

Mededelingen

Voorzitterswisseling Stoomwalsenclub Nederland

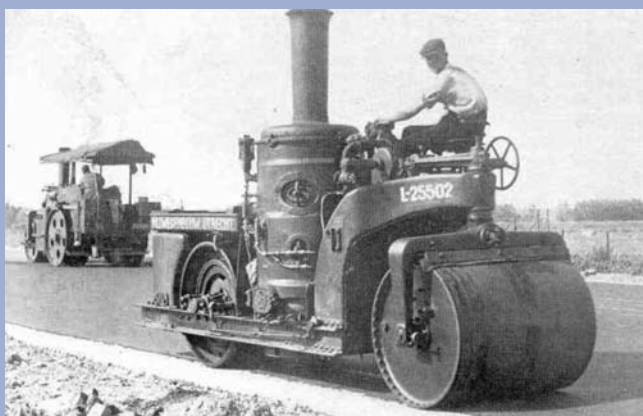
Jaap Kuitwaard heeft het voorzitterschap van de Stoomwalsenclub Nederland overgedragen aan Jan Willem Heijting. Jaap begon in 1993 als bestuurslid en kreeg later de voorzittershamer in handen. Hij heeft tal van initiatieven genomen waaronder de jaarlijkse Road Run, een sociale dag voor de leden waarop de stoomwalsen een tocht maken. Het sluitstuk van zijn bestuurlijke activiteiten was de aanschaf van een eigen stoomwals.

De Stoomwalsenclub

De Stoomwalsenclub Nederland werd in april 1969 opgericht. Doel was en is het behoud van zoveel mogelijk stoomwalsen, locomobielen, stoomauto's en stoomtractoren. De vereniging wil dit historische erfgoed niet alleen behouden maar ook in werking tonen. Naast stoomwalsen die eigendom zijn van wegenbouwbedrijven zijn er ook veel machines van particuliere eigenaren. In veel gevallen hebben zij zelf de machine grondig gerestaureerd. Naast de historische stoommachines bezitten diverse leden schaalmodellen van stoommachines die ook bedrijfsklaar zijn. In de meeste gevallen hebben zij deze zelf gebouwd. De eerste stoomwals die in Nederland werd geïmporteerd was de Aveling and Porter no 4711. in 1901. Deze stoomwals stond model voor het logo van de Stoomwalsenclub Nederland.

Koffiepot

Het was al lange tijd een wens van de Stoomwalsenclub om een eigen wals te bezitten. Het liefst een bijzonder type die makkelijk vervoerbaar is naar evenementen om daar in bedrijf te tonen. Najaar 2007 is het gelukt een bijzondere wals aan te kopen. Een zogenaamde 'koffiepot', zo genoemd vanwege de bouw. De 'koffiepot' was een begrip in



Den Haag, 1932: Aveling & Porter tandemwalsno 43 van de Mij. Wegenbouw Utrecht aan het werk op de Haagweg



Pruttelpot zou een geschikte naam zijn

Nederland. Het is een tandemwals waarvoor wel enige ervaring is vereist. Je zit er achterstevoren op, wat voor het sturen niet eenvoudig is. Deze wals wordt bij het Wegenbouwmuseum in Harderwijk gestald en is in te zetten bij openingen en andere bijzondere gelegenheden.



Model voor logo



Belang van stoom

Er wordt wel beweerd dat de mensheid vier grote uitvindingen heeft gedaan:

- het vuur
- het wiel
- de stoommachine
- de computer (transistor)

In de wegenbouw staat de stoomwals voor de start van de rijke historie van het asfalt die in de afgelopen decennia is opgebouwd. De stoomwals is immers het eerste stuk materieel dat heeft bijgedragen aan de verhoging van de kwaliteit van de asfaltverharding en de verbetering van de arbeidsomstandigheden van de medewerkers.

Van transport naar mobiliteit

Op 28 oktober 2008 was de presentatie van het boek 'Van transport naar mobiliteit'.

Dit kloeke tweedelige werk, één deel over de periode 1800 tot 1900 en het andere deel over de periode 1900 tot 2000, bevat een schat aan informatie.

Tijdens de presentatie bleek de waarde van dit omvangrijke werk. Een aantal actuele thema's als beprijzing, publiek-private samenwerking en modaliteiten werden in het licht van de historie geplaatst. Beprijzing als middel om het reisgedrag te beïnvloeden is niet nieuw. Tol wordt al van ouds geheven bij bruggen en sluizen. In 1833 gold op de meeste rijkswegen een uniform tarief per passage afhankelijk van het soort weggebruiker: paard, hondenkar of vrachtwagen. Waarbij voor de vrachtwagen het aantal paarden bepalend was voor het tarief. Ook met publiek/private samenwerking is al veel ervaring opgebouwd. Dit is heel duidelijk beschreven bij de ontwikkeling van de spoor- en waterwegen met tal van successen en mislukkingen.

