

2019

 GEBR.
VAN DER LEE

nr. 29

Leesmagazine

Knooppunt
Joure
Fly-over voor
vleermuizen
pagina 14



Vestiging Hagestein
Interview Hendrie Helsloot
Chef onderhoud rijdend
materieel - pagina 4



Gebr. van der Lee Dredging
Bochtafsnijding vaargeul
Holwerd - Ameland
pagina 8



Steunpunt
Schiermonnikoog
Containerramp
Waddenzee - pagina 15

V O O R W O O R D

Voor u ligt de 29e editie van ons Leesmagazine. Op dit moment zijn we bezig met een groot aantal projecten waaraan we veel werk hebben en zeker een uitdaging voor ons is om het binnen de krappe tijd, die we hiervoor hebben, te realiseren.

In dit blad wordt een aantal van deze projecten nader belicht. We proberen in elk magazine zowel 'droge' projecten als de 'natte' projecten evenwichtig te beschrijven. Zo vertellen we onder andere over diverse baggerwerkzaamheden van de 'dredging'-tak, hebben we een artikel over een vleermuizenoversteek op Knooppunt Joure, geven we korte updates over diverse wegebouwereconstructies en zeggen we iets over het winteronderhoud aan de asfaltcentrale in Lelystad. Uiteraard hebben we zoals gebruikelijk een interview met een collega opgenomen, in dit geval Hendrie Helsloot van de vestiging Hagestein.

Kortom er valt veel te lezen en te zien in dit nummer van Leesmagazine 29 over onze projecten waar we met zijn allen trots op zijn.

Wij wensen u veel leesplezier!

Gebroeders van der Lee

E R B O - C E R T I F I C A A T

Vanaf 1 januari 2019 is Gebr. van der Lee gecertificeerd als een erkend Bosaannemingsbedrijf. Met dit certificaat voldoet Gebr. Van der Lee aan de eisen gesteld in het Erbo-handboek. De Erkenningsregeling Bosaannemers wordt beheerd door SKBNL (Stichting Kwaliteit Bos-, Natuur- en Landschapswerk).



ErBo CERTIFICAAT
Erkenningsregeling Bosaannemers

Fa. Gebr. Van der Lee
Lekdijk 28, 4124 KC Hagestein

is een Erkend Bosaannemingsbedrijf

De bedrijfsvoering van dit bedrijf voldoet aan de eisen gesteld in de meest actuele versie van het ErBo handboek, te vinden op www.skbnl.nl.
Dit bedrijf is gerechtigd tot het dragen van het ErBo logo.
Dit certificaat is van kracht in combinatie met vormschijf van het bedrijf op de LrBo deelnemerslijst op www.skbnl.nl

Afgegeven op	Geldig t/m d.d.	Certificaatnummer
01-01-2019	31-12-2021	2015211

De Certificerende Instelling voor dit certificaat is  RUC INGENIEURSBUREAU TWAN BOUTERDIJK BV
De Erkenningsregeling Bosaannemers wordt beheerd door  SKBNL


Dhr. L. Klaassen
Onafhankelijk voorzitter SKBNL

ONDERHOUDSBESTEK OPENBARE VERLICHTING



Gebr. Van der Lee heeft onlangs een contract van de provincie Flevoland aangenomen voor het onderhoud van de Openbare Verlichting in de provincie Flevoland.

De werkzaamheden bestaan in hoofdzaak uit:

- Het onderhouden van de verlichtingsinstallatie
- Het organiseren van een storingsdienst
- Het verhelpen van storingen
- Het uitvoeren van groepsremplace
- Het plaatsen, verplaatsen of verwijderen van verlichtingsobjecten
- Werkzaamheden aan het net van de provincie

De omvang van de OV-installatie bevat o.a.

- 129 OV installaties
- 2200 lichtmasten
- 2600 armaturen
- 40 tunnelarmaturen

505 van de armaturen bestaat uit LED armaturen. Het contract loopt tot 31 januari 2020 en kan met 2x 1 jaar verlengd worden.

