

Nationaal Verkeers- en ter discussie gesteld

Op woensdag 1 december 1999 stelde het Nederlands Wegencongres het Nationaal verkeers- en vervoersbeleid ter discussie. Na een introductie door de minister van Verkeer en Waterstaat, mevr. T. Netelenbos, ondervroeg Edwin Rutten zes vertegenwoordigers van diverse maatschappelijke groepen. De zaal kreeg in de koffiepauze de gelegenheid om vragen en meningen in te dienen. Vervolgens kreeg iedereen de gelegenheid om mee te praten over het beleid.

Als algemene teneur van de ochtend viel te beluisteren dat er meer aandacht aan de fietser besteed moet worden. Een andere opmerkelijke tendens was dat niemand de mobiliteit zelf ter discussie stelde. Daarmee liep men al vooruit op de VROM-raad die begin 2000 in haar advies ook constateerde dat de mobiliteit een gegeven is. Het advies hield onder meer in dat het beleid zich zou moeten richten op sturing van de effecten.

In de middag verspreiden de circa 700 deelnemers zich over de 6 parallelsessies. Deze sessies boden de gelegenheid dieper op specifieke onderwerpen in te gaan. Opmerkelijk was dat in verschillende sessies aandacht besteed werd aan de ontwikkeling naar eisen aan het eindresultaat. Het duidelijkst kwam dit in de sessies over materialen en wegdekeigenschappen naar voren. Daarbij ging het over zowel de prestaties van het oppervlak als de (constructieve) waarde gedurende de levensduur.

Prof.dr.ir. A.A.A. Molenaar leidde de sessie 'functionaliteit asfalt rationeel bekeken'.

Functionele eisen, waar hebben we het over?

Ir. J.P.J. van der Heide, VBW-Asfalt, maakte duidelijk dat de eindgebruiker bepaalt of de verharding voldoet. Die



Overhandiging Advieswijzer door ing. J. Hermes; voorzitter Vereniging Stadswerk Nederland (r) aan drs. G.M. Bottinga, gemeente Den Haag (l).

eindgebruiker heeft heel verschillende eisen; een autosnelweg, woonstraat, bedrijfsverharding of een sportterrein

hebben immers een heel verschillende functie. Om deze functie te realiseren hebben de opdrachtgever en aannemer ieder een eigen taak. De relatie tussen deze beide partijen is vastgelegd in een contract (bestek). Hierin staan de eisen om het functionele gedrag te bereiken. Vanwege de grote variatie in gebruikseisen, omstandigheden en randvoorwaarden is iedere situatie uniek. In de afgelopen jaren tekenden zich enkele ontwikkelingen af. De verkeersbelasting neemt steeds verder toe, nieuwe producten verschijnen, het takenpakket van de overheid (grootste wegbeheerder) verandert. De technologische kennis neemt bij de aannemer sterker toe dan de overheid. Daarbij winnen gedragsmodellen terrein op de empirie. De effecten de ontwikkeling naar functionele eigenschappen op de contractverhoudingen zijn niet op voorhand te voorspellen. Daarom werken RWS/DWW en VBW-Asfalt samen in het project 'Functionele eisen in het contract'. In dit project worden als eerste stap functionele eisen op mengselniveau ontwikkeld. In proefprojecten wordt nagegaan hoe deze eisen in de praktijk kunnen worden ingevoerd.

vervoersbeleid



Sprekers sessie functionaliteit asfalt rationeel bekeken, vlnr: ing. J. Stigter, dr.ir. G.T.H. Sweere en ir. J.P.J. van der Heide.



Prof.ir. H.J.Th. Span (oud-voorzitter HNW) tijdens discussie.

Maatregelkeuze bij wegbeheer.

Uit een enquête onder de gebruikers van de in 1987 uitgebrachte CROW systematiek Rationeel Wegbeheer bleek dat een herziening nodig was. Dr.ir. G.T.H. Sweere, SHRP Nederland gaf, na een overzicht van de situatie en het wensenlijstje van de gebruikers, aan hoe het systeem is uitgewerkt. Belangrijkste element daarbij is dat het nieuwe systeem inzicht geeft in de effecten van de keuzes die het (gemeente)bestuur maakt bij het voor het wegonderhoud beschikbaar te stellen budget. Daarmee wordt aangesloten op de wens dat het bestuur in staat wordt gesteld hun politieke verantwoordelijkheid te nemen. De kwaliteit van de wegverhardingen wordt daartoe uitgedrukt in termen die het beleid aanspreken, zoals veiligheid en comfort. Op basis van door het bestuur te formuleren kwaliteitsdoelstellingen is dan een inschatting op netwerkniveau van het benodigde budget mogelijk. Bij de uitwerking is er op gelet dat de relaties tussen de gewenste kwaliteit en te kiezen onderhoudsmaatregel begrijpelijk, eenduidig en betrouwbaar moeten zijn.

Het resultaat is een lijst van wegvakken die aan onderhoud toe zijn, met een voorstel voor uit te voeren onderhoud. Dat voorstel wordt weergegeven in zogenaamde 'maatregelgroepen', waarbij alleen voor het op korte termijn uit te voeren onderhoud het detail van daadwerkelijke maatregelen wordt gegeven. Het bestuur krijgt een zogenaamde 'basisplanning en -begroting' voorgelegd om op basis van de eigen verantwoordelijkheid de keuze te maken het benodigde budget ter beschikking te stellen of de kwaliteitsdoelstellingen bij te stellen.

In de loop van het jaar 2000 vindt de nadere uitwerking in de vorm van ontwikkeling software programma's en voorlichting plaats.

Wegverhardingen rationeel vergeleken.

Hoe kunnen wegverhardingen rationeel vergeleken worden? Op deze vraag ging ing. J. Stigter, Grontmij Verkeer en Infrastructuur in. Hij maakte duidelijk dat een absoluut antwoord op deze vraag, die elke wegontwerper zich stelt, niet is te geven. Het is wel mogelijk om alle,

voor het betreffende project geldende, factoren volgens een vast systeem te wegen. Daaruit volgt een rangorde van de mate waarin de verschillende oplossingen voldoen.

Voor de kosten is de methode van 'netto contante waarde met oneindige horizon' toegelicht. In deze methode worden de kosten van aanleg en onderhoud gedurende een oneindige cyclus berekend. Hieruit volgt een fictief bedrag waarmee de weg tot in het oneindige voldoet aan de huidige functie. Naast de kosten spelen tal van andere factoren mee. Factoren die op zich niet onderling zijn te vergelijken. Denk aan de afweging tussen meer onderhoud ten opzichte van de mogelijkheden van hergebruik. Een model waarin aan hoofd- en subcriteria weegfactoren worden toegekend, maakt het mogelijk om de verschillende alternatieven te vergelijken. Hierdoor zijn bijvoorbeeld ook de resultaten van inspraak kwantificeerbaar.

(De methode is, met enkele voorbeeldberekeningen, uitgewerkt in het rapport 'Kosten en kwaliteit van wegverhardingen' dat bij VBW-Asfalt is te verkrijgen.)