

2019

nr. 30

 GEBR
VAN DER LEE

Leesmagazine



INTERVIEW MET
JUBILARIS MARK
OOSTVEEN (Pg.4-6)



WEGMARKERINGEN
(Pg.14-15)



PROVINCIE
ZUID-HOLLAND
SLUISINSPECTIES
(Pg. 18-19)

V O O R W O O R D

Beste lezer,

Na de vakantieperiode is alles weer in volle gang, al heeft niet iedereen van de vakantieperiode kunnen genieten. Een deel van de medewerkers heeft doorgewerkt om de door de opdrachtgever(s) geplande werkzaamheden uit te voeren. Dat is overigens naar alle tevredenheid verlopen.

Dit geldt helaas niet voor alle projecten in ons land. De Raad van State, het hoogste Rechtscollege in Nederland, heeft een streep gezet door een groot aantal projecten vanwege het programma voor de aanpak van stikstof, het inmiddels bekende ‘Stikstofbesluit’. Het gaat daarbij niet alleen om woningbouw maar ook om projecten in de infrastructuur. Voor welke projecten dit geldt is nog niet over de volle breedte duidelijk maar dat de uitspraak gevolgen zal hebben is wel duidelijk. Gelijktijdig legt een vervuilend stofje, PFOS genaamd, de baggerwereld lam. Per 1 oktober moet elk schopje grond dat verplaatst wordt onderzocht worden. Op korte termijn betreft dit een gigantische klus waarvan wordt verwacht dat de verschillende gespecialiseerde laboratoria dit niet aankunnen. We gaan er echter vanuit dat politiek Den Haag met oplossingen komt om bovengenoemde problemen te reguleren.

In deze uitgave besteden we aandacht aan een aantal projecten in Flevoland zoals de reconstructie van de Larserweg tussen de A6 en de Gooiseweg. Met een enorme inzet van menskracht en materieel is het werk ruim binnen de planning geklaard. Tevens plaatsen we het interview met Mark Oostveen die onlangs zijn 25-jarig jubileum heeft gevierd. Het interview geeft ook inzicht in de geschiedenis van de totstandkoming van de asfaltcentrale. Verder berichten we over de werkzaamheden van onze markeringsploeg.

We wensen u veel leesplezier.

Gebr.van der Lee



GROETEN VANAF SCHIERMONNIKOOG



De redactie kreeg deze kleurige ansichtkaart toegestuurd van onze collega's op het eigen steunpunt van Gebr.van der Lee op Schiermonnikoog

MARK OOSTVEEN

VAN MOLENBAAS TOT BEDRIJFSLEIDER ASFALTDIVISIE



Als vakantiewerker begon hij in 1989 in Hagestein. In 1994 kwam hij officieel in dienst en dat hebben we zojuist gevierd. Theo en Bep van der Lee zijn met een enorme taart vanuit Hagestein naar Lelystad gekomen om Mark te feliciteren en nadat deze in de kantine is aangesneden in het bijzijn van collega's beginnen we met het interview.

Wat is je achtergrond?

Ik deed havo-atheneum maar mijn vader kwam op het goede idee om 'iets concreets' zoals hij dat noemde te gaan doen en dus ging ik naar de mts met de bedoeling daarna naar de hts te gaan. Maar ik liep in die tijd al als vakantiewerker bij Van der Lee en in datzelfde jaar dat ik kon beginnen op de hts begonnen we hier in Lelystad geheel in eigen beheer met de bouw van de asfaltcentrale.

Waaruit bestonden je eerste werkzaamheden?

Voornamelijk uit maaien en snoeien langs de snelwegen. Dat deed ik op zaterdagen en in de schoolvakanties, maar ook na schooltijd. Vijf jaar lang verrichtte ik de nodige hand- en spandiensten. Het was in 1994 dat ik meehielp met de voorbereidingen voor een asfaltcentrale in Lelystad op een stuk aangekocht terrein. Onder leiding van 'ome' Piet Bezooen waren we druk met betonwerkzaamheden ten behoeve van de funderingen en de losvakken. Begin 1995 werd de asfaltcentrale gebouwd. Na mijn eindexamen op de mts hielp ik mee met de bouw van de asfaltcentrale en het was in die periode dat Theo van der Lee mij vroeg of ik niet een jaartje wilde helpen met het opstarten van de centrale. Dat sprak me meer aan dan de schoolbanken van de hts. Nico van der Lee en ik begonnen onder leiding van een team van drie Duitse monteurs van de leverancier met het opbouwen. Na de zomer begonnen Nico en ik, met hulp van Wim Blom, op volautomatische wijze asfalt te produceren. De rest is geschiedenis en ben ik zoals je begrijpt nooit aan de hts begonnen waardoor we zojuist, 25 jaar na dato, hebben kunnen genieten van een heerlijke taart.

