veiligheid bij wegwerkzaamheden. Na het openen van de hekken was het nieuwe deel van de A7 tot drie uur toegankelijk voor de massaal toegestroomde bezoekers.

Vanaf de Hollandiastraat kon men de A7 op en via een van de rijbanen naar de fly-over wandelen of fietsen. Om het voor meegekomen kinderen extra aantrekkelijk te maken kon er bij de ingang een stempelkaart worden gehaald. Onderweg stonden drie medewerkers die stempels uitdeelden. Op het eindpunt kregen de kinderen bij het laten zien van de volle stempelkaart een zakje snoep. Het volgen van de route met behulp van de stempelkaart bood een goed zicht op de werkzaamheden.

Wandelen & fietsen over de nieuwe A7

Ook de organisatie van de 35e Jouster Merkeloep had de Fly-over gevonden en stuurde haar 818 deelnemers zwetend over het nieuwe kunstwerk, dat we een dag eerder alvast hadden geasfalteerd: een uitzonderlijk parcours en een unieke gelegenheid waar normaal verkeer overheen raast. Overigens was niet alles toegankelijk voor bezoekers, er werd op een aantal locaties volop doorgewerkt.

Het werk

Sinds begin van dit jaar werken we in opdracht van Rijkswaterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente De Fryske Marren samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Friesland via Joure. De bestaande rotonde wordt gereconstrueerd door een ongelijkvloerse verbinding tussen de A6 en A7. Dit bevordert de doorstroming en verhoogt daarmee ook de verkeersveiligheid.

Voortgang – liggers

In juli hebben we in samenwerking met Haitsma Beton de prefab HIP- liggers van de fly-overs bij de A6 geplaatst, dit onder grote publieke belangstelling waarvoor we een uitkijkpunt hadden gecreëerd en een tribune hadden geplaatst.



Gedurende een aaneengesloten periode van negen avonden en nachten waren er dagelijks gemiddeld twee- tot driehonderd bezoekers die onder het genot van een klein ontbijt het indrukwekkende schouwspel op veilige afstand konden volgen. In totaal zijn er tien velden met elk acht liggers gelegd voor de twee fly-overs. De zwaarste ligger woog 136 ton en was 50 meter lang. Vooral vanwege de enorme

omvang van de liggers was het een grote logistieke uitdaging om de liggers op locatie te krijgen en daarom werd er 's avonds en 's nachts gewerkt om het verkeer zo min mogelijk te hinderen. Om veilig te kunnen werken moest vier keer per dag het verkeerssysteem worden aangepast.

Voortgang

In de periode van 5 tot en met 13

oktober is het verkeer gefaseerd omgezet naar de nieuwe situatie. Het verkeer rijdt vanaf dat moment over de nieuwe A7 en fly-overs en daarmee ook over de nieuwe Hollandiatunnel. Hiermee verdwijnt de laatste snelwegrotonde van Nederland en om dat te memoreren waren er zaterdag 14 oktober op het verkeersplein diverse activiteiten voor belangstellenden.





Op de valreep van haar ambtsperiode heeft demissionair minister Schultz- Van Haegen op 21 september Knooppunt Joure aangedaan. Nadat ze eerst bij het steunpunt van Rijkswaterstaat een bezoek aan de weginspecteurs had gebracht, wilde ze graag bijgepraat worden over de werkzaamheden rondom het knooppunt en dit ter plaatse bekijken.

Voormalig Minister Schultz- Van Haegen bracht informeel bezoek aan Knooppunt Joure

Na ontvangst in het informatiecentrum heeft ze zich in het veld uitvoerig over onze activiteiten laten informeren. Met name vanaf een van de fly-overs kreeg ze een duidelijk beeld van het imposante project. Directeur Projecten Bert Berends heeft een en ander over het project toegelicht en omgevingsmanager Mente Bonestroo informeerde over de verkeersfasering en omgevingszaken.