Op de foto's is een van onze hoogwerkers te zien die ingezet worden voor het onderhoud van de lichtmasten.



I N T E R V I E W



Hendrie Helsloot, geboren in Lopik, begon circa 40 jaar geleden als veertienjarige vakantiewerker met maai-, snoei- en groenonderhoud. Omdat hij liever technisch werk wilde doen ging hij na zijn schooltijd elders werken bij diverse machinefabrieken. Daar haalde hij zijn papieren voor hydrauliek en pneumatiek en ging vervolgens 35 jaar geleden terug naar de ‘gebroeders’ om daar, zij het met enkele onderbrekingen, in vaste dienst te treden.

In 1992 koos hij er bewust voor om 8 maanden thuis te blijven tijdens de kraamtijd van zijn vrouw na de geboorte van zijn dochter. Bij Van der Lee begon hij door met de gebroeders zelf langs de weg te werken maar hij raakte al snel samen met Nico van der Lee betrokken bij de bouw van de diverse vestigingen.

Toen het bitumentransportbedrijf Erven de Jong door Gebr. van der Lee werd overgenomen kwam hij steeds meer ’s avonds en zaterdag in de werkplaats werken want daar lag en ligt zijn hart. Daar deed hij het onderhoud aan het grote materieel zoals de trucks en hield zich bezig met de voorkeuring en het klaarmaken ten behoeve van de APK. In principe worden alle keuringen door hemzelf uitgevoerd met uitzondering van de trucks vanwege ADR (gevaarlijke stoffen). Die mogen alleen door de RDW worden gekeurd. Vervolgens kreeg Hendrie steeds meer werk in de werkplaats en bleef er uiteindelijk werken. Ook deed hij het onderhoud en de reparaties op locatie aan de trucks en diepladers die door Duitsland, België en Frankrijk reden. “Tegenwoordig ruilen we, in geval van pech waar dan ook in Europa, de truck om zodat de tankoplegger met zijn lading zijn weg kan vervolgen.” Maar behalve het rijdend materieel doet hij zo nodig onderhoud aan de varende vloot. Naast alle onderhoudswerkzaamheden worden er ook innovaties gedaan zoals het verbeteren van de isolatie van de asfaltkippers.

H E N D R I E H E L S L O O T

Door het toepassen van dikker isolatiemateriaal aan het chassis wordt er extra isolatie op de balken aangebracht en worden de holle balken volgespoten met korrels. Een andere innovatie is het bouwen van zeven en trechters op de sleephopperzuigers ten behoeve van zand en grind, alhoewel dit op de vestiging Dordrecht is gedaan. Hendrie is uiteindelijk steeds meer mensen gaan aansturen en sinds twee jaar is hij officieel chef werkplaats op de vestiging Hagestein, waar hij leiding geeft aan 6 tot 10 medewerkers.

Hij maakte in die veertig jaar, zolang als het bedrijf bestaat, de volledige groei van Gebr. van der Lee mee. Dat was destijds met een groepje van 15 tot 20 man. Dan dronken ze koffie bij Theo en Bep van der Lee aan de keukentafel tot het dagelijks commando klonk: 'gauw gaan'.

In 1992 is hij getrouwd en hij heeft een dochter van 22 jaar die voor een reisorganisatie op Curaçao werkt. In zijn vrije tijd knutselt en klust hij graag aan zijn woning. Al het onderhoud en vernieuwingen doet hij zelf evenals het onderhoud aan zijn eigen auto en dat van zijn dochter. Hij is in het bezit van alle typen rijbewijzen, houdt van reizen en gaat daarnaast al 26 jaar naar de Griekse eilanden en heeft plannen om naar Mexico te gaan. Op zijn bucketlist staat een trip naar de Fiji-eilanden. Hij denkt nog regelmatig met nostalgische gevoelens terug aan de tijd dat er vroeger aan de weg werd gewerkt toen er nog geen afzettingen waren. Alles kon, het was avontuurlijker en er werd veel gelachen.