Je bent een echte technicus

Niemand wordt technisch geboren maar ik was van mezelf niet onhandig. De bouw van de asfaltcentrale en met name de

DE MOUW OPSTROPER

ingebruikname versnelden die ontwikkeling enorm. Zodra de bouw gereed was stonden we er alleen voor. De kunst van asfalt draaien hebben we onszelf moeten aanleren en dat ging in het begin absoluut niet vanzelf. Nadat het Duitse team was vertrokken hebben we elke storing zelf moeten verhelpen en elk kapot machineonderdeel, veelal veroorzaakt door onkunde, zelf vervangen. Uiteindelijk hebben we het allemaal zelf moeten ontdekken al kon het in die tijd wel eens uren duren eer we een klein mankement hadden gevonden. We hebben ons alles zelf eigen gemaakt. En geloof maar dat we daar dag en nacht aan hebben gewerkt.

Eigenlijk is het een fantastisch verhaal. Mouw opstropen en aanpakken

Klopt, dat is het, en dat geldt eigenlijk voor alles wat we hier doen. Op een gegeven moment kwam Gebr. van der Lee in aanraking met 'grijs' nadat het ooit was begonnen met 'groen' wat betekende dat we na het maaien en snoeien van de bermten uiteindelijk ook met asfalt te maken kregen. De opdrachtgever verwachtte van een aannemer dat het steeds werkzaamheden uitvoerde die bij de aanleg en onderhoud van wegen horen. En zo ontstond het plan om zelf asfalt te gaan produceren, zoals we zoveel in eigen beheer doen. Dat leidde ertoe dat we een centrale kochten maar eer dat dit qua vergunningen was geregeld waren we al gauw twee jaar verder. De componenten lagen hier op het terrein opgeslagen, maar uiteindelijk kregen we het voor elkaar en zijn we gaan bouwen.

Maar in het begin, wanneer we even niet verder konden met de bouw, dan deed ik nog wel ander werk. Zo kwam ik op een gegeven moment op de Waddeneilanden terecht. Eddy van der Lee had een vent nodig voor een werkje daar en al was ik zo groen als gras, ik heb een tijdje op Terschelling gezeten wat ik overigens heel interessant vond om te doen. Ik had ook een heel leuk team mensen waardoor ik in staat was dat werk succesvol af te ronden. We werkten daar aan het groene strand en later heb ik op een waterwerk bij Ameland stortsteen geplaatst op wiepen (bodembeschermers) in zee. Dan moest ik de schepen zoals duwbotten en een ponton positioneren en dan meerde een zeeschip aan en deed ik de coördinatie en het op locatie storten. En dat vind ik juist het leuke van werken: ik had geen enkele ervaring als uitvoerder maar met de juiste



M A R K O O S T V E E N

instelling was het een kwestie van aanpakken. Je kreeg grote vrijheid en ik heb veel te danken aan de samenstelling van de teams waardoor ik veel leerde. Het was vroeger ook minder gecompliceerd, minder dossiers en papierwerk. ‘Niet lullen maar poetsen.’

Maar uiteindelijk werd de asfaltcentrale jouw dagelijkse werk.

Na voltooiing werd ik de eerste operator. Samen waren Nico en ik dagelijks bezig met het draaien van asfalt. Later ging ik me ook bezighouden met de inkoop van grond- en vulstoffen. De inkoop van het bitumen liep aanvankelijk via Nico; de bitumenopslag in Dordrecht bestond nog niet maar omdat we toen al wel in het gespecialiseerde bitumenvervoer deden regelden Nico en de broers dat via het eigen transportbedrijf. Naarmate we steeds meer gingen produceren kwamen er ook meer mensen bij en verschoven mijn werkzaamheden meer naar de inkoop- en de organiserende kant. Ook hebben we nooit stilgestaan als het om modernisering, innovatie, capaciteitsvergroting en duurzaamheid ging. We hebben in de jaren altijd actief aan het verbeteren van de productie gewerkt. Toen Nico naar de bitumenterminal in Dordrecht ging werd ik de ‘molenbaas’. Als bedrijfsleider houd ik me inmiddels ook bezig met de asfaltplanning en ben ik betrokken bij ons laboratorium, bij de kwaliteitswaarborg en de R&D-afdeling.

We doen uiteraard dagelijks aan kwaliteitscontrole. We hebben een aantal kwaliteitssystemen waar we regelmatig aan worden getoetst zoals BRL 9320 (bouwstoffen en milieu), FPC (Factory Production Control) met betrekking tot kwaliteits-technische zaken zoals grondstoffsamenstelling, keuring bouwstoffen en processen en door KIWA (extern kwaliteits-bureau).

‘als er geen rook uit de pijp komt klim ik in de telefoon’.

Hoe zien je dagelijkse werkzaamheden eruit?

Ik ben ’s ochtends om half zeven aanwezig en open voor de mannen en vrouwen van de centrale de deuren en drink dan koffie met ze. Daarna behandel ik de mail. Ik zit de laatste anderhalf jaar steeds meer op kantoor al glijp ik dagelijks nog naar buiten naar de molen. De taak van molenbaas is min of meer overgenomen. Daardoor kan ik me richten op zaken als milieu, kwaliteit, vergunningen, asfaltplanning, inkoop en onderhoud en innovaties. Voer dagelijks overleg met de molenbaas en het productieteam en ‘als er geen rook uit de pijp komt klim ik in de telefoon.’