Volgens Bonestroo is het gedrag van menig weggebruiker een probleem en daarom is hij een groot voorstander van zo min mogelijk ruimte: twee aan twee laten rijden op een baan. Hij noemt dit het Duits model. In LC zegt hij: "Mensen vinden dicht naast elkaar rijden eng en dan gaan ze vanzelf beter opletten. Zijn ze ineens heel alert. Het kost misschien spiegels, maar liever spiegels dan levens."

Uitvoerder Gerhard Ramm vertelt in LC: "Bij tijden gevaarlijk, sommige automobilisten zien totaal niet dat ze een versmalling naderen en komen met volle snelheid aanrijden." Wanneer er plots moet worden geremd gaat dit vaak gepaard met geclaxoneer en worden Ramm en zijn collega's met opgestoken middelvingers bejegend. "Ze hebben totaal geen respect voor mensen die voor

hen aan het werk zijn", aldus Ramm. De gestarte campagne zien we daarom als een stap in de goede richting naar meer veiligheid voor zowel de wegwerker als het verkeer.



Campagne Samen Wegwerken

"Twee smalle rijstroken naast elkaar werkt het beste om de vaart uit het verkeer te krijgen", aldus een van onze collega's in een bij-artikel in de Leeuwarder Courant van 2 oktober naar aanleiding van de werkzaamheden aan Knooppunt Joure. Tijdens een van de open dagen werd de campagne Samen Wegwerken gestart. Dat er veel te hard langs onze werkvakken wordt gereden ervaren we uiteraard niet alleen in het noorden, dat gebeurt helaas overal. Het is helaas een van de schaduwkanten van het mooie werk aan de weg. Omgevingsmanager Mente Bonestroo in de Leeuwarder Courant (LC): "Bij

Joure geldt een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur, maar menig weggebruiker komt met 120 kilometer op de teller langs razen. De borden helpen blijkbaar niet genoeg".

Vanwege de veiligheid van onze collega's hebben we daarom de politie verzocht om geregeld te controleren rond de oude rotonde. Dat bleek niet overbodig te zijn: er werden tientallen rijbewijzen van snelheidsovertreders ingenomen.

"Dat is mooi", vervolgt Bonestroo, "maar het is geen oplossing. Wil je mensen langzamer laten rijden, dan moet je dat

fysiek afdwingen. Twee weggebruikers een weghelft laten delen. Dat remt het best". Ook veiligheidscoördinator Jarrald Renting wordt aangehaald: "De snelheid hier is een ramp, er staat duidelijk aangegeven dat mensen hier 70 kilometer per uur mogen rijden. Veel doen dat wel, maar een aantal ook niet. " Echt gevaarlijke situaties zegt Renting gelukkig niet te hebben meegemaakt omdat de er op grote afstand van tot het verkeer wordt gewerkt en er streng wordt gecontroleerd op de verplichte veiligheidskleding (zichtbaarheid).



Vorderingen van de nieuw te bouwen ovonde
De ovonde dient ter ontsluiting van verschillende wegen, van en naar Joure. De afrit vanaf Heerenveen en de bushalte zijn tijdelijk aangelegd.

Scan de QR code en bekijk 360 graden beelden van Knooppunt Joure



Vooruit denken én bouwen!

Door Theo Vermeulen

Het huidige viaduct Haskerveldweg heeft het einde van zijn levensduur bereikt. Daarbij voldoet het viaduct niet alleen niet meer aan de huidige eisen maar biedt het ook onvoldoende ruimte voor de onderdoor gaande weg inclusief de op- en afritten.

Er is gekozen om het viaduct vooraf en naast de weg aan weerszijden van het bestaande viaduct te bouwen. Een innovatieve werkwijze die veel tijd bespaart. Dat betekent dat het brugdek in drie delen (het viaduct bestaat uit drie overspanningen) moet worden gerealiseerd. Hiervoor is een zware stalen ondersteuning opgebouwd waarop allereerst de betonnen liggers worden gelegd. De liggers worden gekoppeld middels dwarsbalken en uiteindelijk met de betonnen druklaag, het eigenlijke rijdek. Gelijktijdig worden, eveneens naast de weg, de prefab landhoofden gerealiseerd. Om het nieuwe viaduct te kunnen plaatsen moet uiteraard het oude gesloopt worden. Dit slopen moet in een weekend worden gerealiseerd maar kan pas nadat het viaduct Geert Knolweg voor het verkeer is opengesteld. De pijlers en de tussensteunpunten, worden in korte tijd gebouwd. Gelijktijdig worden de landhoofden op de juiste plek gehesen. Het huzarenstukje is het inrijden en plaatsen van de betonnen brugdekken. Logistiek en technisch een geweldige uitdaging.