Momenteel doet Hendrie met zijn team zo veel als mogelijk de onderhoudswerkzaamheden zelf maar met circa 300 voertuigen is dat niet meer te doen. Er wordt tegenwoordig steeds meer uitbesteed, bovendien ontbreekt het aan ruimte voor zo'n groot wagen- en machinepark. Toch streeft hij ernaar met zo'n 20 objecten per maand 240 voertuigen te onderhouden, toch 80% van het gehele park.



W I N T E R O N D E R H O U D A S F A L T C E N T R A L E

Begin dit jaar is er winteronderhoud aan de dubbele asfaltcentrale in Lelystad gepleegd. Onze asfaltcentrales kunnen grote hoeveelheden asfaltmengsels produceren van verschillende samenstelling. Alle mengsels worden geleverd onder CE-keurmerk. In de mengsels kunnen en worden grote hoeveelheden asfaltgranulaat verwerkt die vrijkomen bij het frezen van asfaltlagen bij onderhoudswerken.

In Lelystad staan twee asfaltcentrales die geschikt zijn voor zowel kleine als grote hoeveelheden asfalt. De totale opslagcapaciteit bedraagt 1700 ton verdeeld over 10 compartimenten. De intensief gebruikte centrales, met daarbij door verwerking van steenslag, zand en asfaltgranulaat zwaar belaste onderdelen, vragen veel onderhoud door slijtage aan de “slijtdelen”. Dit onderhoud wordt in de winter uitgevoerd, de van oudsher minst productieve periode.

Uitgangspunt is daarbij dat altijd een van beide centrales in bedrijf is om toch, ook in de koudere en minder gunstige periodes, asfalt te kunnen produceren. Ook op koude winterdagen staat tenminste een van de asfaltcentrales stand-by voor calamiteiten en spoedeisend onderhoud aan de wegen.

Aan het onderhoud ligt een winterrevisieplan ten grondslag. Dit plan wordt opgesteld op basis van een aantal nauwkeurige inspecties met de nadruk op veiligheid, efficiency en duurzaamheid. Maar ook aanpassingen als gevolg van de huidige, veelal strengere, eisen t.a.v. milieu. Het uiteindelijke plan geeft aan welke onderdelen vervangen moeten worden zoals slijtplaten, transportkettingen en tandwielen. Zo wordt bijvoorbeeld de beplating aan de binnenkant van de silo's vervangen wat honderden meters laswerk inhoudt. In de komende periode wordt de warme ladder (waarop het transport van de



LELYSTAD

verwarmde steenslag van de droogtrommel naar het zeehuis plaatsvindt) vernieuwd en geïsoleerd om warmteverlies te voorkomen. Dit zowel in het kader van duurzaamheid maar ook vanwege kostenbesparing.

Het jaarlijks terugkerend onderhoud dat lastig en arbeidsintensief is, wordt geheel in eigen beheer door medewerkers, die het gehele jaar op de centrale werkzaam zijn, uitgevoerd. Het onderhoud houdt niet alleen in het vervangen van onderdelen maar ook op basis van ervaringen het invoeren van innovaties en verbeteringen door het gebruik van hoogwaardige materialen.

De winterrevisie van beide centrales is groot van omvang en niet te vergelijken met het onderhoud van andere installaties. Voorbeeld is het onderhoud aan de schraapladder (transportladder) die het asfalt uit de mengtrommel naar de silo's brengt. Voor dit onderhoud (eens in de 8 jaar) wordt de schraapladder losgekoppeld van de installatie en op de begane grond geplaatst. Dit omdat revisie op grote hoogte niet of nauwelijks mogelijk is uit oogpunt van veiligheid. Het uithijzen is een hele klus omdat de ladder zo'n 50 ton weegt en 48 meter lang is. Er zijn dan ook twee zware kranen nodig voor de demontage en het opnieuw inhijzen van de ladder. (Zie foto's)



BOCHTAFSNIJDING



VAARGEUL AMELAND

De bochtafsnijding van de vaargeul tussen Holwerd en Ameland op de Waddenzee hebben we in opdracht van Rijkswaterstaat in de maanden januari tot maart uitgevoerd. Dit ter verkorting van de vaarroute voor de veerdiensten en scheepvaart.