Heb je nog anekdotes? Verhalen over vroeger?

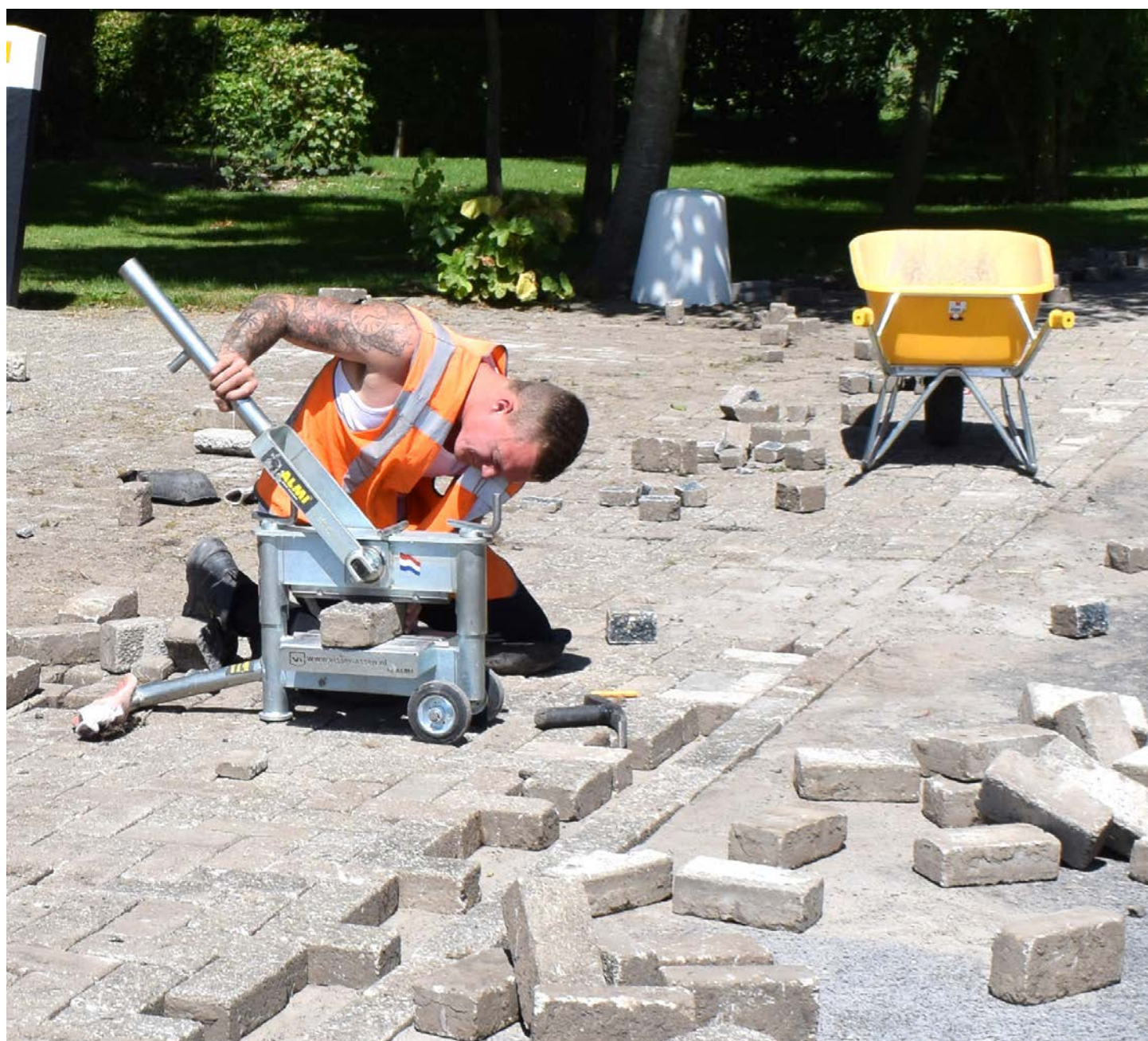
Meer dan je denkt. Ik heb in de begintijd nog samen met de broers geasfalteerd, de een op de balk, de ander met de lans. Dat was een mooie tijd. We schuwden geen uitdagingen en soms was het een groot avontuur. Maar het bedrijf groeide en de gebroeders zijn enorm meegegroeid met de tijd. Vroeger waren de lijnen met de opdrachtgever korter, we waren een hechte club en omdat de veiligheidsvoorschriften toen nog minder uitgebreid waren als nu pasten en letten we voortdurend op elkaar. Het was overzichtelijker, we kenden iedereen. We waren creatief en flexibel. Er was een moment dat we gingen koffiedrinken bij Rijkswaterstaat en terwijl we de keet in lopen stapt degene voor me op een stalen rooster dat omhoog klapt en tegen mijn knie aankomt. ’s Avonds kon ik geen pas verzetten maar ik moest bosmaaien, wat ik leuk werk vond. Theo kwam kijken hoe het met me ging, zag dat ik me voortsleepte en zette me vervolgens achter het stuur van de botsabsorber en de chauffeur stond uiteindelijk met mijn bosmaaier in de berm te maaien. Zo losten we dingen onderling in goed overleg op en reed ik voor het eerst in een rijdende afzetting.