De zware stalen ondersteuning waarop de liggers zijn geplaatst waarna de afwerking tot een geheel dek kan worden gerealiseerd.



De betonnen blokken waarop schoren zijn bevestigd zijn bedoeld om de stalen ondersteuning in langsrichting voldoende stabiliteit te geven.

De liggers waarop later de druklaag wordt gestort.



Vlechten van de wapening van het landhoofd.

Ontwikkelen, inrichten en werken met Bouwwerk Informatie Management (BIM)



Rijkswaterstaat (RWS) heeft hierop een moderne digitale variant bedacht: BIM ofwel Bouwwerk Informatie Management. RWS levert als opdrachtgever de blokjes ofwel de bouwstenen, het is de opdrachtnemer die het werk gegund heeft gekregen om er één geheel van te maken: het platform (de bouwplaat) opbouwen met de objecten die gebouwd of gereconstrueerd moeten worden. Een goed voorbeeld hiervan zijn Knooppunt Joure en prestatiecontract Zuid Nederland Zuidoost, dat per 1 februari volgend jaar van start gaat. Ook daarvoor bouwen we een platform: een configuratiemanagementdatabase (CMDB), dat een onderdeel van BIM is.

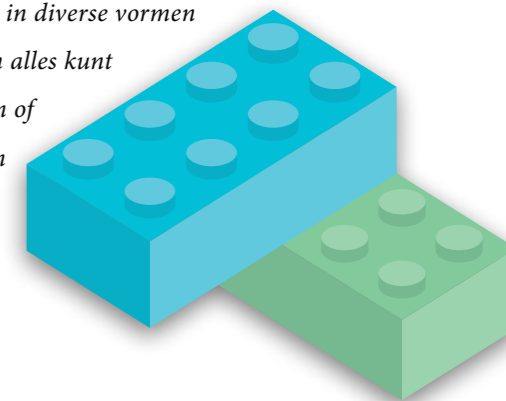
Het principe

Het begint met de digitale blokkendoos. RWS vult deze met de juiste en de vereiste componenten. Zo heb je bijvoorbeeld bouwstenen viaduct, ligger, asfaltplak, mast en openbare verlichting. Allemaal objecten die gevormd moeten worden met de componenten uit de blokkendoos.

RWS noemt die blokkendoos
Object Type Library
of simpelweg
OTL. Deze

bibliotheek, de OTL, is dus niets meer dan een digitale verzameling van alle objecten en delen die binnen de civiele techniek voorkomen. De OTL geeft aan welke bouwstenen op elkaar mogen en welke niet. Zo ontstaat er een relatie tussen de componenten. Maar ook de individuele blokken kun je weer onderverdelen: zo bestaat 'weg' uit diverse onderdelen als bijvoorbeeld bovenbouw, geleideconstructie en hemelwaterafvoer, allemaal 'sub-componenten' die weer eigen rubrieken hebben. Bovenbouw bestaat vervolgens weer uit verharde baan en verhardingslaag en zo ontstaat er een scope van componenten en eisen waaraan een object dient te voldoen. Maar niet alleen het type bouwsteen wordt genoemd. De database vermeldt ook de beschrijving van de component, de specifieke bouwsteen, en geeft alle informatie die daarbij hoort. Een mast van het type mast kan bijvoorbeeld een laagspanningsmast maar ook een ondersteuningsmast zijn. Rijkswaterstaat wil weten, de essentie van het systeem, wanneer de mast is geplaatst, waar deze staat en van welk materiaal deze is gemaakt. Het specificeren van deze bouwstenen en het toekennen van de bijbehorende informatie en het vervolgens plaatsen van de bouwsteen op het platform maakt deze uniek. Viaduct wordt in geval van het gebouwde kunstwerk in Joure Viaduct Haskerveldweg. Het bouwen van