In tweeënhalve maand tijd is er 300.000 kuub zand en slib gebaggerd teneinde de vaarroute 900 meter korter te maken. Het gebaggerde materiaal is in de oude vaargeul gestort.

Er is met vijf schepen uit de eigen vloot en enkele ingehuurde schepen 6 dagen per week van 06:00 tot 22:00 gewerkt. Het ingezette materieel bestaat uit een sleehopperzuiger, 3 kraanpontons, 3 duwboten, splijtbakken, een peilboot en een ploegboot.

De bochtafsnijding dient niet alleen voor tijdwinst van de veerdiensten maar ook om op termijn het baggerbezwaar (het aantal te baggeren kuubs per jaar) te verkleinen en daarmee de natuur minder te belasten. Volgens planning is het werk eind maart opgeleverd en is de vaargeul vrijdag 12 april in gebruik genomen.



V O G E L W E G

Op 1 april is gestart met de werkzaamheden aan het groot onderhoud aan de Vogelweg. Het gaat om het traject Waterlandseweg tot het viaduct over de A-27 in de gemeente Almere. Het betreffende weggedeelte heeft een lengte van ca. 4 km. Het project bestaat uit 4 fases die aansluitend worden uitgevoerd.

De voornaamste werkzaamheden van het werk bestaan uit:

- Verbredingen incl. fundering aan de Vogelweg.
- Reconstructies kruisingen.
- Aanleg rotonde Vogelweg/Kievitsweg en rotonde Vogelweg/Nachtegaallaan
- Reconstructie aansluiting op- en afritten A27.
- Groot onderhoud aan de brug over de Hoge Vaart incl. reparaties brugdek en vervangen voegovergangen.
- Groot onderhoud aan het viaduct Vogelweg over de A-27 incl. reparaties brugdek en vervangen voegovergangen.

Om het werk te kunnen uitvoeren wordt per fase een omleidingsroute voor het verkeer ingesteld.

De werkzaamheden aan fase 1 zijn gestart met het uitvoeren van het groot onderhoud aan het viaduct over de A-27 en de reconstructie van de aansluiting van de Vogelweg op de A-27.

Voor het groot onderhoud aan het viaduct wordt het asfalt van het brugdek verwijderd, eventuele schades die zichtbaar zijn geworden gerepareerd en de voegrubbers (ACME 35) vervangen. Voordat het viaduct opnieuw van asfalt wordt voorzien wordt een bitumenlatexmembraam aangebracht. Bij de reconstructie van de aansluiting van de Vogelweg op de A-27 worden midden geleiders aangebracht. Zie ook pagina 15 over Girlpower on Girlsday.



De voor de realisatie van dit project benodigde dieselbrandstof bestaat uit biobrandstof (Hydrated Vegetable Oil) die aantoonbaar een CO2 reductie heeft van minimaal 40% t.o.v. reguliere diesel.

Vooraf wordt een berekening gemaakt van de verwachte hoeveelheid te gebruiken diesel. Deze hoeveelheid is speciaal ingekocht voor het project NJO Vogelweg en Noorderringweg.

H O G E R I N G A L M E R E



Gedeputeerde Jan de Reus van de provincie Flevoland gaf, in het bijzijn van onze omgevingsmanager Mente Bonestroo, in maart het startsein voor de realisatie van de verbreding van de Hogering bij Almere.

Het startsein bestond uit het onthullen van het informatiebord bij de Hogering. In het vorig nummer hebben wij reeds geschreven over het project zoals locatie van het wegvak, toe te passen techniek en de planning.