Mark Oostveen (45) is geboren en getogen in Hagestein, getrouwd en heeft een zoon van zes jaar. Op 23 juni 2019 vierde hij zijn vijftienvigjarig jubileum bij Gebroeders van der Lee.

G E M E E N T E D R O N T E N

Voor de gemeente Dronten is een groot aantal onderhouds- en verbeteringswerken uitgevoerd. Deze werken zijn zeer divers. Zo is de Ottolanderlaan, een weg dwars door het fruitteeltgebied tussen Dronten en Biddinghuizen, overlaagd. Doordat de weg daardoor hoger kwam te liggen voldeden de aansluitingen en inritten bij verschillende fruittelers niet meer. Om die reden is een aantal stratenmakers in de weer geweest om de inritten weer goed aan te laten sluiten met de nieuw geasfalteerde weg. Ook zijn de bermen langs de hele laan aangevuld tot de nieuwe weghoogte.

Op de foto's is het werk van de stratenmakers te zien. Daar waar de inritten niet uit klinkers bestonden maar uit betonnen (stelcon)platen zijn deze met een mobiele kraan gelicht en later op het aangevulde zandbed teruggeplaatst. Door de goede contacten met de omgeving en de bekwaamheid van de stratenmakers zijn de werkzaamheden tot volle tevredenheid van de bewoners uitgevoerd.



G R O O T O N D E R H O U D



In Leesmagazine 29 schreven we al over het project “Groot onderhoud Vogelweg” bij Almere. Het te reconstrueren gedeelte van de Vogelweg is 4 km lang en bestaat uit 4 fases. Het betreft verbreding van de Vogelweg incl. fundering, de reconstructie van kruisingen, groot onderhoud aan de brug over de Hoge Vaart en aan het viaduct over de A-27. Onlangs zijn de werkzaamheden aan 2 kruisingen voltooid. De kruising Tureluurweg-Kievitsweg met de Vogelweg en de kruising Nachtegaallaan zijn omgebouwd tot rotondes.

Tot de werkzaamheden om tot een rotonde te komen behoren:

- ▶ Aanbrengen van een fundering van menggranulaat
- ▶ Aanbrengen van een asfaltconstructie met een deklaag van 35mm SMA-NL 11B
- ▶ Aanbrengen van een “rammelstrook” aan de binnenzijde van 260mm van gefigureerd beton met cobblestone motief
- ▶ Aanbrengen van middengeleiders met voegstone keiformaat, halfsteens verband.
- ▶ Het fietspad dat de Kievitsweg kruist uitvoeren in een 160mm dikke betonverharding
- ▶ Het fietspad dat de Vogelweg kruist uitvoeren in rood asfalt.

Beide rotondes zijn inmiddels in gebruik genomen.



VOGELWEG ALMERE



Veiligheid Vogelweg tussen de A27 en Waterlandseweg

De groei van de woonwijken Almere Hout en Oosterwold zorgt voor een veranderde verkeersstroom op de Vogelweg. Werd de Vogelweg vooral gebruikt voor het doorgaande verkeer tussen Almere en Lelystad nu is dat veranderd en wordt het gebruikt voor het bestemmingsverkeer naar de woonwijken. Om de veiligheid te vergroten worden er verschillende maatregelen genomen.

De snelheid op dat gedeelte van de Vogelweg wordt verlaagd van 80 km/h naar 60km/h. Bij de kruisingen met de Nachtegaallaan en Kievitsweg zijn twee rotondes aangelegd. Rotondes verlagen de snelheid op een kruising en creëren een veilige mogelijkheid om af te slaan van en naar de woonwijken, ook voor de (brom)fietsers.



Gedeputeerde Jan de Reus van provincie Flevoland en wethouder Maaïke Veeningen van gemeente Almere openen vrijdag 28 juni jongstleden de vernieuwde Vogelweg bij Almere. Alle buurtbewoners waren uitgenodigd om de nieuwe weg feestelijk in te wijden.



GEBR. VAN DER LEE

SPECIALIST OP HET GEBIED VAN TRANSPORT, OPSLAG EN HET MODIFICEREN VAN BITUMEN.



In Dordrecht staat de tankterminal van Gebr. Van der Lee. Hier wordt niet alleen in een complex aan tanks bitumen opgeslagen maar er wordt ook gemodificeerd. Hierdoor wordt de samenstelling en daarmee de eigenschap van het product aangepast. Dit gebeurt in nauwe samenwerking tussen opdrachtgevende oliemaatschappijen en ons eigen laboratorium in Lelystad. Op laatstgenoemde vestiging wordt de samenstelling van het bitumen ontwikkeld en de kwaliteit gecontroleerd.