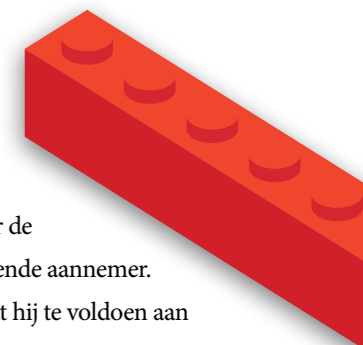
Het heeft iets weg van LEGO, van die kleine plastic bouwstenen met gaatjes aan de onderkant en noppen aan de bovenkant, uitgevoerd in diverse vormen en kleuren en waarmee je van alles kunt bouwen zoals huizen, bruggen of kastelen. Kortom: bouwstenen die je op een grondplaat kunt klikken en die de basis voor het bouwwerk vormt.



objecten met digitale bouwstenen en het voorzien van alle relevante informatie wordt configuratiemanagement genoemd. Wanneer alle informatie is toegevoegd heeft RWS als opdrachtgever alle gegevens beschikbaar binnen één platform dat goed beheer van een object mogelijk maakt en vereenvoudigt. Dat platform wordt ook wel de configuratiemanagementdatabase (CMDB) genoemd.

De container

Dat platform, waarop de objecten zijn gezet, wordt gebouwd door de opdrachtnemende aannemer. Hiervoor dient hij te voldoen aan allerlei eisen en uitgangspunten. Deze staan opgenomen in het contractdocument Informatie Levering Specialisatie (ILS). De inhoud varieert per project, echter het principe van grondplaat en bouwstenen blijft hetzelfde evenals de wijze waarop de vereiste informatie dient te worden verstrekt. Na voltooiing gaat het gehele bouwwerk in een box, de COINS-container (Constructieve Objecten en de Integratie van processen Systemen), en wordt deze overgedragen aan RWS. Dit maakt goed beheer van een object of areaal voor RWS en aannemers mogelijk, of het nu gaat om ontwerp, onderhoud, reconstructie of een uiteindelijke sloop.



Nieuwe olie Zuinig en schoon

In navolging van ons streven naar een optimaal duurzame bedrijfsvoering zijn we onlangs voor de diverse olie, smeermiddelen en Ad Blue (een oplossing van ureum in gedemineraliseerd water, die gebruikt wordt als bijvoeging bij voertuigen die diesel gebruiken, om ze schoner te laten rijden) voor ons volledige wagenpark overgestapt van Mobil 15W40 naar 5W30. Dit is een dunnere oliesoort die volledig voldoet aan de specificaties van de autofabrikanten. Doordat de olie dunner is heeft deze een lagere viscositeit waardoor minder wrijving ontstaat. En minder wrijving houdt meer brandstofbesparing en minder uitstoot in. Zo geeft vrachtwagenolie 5W30 minder wrijving en dus een

CO2 reductie tot 3%. Hydrauliek- en versnellingsbakolie leidt tot

Meer brandstof besparing en minder uitstoot door een ander oliesoort

temperatuurverlaging en bevat minder toxische stoffen waardoor deze beter afbreekbaar is (CO2 reductie). Dankzij de Long Life olie 5W30 voor bestelauto's van Opel en Mercedes en alle oude en nieuwe types diesel én vanwege de lagere viscositeit en wrijving zal de toepassing hiervan een positief effect hebben op de CO2 reductie. Met de juiste olie ontstaat

er een volledige afdichting tussen zuigers en cilinders, wordt warmte afgevoerd en contact tussen verschillende bewegende delen vermeden. Synthetische motorolie heeft een lage weerstand en daardoor is het brandstofverbruik lager en dat is weer beter voor ons milieu. Bovendien is synthetische motorolie dunner, waardoor de olie, ook bij de koude starts, zich sneller door het motorblok zal laten smeren. Zo heeft het motorblok minder te lijden van een koude start, de synthetische olie minimaliseert dit. Synthetische motorolie zorgt bovendien voor stabielere thermische eigenschappen. Hierdoor is deze langer en beter bestand tegen zware belasting wat een langere vervangingstermijnen oplevert.