NOORDERRINGWEG



De Noorderringweg moet net als vele andere wegen in de provincie Flevoland worden verbreed van ca. 6,50 meter naar 7,50 meter. Het uit te voeren werk loopt vanaf de kern van Creil tot de rotonde bij Bant in de Noordoostpolder.

Het werk wordt in 3 fases uitgevoerd te weten:

Werkvak fase 1: Weg van Ongenade tot Bant.

Werkvak fase 2: Weg van Ongenade tot Wrakkenweg

Werkvak fase 3: Wrakkenweg tot in de bebouwde kom van Creil.

De voornaamste werkzaamheden en hoeveelheden:

Frezen asfalt	50.000 m ²
Bewerken grond	26.000 m ²
Aanbrengen funderingslaag met terrastab	27.000 m ²
Aanbrengen asfaltlagen	15.000 ton
Aanbrengen elementverharding	1500 m ²



Onder de bestaande weg bevindt zich onder andere een funderingslaag van Silex. Om deze laag af te voeren en te vervangen zijn hoge kosten gemoeid. Daarom is gekozen voor een Geocrete Stabilisatie omdat hierbij de bestaande Silex gecombineerd kan worden met klei uit de bestaande berm (verbreding) met het vrijkomende asfaltgranulaat.

Alle vrijkomende materialen worden in het werk hergebruikt. Uitzondering is uiteraard het teerhoudend asfalt dat naar een reiniger wordt afgevoerd. Om de kans van afscheuren van de verbreding te beperken wordt een deel van oude wegconstructie



gefreesd en gemengd met het naastliggend materiaal. D.m.v. stabiliseren met cement met en een speciale toevoeging, worden de materialen gebonden tot een nieuwe funderingslaag.

Het mengen van de verschillende materialen wordt uitgevoerd met een speciaal daarvoor ingerichte frees. Bij het stabiliseren wordt nogmaals gemengd met dezelfde frees maar nu met toevoeging van cement.

Vooraf is deze methodiek als proef uitgevoerd en onderzocht naar de geschiktheid hiervan door metingen en testen uit te voeren.

BAGGEREN OP DE



E E M S G E U L

In januari van dit jaar zijn we begonnen met onze sleepopperzuiger Marinus G aan het onderhoud van de vaargeul van de Eemshaven naar de Noordzee, ook wel de Eemsgeul genoemd.

Het baggerproces bestaat uit vier fases: (1) het zuigen van slib en zand, (2) het (vol-)varen met het materiaal in het beun naar de aangewezen verspreidingslocatie, (3) het storten van het materiaal en (4) het (leeg-)varen naar de volgende zuiglocatie. Het zuigen en vullen van de beunen duurt circa twee, wat onder andere afhankelijk is van stroming in de geul, het getij en de grootte van het te baggeren stuk geul. De locaties voor het storten van het materiaal zijn voorgeschreven en afhankelijk van het seizoen, wat met name met de bescherming van de nabije fauna heeft te maken. Het zand mag niet worden verhandeld.

De Eemsgeul is opgedeeld in 16 verschillende vakken. Tijdens het maken van deze reportage werd in vak H (het dichtst bij de Eemshaven gelegen) gebaggerd. Voordat er gebaggerd kon worden moest er eerst bepaald worden wat de huidige diepte in de geul is. Dit wordt gedaan door het peilen met surveyboot Manuel. Vervolgens wordt er bepaald hoeveel kuub er boven de nautisch gegarandeerde diepte (NGD), interventiediepte (10 cm onder NGD) en onderhoudsdiepte (OHD, 50 cm onder NGD) ligt. Aan de hand hiervan wordt een baggerprogramma opgesteld, waarin wordt beschreven op welke plek wij willen gaan baggeren. Na akkoord van de opdrachtgever baggeren wij de in het baggerprogramma beschreven locaties en hoeveelheden. Dit wordt gedaan met onze sleepopperzuiger Marinus G, welke verdeeld over 3 beunen een capaciteit van ruim 2.500 kuub heeft. Deze voldoet daarmee aan de eis van Rijkswaterstaat om te baggeren met een hopper met een minimale capaciteit van 2.500 kuub.