De terminal ligt zeer gunstig in het zeehavengebied van Dordrecht dat ook is aangesloten op het havengebied van Rotterdam en waardoor grote zeeschepen direct in de tankterminal kunnen lossen. Daarbij is Dordrecht aangesloten op de grote rivieren zodat het bitumen niet noodzakelijk over de weg vervoerd hoeft te worden en waardoor grote volumes met eigen tankauto's en schepen snel binnen Europa over zee en binnenwateren vervoerd kunnen worden.

Essentieel voor het vervoer is dat het bitumen op de juiste temperatuur afgeleverd dient te worden. Temperatuurschommelingen leiden niet alleen tot kwaliteitsverlies maar zijn nadelig voor het te produceren eindproduct.

TANKTERMINAL DORDRECHT



GROOT ONDERHOUD N302



Gebr. van der Lee heeft gedurende de zomerperiode het groot onderhoud van de N302 tussen de A6 en de Gooiseweg uitgevoerd. Hierbij werd de deklaag vervangen en de weg aan beide zijden verbreed. De afrit van de A6 vanuit de richting Amsterdam heeft daardoor een verbeterde inrichting gekregen. Het onderhoud bestond uit 7 verschillende fases waarbij de Larserweg zoveel mogelijk openbleef voor het verkeer. In enkele gevallen werd de weg echter afgesloten, dit voornamelijk 's nachts, en golden er omleidingsroutes. De werkzaamheden vonden plaats tussen 1 juli en 24 augustus.

Fasering

De eerste fase van het project bestond uit de reconstructie en overlaging van het kruispunt Vogelweg. Vervolgens kwamen in juli de noordbaan vanaf Hoge Vaart tot aan de Vogelweg, daarna de Vogelweg tot aan de kruising Meerkoetenweg, in augustus het Larserplein bij de aansluiting op de A6 en de Meerkoetenweg tot aan de Pascallaan en ten slotte het kruisingsvlak Larserweg-Eendenweg aan de beurt.

Bij de verschillende fases werd er onderscheid gemaakt tussen werkzaamheden van korte duur, veelal in de nacht, en werkzaamheden waarbij de verkeersmaatregelen bestonden uit het toepassen van het 2-0 systeem. Voor het 2-0 systeem (2 stroken op een baan in gebruik, andere baan beschikbaar voor werkzaamheden) werd al het verkeer naar een baan gestuurd welke werd gescheiden door een stalen barrier. De beschikbare breedte per strook was beperkt waardoor de maximumsnelheid niet hoger kon en mocht zijn dan 50km/h.

LARSERWEG LELYSTAD

Opdrachtgever provincie Flevoland heeft in een krantenartikel zijn waardering uitgesproken over de goede kwaliteit van het werk en de enorme inzet van onze medewerkers. Het werk is ruim binnen de gestelde termijnen gerealiseerd terwijl de weersomstandigheden extreem waren zoals 2 hittegolven, waarvan één boven de 40 graden. Als dank voor de grote inzet biedt de provincie alle medewerkers die dag en nacht aan het project hebben gewerkt een barbecue aan.

De werkzaamheden bestonden uit:

Straatwerk	800	m ²
Verwijderen en aanbrengen markeringen	30	km
Frezen asfalt	135.000	m ²
Opbreken asfalt	1.500	m ²
Grondwerk	12.000	m ³
Aanbrengen funderingslagen	10.000	m ²
Aanbrengen asfalt	23.500	ton
Detectielussen	100	stuks
Opnemen en aanbrengen geleiderail	370	m
Toepassen verkeersmaatregelen	8	maal



De nieuwe profileerdeklaag op de Larserweg heeft een dikte van gemiddeld 38 mm en bestaat uit een mengsel van SMA-NL 11B. De deklaag is aangebracht op het gefreesde asfalt en op het nieuwe asfalt van de verbredingen. Op delen, nabij de kruisingen, is SMA-NL 11B PMB aangebracht. PMB is een mengsel van polymeer gemodificeerd bitumen met een verhoogde weerstand tegen vervormingen, als gevolg van optrekkend en afremmend verkeer.