Jubilarissen 25, 40 en 65

Zaterdag 18 november was feest! In ieder geval voor onze jubilarissen Hans van Hees, Jos van der Hagen en Sander van der Boogaard. Als chauffeur en schipper bij Gebr. van der Lee, heeft Hans zijn pensioengerechtigde

leeftijd van 65 jaar bereikt. Jos is sinds november 40 jaar bij ons in dienst en werkzaam als chauffeur bij onze internationale transporttak. Sander is inmiddels 25 jaar in dienst als bedrijfsleider van de transportafdeling.

In alle drie de gevallen reden om hier samen met 120 genodigden bij stil te staan. De jubilarissen werden toegesproken door Wim Blom, hoofd bedrijfsbureau bij Gebr. van der Lee en ontvingen een passend cadeau.



Strooibestek Friesland

In de ochtend van donderdag 30 november hebben we onze eerste strooiactie uitgevoerd op de rijkswegen in Friesland. Om 3:00 uur kwam de telefonische melding binnen en werden de strooiwagenchauffeurs opgeroepen om de wegen te strooien. Twee uur later was iedereen weer terug op de steunpunten en daarmee is de eerste preventieve strooiactie een feit.

In de winters van 2017-2018 en 2018-2019 voert Gebr. van der Lee de gladheidsbestrijding op de Friese rijkswegen uit. Dit betekent dat we bij verwachte gladheid met 20 vrachtwagens uitrukken om zout te strooien. Wanneer het echt winter wordt, dan worden ook de sneeuwplougen van stal gehaald en zorgen we met 60 vrachtwagens voor ijs- en sneeuwvrije wegen. Vanaf drie steunpunten van Rijkswaterstaat in Friesland (Joure, Harlingen en Drachten) worden deze acties uitgevoerd. Op de drie steunpunten of zoutdepots hebben we eigen shovels beschikbaar voor het laden van de wagens. Behalve de chauffeurs leveren we ook vier coördinatoren om de operaties aan te sturen. Binnen een tijdsbestek van ongeveer twee uur

vanaf de uitruk moet het gehele gebied gestrooid zijn en wordt beoordeeld of de mannen weer naar huis kunnen, of dat er vervolgacties nodig zijn, bijvoorbeeld omdat het gaat sneeuwen.

Tijdens een intensieve voorbereiding in een korte periode (augustus – oktober 2017) is alle personeel en materieel in stelling gebracht om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Zestig vrachtwagens zijn geschikt gemaakt om strooiers te kunnen vervoeren en om sneeuwplougen te kunnen monteren. Onze chauffeurs zijn op cursus geweest en hebben daar de Winterdiensttraining gehad. Alle chauffeurs zijn hiervoor geslaagd en hebben een certificaat gekregen. Vervolgens zijn alle routes bekeken en uitgeschreven. We kunnen natuurlijk geen meter snelweg vergeten te strooien. Nadat alle voorbereidingen gereed waren zijn op de drie steunpunten vlootschouwen gehouden. Alle materieel is voorgereed, de chauffeurs hebben zich gemeld en de routes zijn gereden onder toezien van van Rijkswaterstaat en werd het beheer van het materieel aan ons overgedragen. En daarmee staan we gesteld voor een nieuwe en vooral mooie uitdaging binnen onze organisatie.

Preventief strooien

 X20

Sneeuw en gladheidsbestrijding

 X60

Snelweg Provincie Friesland (excl. op- en afritten)

 ca 410 km

Aantal steunpunten met zoutopslag

 X3

Aantal coördinatoren

 X4





GEBR.
VAN DER LEE

MARINUS G

MARINUS G

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

Colofon
LEEmagazine is een kwartaaluitgave
van Gebr. van der Lee.

Redactie:
twf@gebrvanderlee.nl
front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl
www.gebrvanderlee.nl