Een bijkomstigheid van het werken in de Eemsgeul waren de gevolgen van het overboord slaan van containers van de MSC Zoe begin januari. Buitengaats lag er een aantal containers in de Eemsgeul. Deze werden als eerste opgeruimd. Daarnaast dreef er ten tijde van de reportage bijvoorbeeld veel kleding, plastic en gordijnen in de geul. Hierdoor kon er schade aan het schip ontstaan. Inmiddels ondervinden we minimaal hinder van de containerinhoud.

Het gehele project duurt 2,5 jaar, met de mogelijkheid tot verlenging van 2 keer 12 maanden. Circa eens in de drie weken gaat de Marinus G naar 'binnen' om te bunkeren. Dat is het tanken van brandstof en water en het aan boord nemen van proviand. Voor de rest werkt het schip 24 uur per dag door en ligt het op zondag voor anker buiten de vaargeul.



H O P - O V E R V L E E R M U I S P O R T A A L

BERICHT VAN KNOOPPUNT JOURE

Ter hoogte van de Haustersingel over de A6/A7 is door Gebr. van der Lee een vleermuisportaal voor vleermuizen aangebracht. Deze zogenaamde Hop-over is in het verlengde van de boomwal, die haaks op de weg staat, geplaatst. Vanwege de aanleg van de afrit van de A7 vanuit Sneek is hier de weg verbreed.

De aangelegde Hop-over moet met de extra aanplant tussen de Hop-over en de boomwal voorkomen dat de vleermuizen verongelukken bij het oversteken van de verbrede weg en wordt door de vleermuizen als een obstakel gezien waardoor zij hoogte houden bij het kruisen van de weg. De Hop-over bestaat uit een portaal, vergelijkbaar met een verkeersportaal voor bewegwijzering of signalering, waarop een zwart raster van metaal is geplaatst.

De plaatsing van vleermuisportalen is niet helemaal nieuw, vanaf 2010 zijn deze Hop-overs geplaatst over de N356 bij Burgnum en de N33. Ook in het buitenland zijn enkele Hop-overs geplaatst zoals over de S3 in Polen.



VLEERMUIZEN

Europese vleermuizen eten meestal insecten, die in de avondschemer in de lucht gevangen worden met behulp van echolocatie. Veel vleermuissoorten zijn troglaxenen; ze slapen en overwinteren in vaak grote aantallen in grotten of, bij gebrek aan grotten, in ijskelders, bunkers en forten. Sommige vleermuizen overwinteren ook in boomholten, terwijl dwergvleermuizen hoofdzakelijk in huizen (in de spouw of op zolder) overwinteren. Vleermuizen zijn door hun gewoonte om in groepen te rusten zeer kwetsbaar. Bij instorting, overstroming en dergelijke kan een hele kolonie worden verwoest. Gecultiveerde landschappen worden vaak armer aan insecten. Veel vleermuizen hebben om zich te oriënteren 'corridors' nodig van heggen of bomenrijen om zich over grotere afstanden te kunnen verplaatsen: ze begeven zich niet graag ver van een peilbaar echobaken. In de Europese Unie zijn alle soorten bij wet beschermd.

VLEERMUIZEN IN FRIESLAND

In Nederland komen 20 vleermuissoorten voor waarvan 10 soorten in Friesland. Meer dan de helft hiervan kan in gebouwen worden gevonden. Tussen die soorten zijn er allerlei verschillen. Zo zijn er zeldzame en algemene soorten, kleine en grote soorten, vroeg vliegende en laat vliegende vleermuizen. Het is daarom belangrijk vleermuizen niet over één kam te scheren; wat bij het ene soort geen problemen geeft kan voor het andere soort sterk nadelig zijn. Het onderscheid tussen soorten kan overigens erg lastig zijn. Zo kan het nodig zijn de lengte van de vingers te meten of het gebit nauwkeurig te bestuderen om te weten met welke soort je te maken hebt.