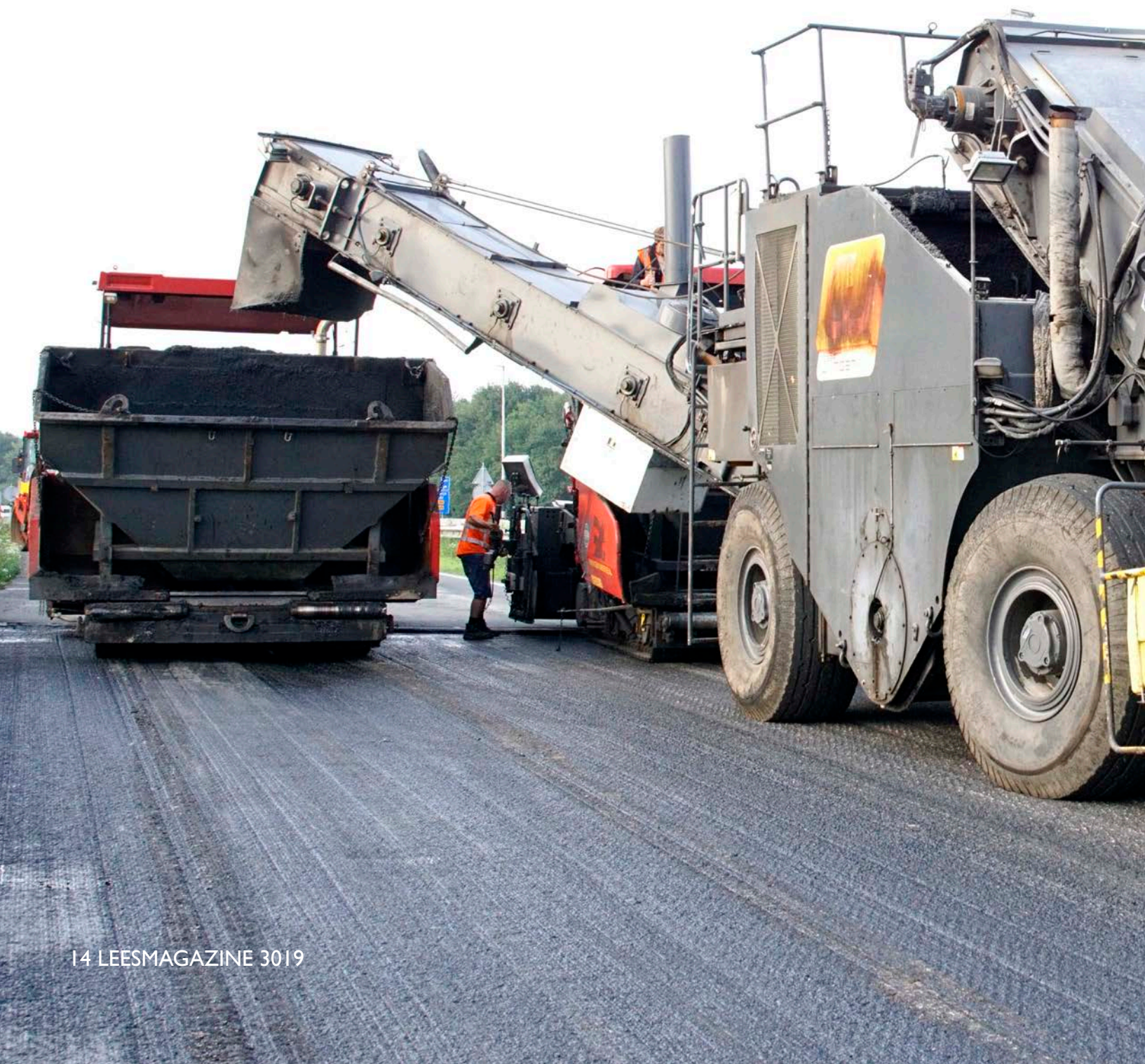


SHUTTLE BUGGY

Voor de uitvoering van een aantal (RAW)contracten, de laatsten voor Provincie Flevoland en Gemeente Dronten, wordt het gebruik van Shuttle Buggy's bij het verwerken van asfalt vereist. De reden hiervoor is dat het gebruik van Shuttle Buggy's de kwaliteit van het homogene asfaltmengsel ten goede komt.

De Shuttle Buggy wordt tussen de vrachtwagen en spreidmachine ingezet. De vrachtwagen kan direct bij aankomst op het werk al het asfalt in een keer kwijt in de Shuttle Buggy die tevens dienst doet als rijdende silo. De Shuttle Buggy is zelfrijdend en hoeft dus niet voortgeduwd te worden door de spreidmachine, hierdoor behoren oneffenheden in het asfalt door het aanstoten van de vrachtwagen tegen de spreidmachine, tot het verleden.

De Shuttle Buggy mengt het asfalt nog eens extra waardoor een betere kwaliteit ontstaat. Het asfalt in de silo van de Shuttle Buggy wordt via een transportband naar de hopper van de spreidmachine gevoerd.



M O B I E L E S I L O

Het is niet noodzakelijk dat de Shuttle Buggy een vaste plaats inneemt ten op zichte van de spreidmachine omdat de transportband zwenkbaar is zodat het zelfs mogelijk is dat de Shuttle Buggy naast de spreidmachine kan functioneren.

De voordelen op een rij:

- ▶ Betere menging dus een hogere homogeniteit
- ▶ Geen onvlakheden (stopplekken) in het asfalt doordat de asfalt-afwerkmachine niet stopt
- ▶ Continue aanvoer
- ▶ Besparing op asfalttransport
- ▶ Grotere verwerkingscapaciteit



M A R K E R I N G E N

Wegmarkeringen worden veelal aangebracht op wegenbouwprojecten die Gebr. van der Lee in uitvoering heeft. Voor het aanbrengen van markeringen (belijning) op wegdekken beschikken we over een team opgeleide medewerkers en een uitgebreid sortiment materieel en hulpmiddelen. Er wordt gewerkt zoals beschreven in BRL 9142/02 “Appliceren van wegmarkeringsmaterialen” en de afgeleide daarvan: het kwaliteitshandboek voor wegmarkeringen. Toegepast wordt een aantal verschillende producten met specifieke kenmerken met hun voor- en nadelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen permanente en tijdelijke markeringen.

Wegenverf

Dit is een eenvoudig en relatief goedkoop product. Wegenverf heeft een goede balans in zichtbaarheid zowel op de dag als in de nacht. Wegenverf bestaat uit bindmiddel, pigment, vulstof en oplosmiddelen. Nadeel van wegenverf is dat deze regelmatig opnieuw moet worden aangebracht vanwege de beperkte slijtvastheid. (om de 1-2 jaar). Wegenverf is in verschillende kleuren aan te brengen en wordt ook gebruikt voor tijdelijke markeringen in af te zetten weggedeeltes.

Thermoplast

Dit is een markering die wel 10 jaar meegaat, dus duurzaam is en daarom vaak wordt toegepast. Thermoplast is elastisch en in verschillende diktes uitvoerbaar. De thermoplast wordt verwarmd tot 150°-180° en wordt machinaal of handmatig (figuraties zoals blokken/pijlen/etc.) aangebracht.



M A R K E R I N G E N

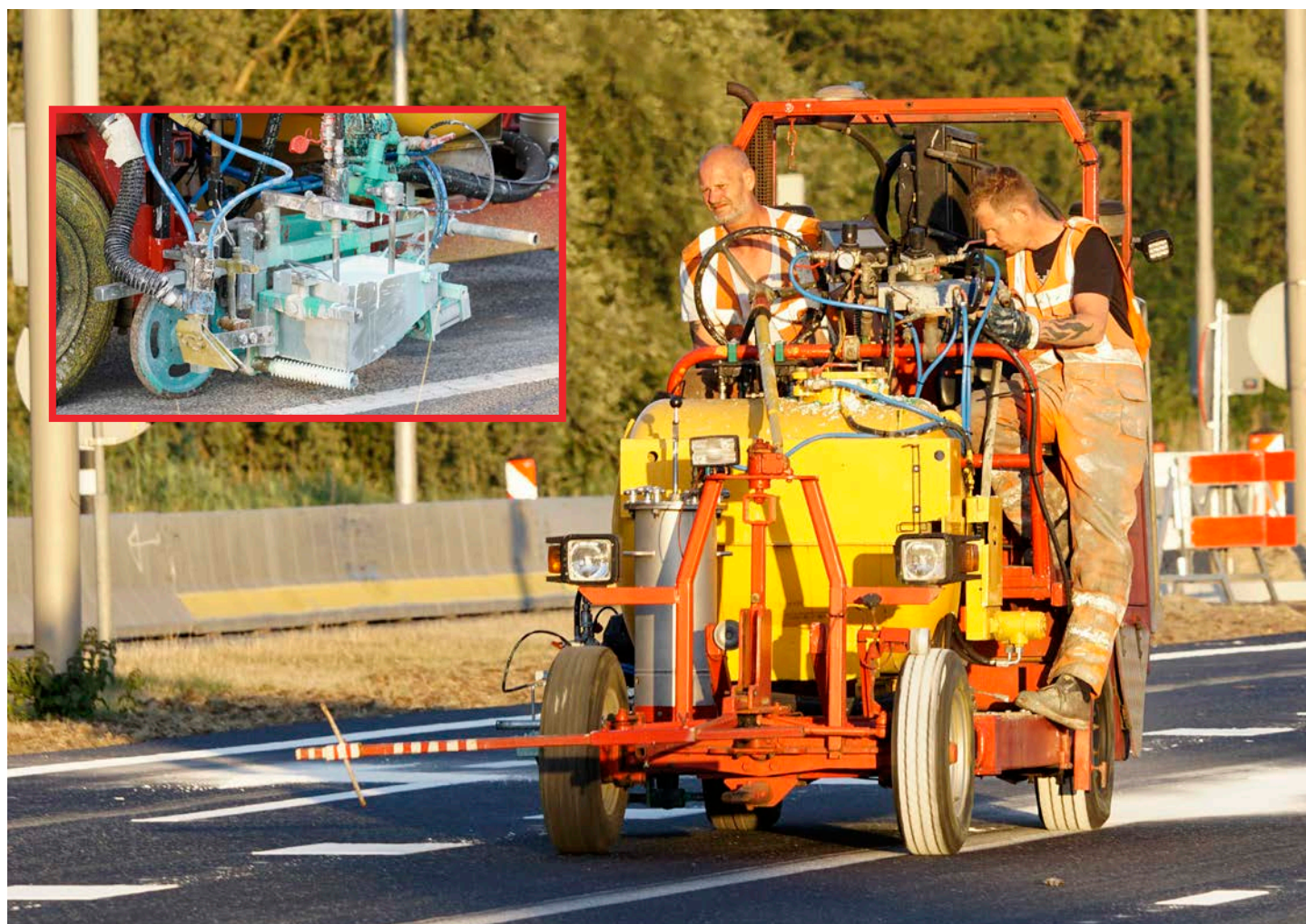
Koudplast

Deze toepassing is het meest duurzame product en daarom geschikt voor het toepassen bij zwaar verkeer. Koudplast heeft een zeer hoge slijtvastheid en reflecterende eigenschappen. Koudplast heeft verschillende toepassingen. Een bekende markeringsvorm is de agglomeraat. Deze heeft een open structuur (bij een dekkingsgraad van ca. 60%). Ook wel spettermarkering genoemd. Dat zorgt voor een optimaal reflecterend oppervlak bij droog weer en regen. Daarbij heeft het een goede waterafvoerende werking.

Materieel

Gebr. Van der Lee beschikt voor het aanbrengen van markeringen over het volgende materieel:

- ▶ Mercedes trekker met oplegger met 2 stookketels van 1000 liter, figuratiemallen en registratieapparatuur.
- ▶ Man-vrachtauto tbv. Figuratie, figuratiemallen, handsloffen, markeringsmaterieel en keuringsapparatuur.
- ▶ Thermo-markeringsmachine Hofmann met een inhoud van 400 liter.
- ▶ Agglomeraat-markeringsmachine Bristar t.b.v. het aanbrengen van koudplast.
- ▶ Verf-markeringsmachine Grun met een inhoud van 350 liter.
- ▶ Thermo-figuratiekar met een 350 liter thermoketel.
- ▶ Wegdekdroger/mobiele brander.
- ▶ Verf-figuratiekar Bristar. Met een inhoud van 350 liter.



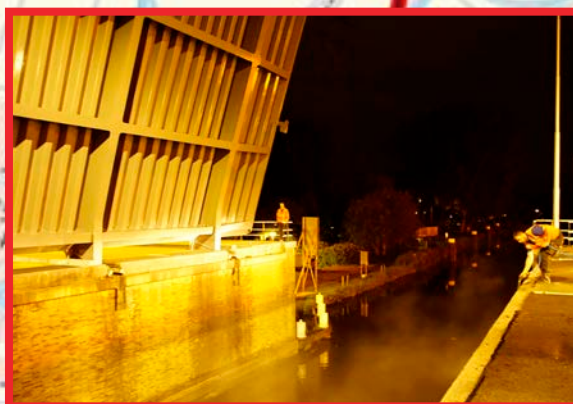
RIVIERENLAND ZUID-HOLLAND

Provinciale vaarwegen Zuid-Holland