CONTAINERS SCHIERMONNIKOOG

In januari heeft Gebr. van der Lee de gemeente Schiermonnikoog geassisteerd bij de opruimwerkzaamheden van de containerramp. Op het eiland, waar we een steunpunt met materieel hebben ten behoeve van permanent onderhoud aan het omvangrijke natuurgebied, waren donderdagochtend 3 januari 100 militairen aangekomen om de het strand te ontdoen van de aangespoelde containers en bijbehorende inhoud. Ook hebben vele eilandbewoners, toeristen en vrijwilligers uit het hele land geassisteerd bij de werkzaamheden.

De werkzaamheden van ons drietal, Chris Talsma, Ruud Overdijk en Wieger Harthoorn, bestonden hoofdzakelijk uit logistieke activiteiten en uit het gidsen van de defensievoertuigen naar de minder toegankelijke stranden en het faciliteren van materieel als tractoren en kippers. Hiervoor zijn ze door Schiermonnikoogs burgemesster Ineke van Gent persoonlijk bedankt.

Op Schiermonnikoog was circa 16 tot 20 kilometer strand bezaaid met 'rommel' die was aangespoeld sinds in de nacht van 1 op 2 januari tijdens een storm 345 zeecontainers overboord van een containerschip waren geslagen. Van de gevreesde zakken die het uiterst giftige benzoylperoxide bevatten zijn er drie gevonden. De gevonden zakken zijn vervolgens door de brandweer afgevoerd. Wanneer deze zakken in zee zouden blijven en openscheuren zou dat zeer schadelijk voor flora en fauna zijn geweest. In dat geval was een milieuramp onvermijdelijk.



GIRLPOWER ON GIRLSDAY

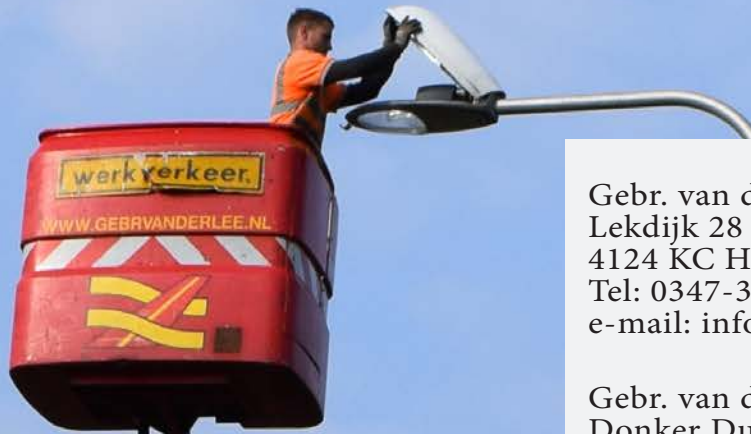


Op onze bouwlocatie aan de Vogelweg nabij Almere bezochten donderdag 11 april 13 enthousiaste meisjes van groep 8 van basisschool Panta Rhei uit Zeewolde het werk. Dit bezoek vond plaats in het kader van de landelijke Girlsday, een initiatief van VHTO. Dit landelijk expertisebureau voor meisjes/vrouwen en bèta/techniek, zet zich in om de participatie van meisjes en vrouwen in bèta, techniek en ICT te vergroten.

Aan de Vogelweg zijn we actief met de aanleg van twee rotondes en met de verbreding van de weg aan weerszijden. Onze projectleider ter plaatse, Irma Ootes, ontving de 'civiel technische wegebouwers in spe' en leidde ze rond op de bouw.



GEBR
VAN DER LEE



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

Leesmagazine is een kwartaaluitgave van Gebr. van der Lee

Redactie:

twf@gebrvanderlee.nl

front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl

www.gebrvanderlee.nl