Traject indeling

LEGENDA

- 1 Delftse Schie, Rijn-Schiekanaal, Haagse Trekvljet
- 2 Rijn-Schiekanaal
- 3 Korte Vlietkanaal, Oude Rijn
- 4 Rijn-Schiekanaal, Oude Rijn, Leidse Trekvljet
- 5 Zijl
- 6 Heimanswetering, Woudwetering, Oudewetering
- 7 Aarkanaal
- 8 Oude Rijn
- 9 Gouwe, Otwegwetering
- 10 Merwedekanaal, Zederik-kanaal



BRUGGEN & SLUIZEN BLAUWBESTEK



Blauwbestek DOS-2014-3405

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

In het areaal dient een groot aantal bruggen onderhouden te worden door één keer per jaar te reinigen. Dit reinigen bestaat uit het bezemschoon maken van en daarna (nat) reinigen en wel zodanig dat alle aangroeiingen, zoutresten en vervuiling volledig verwijderd zijn zonder daarbij de conservering van de dekken te beschadigen. De vrijgekomen vervuiling wordt naar een erkende verwerkingsinrichting vervoerd. Er wordt zowel vanaf de bruggen als vanaf het water gewerkt. Zoals op de foto's in Leiderdorp de Spanjaardbrug en de Zijlbrug. Het reinigen van de basculebruggen wordt door middel van hogedrukspuiten uitgevoerd.

Onderwaterinspectie sluisen en keerdeuren

De inspecties hebben tot doel het vaststellen van schades aan de kunstwerken inclusief damwandconstructies, schuifdeuren en drempels. De onderwaterinspecties worden uitgevoerd door een duikploeg bestaande uit tenminste 2 duikers en 1 duikersassistent op de wal. De duikers zijn uitgerust met communicatieapparatuur en staan continu in verbinding met de wal.

Per inspectie wordt een fotorapportage opgesteld waarop mogelijke gebreken en schades zijn te zien en bevatten een hersteladvies. Naast het inspecteren worden met behulp van de duikploeg ook de keerdeuren gangbaar gehouden door het schoonmaken van de drempels. Hiervoor wordt een mobiele kraan met knijper ingezet en komt ongeveer 25 m³ baggerspecie vrij.



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.com

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.com

COLOFON

Leesmagazine is een kwartaaluitgave van Gebr. van der Lee

Redactie:

twf@gebrvanderlee.nl

front-office.lelystad@gebrvanderlee.nl

www.gebrvanderlee.nl