De geschiedenis leert, zo stelde Ruud Filarsky bij de presentatie, dat de invloed van de kosten ondergeschikt zijn aan de invloed van de reistijd op de keuze van het middel van transport. De trage en comfortabele trekschuit heeft het afgelegd tegen de snelle maar riskante tocht per diligence. En dat terwijl de diligence drie tot vier maal duurder was. Een rit per diligence van Den Haag naar Utrecht kostte in 1830 zes dagen salaris voor een werkman. Dus om mensen te laten overstappen naar een andere vorm van vervoer is de reistijd bepalend.

Een ander aspect dat de auteurs meldden was de benadering van individuele transportmiddelen als fiets en auto door de overheid. Deze kwamen na de boot (trekschuit) en de trein waarvoor allereerst de aanleg van infrastructuur nodig was. Dit in tegenstelling tot de opkomst van de fiets en de auto die vervolgens infrastructuur nodig hadden. Het gebruik en de vereiste capaciteit voor fietsen en auto's heeft altijd voorgelopen op de beschikbare infrastructuur.

Beide boeken zijn niet alleen geschikt om te lezen maar ook om door te bladeren. Mede omdat de auteurs kozen voor een thematische indeling in chronologische volgorde. Daardoor komen enkele aspecten wel eens terug maar verhoogt het leesplezier enorm.

Al op de eerste pagina's van het eerste deel staan staatjes die intrigeren om de tekst te lezen. Uit de eerste hoofdstukken blijkt al dat vele ontwikkelingen tot stand zijn gebracht door de persoonlijke ambitie van mensen met visie. Soms ook met desastreuze gevolgen. Zo blijkt dat de tomeloze ambitie van koning Willem I zowel grote financiële als politieke gevolgen

had. Gelijktijdig heeft hij er wel voor gezorgd dat grote infrastructurele projecten tot stand zijn gebracht. Later in de tijd, zo valt in het boek te lezen, word zelfs gesteld dat enkele projecten al in de tijd van koning Willem I hadden moeten worden uitgevoerd. Met deze aanpak stijgt het boek uit boven de enge benadering van het onderwerp maar plaatst de ontwikkelingen in een brede historische context. Een context die is te vertalen naar onze tijd.

Het boek is uitgegeven door Walburg pers met ISBN 978.90.5730.530.6 en kost voor beide delen samen € 89,00.



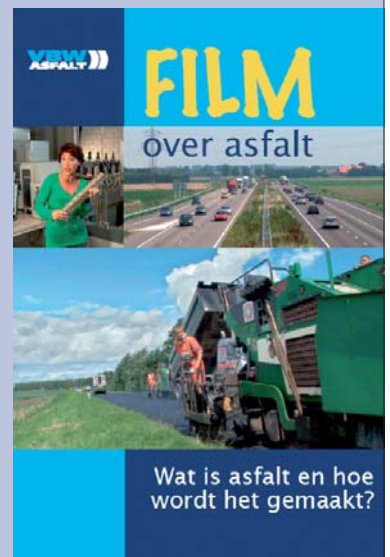
Film over asfalt

Wat is asfalt en hoe wordt het gemaakt?

Vragen die regelmatig worden gesteld en waarop het antwoord wordt gegeven in de negen minuten durende 'Film over asfalt' die VBW-Asfalt heeft uitgebracht. Kort en speels wordt uitgelegd waar asfalt uit bestaat, hoe het wordt gemaakt en hoe het wordt gebruikt. Ook bijzondere toepassingen en speciale asfaltsoorten als ZOAB en gekleurd asfalt komen aan de orde.

De film is bedoeld voor wie meer wil weten over asfalt. Gewone weggebruikers, maar ook mensen die in hun werk met asfalt te maken hebben, zullen er met plezier naar kijken.

De op DVD uitgebrachte 'Film over asfalt' is aan te vragen bij VBW-Asfalt.



Mededelingen

Asfaltontwikkelingen

donderdagmiddag, 15 januari 2009
Congrescentrum Ahoy Rotterdam

Op donderdag organiseren CROW en VBW-Asfalt in het congrescentrum van Ahoy een middag over asfaltontwikkelingen.

Programma:

13:15 **Registratie** en ontvangst met koffie en thee

14:00 **Opening** door de middagvoorzitter H.A.N. Boomars; VBW-Asfalt

CE-markering en Europese asfaltnormen

W.K. Rollfs of Roelofs; Materiaaldienst Amsterdam

Met ingang van maart 2008 zijn de Europese asfaltnormen opgenomen in de Nederlandse contractregelgeving en vanaf dat moment verplicht van kracht. Dit betekent dat de vertrouwde omschrijvingen van asfaltmengsels en proefmethoden zijn vervangen door Europese varianten. En dat warm bereid asfalt alleen met CE-markering op de markt mag worden gebracht. Betekent dit nu ook een beperking van de mogelijke producten? Dus welke informatie mag een opdrachtgever verwachten en wat kan hij ermee? En wat kunnen we leren van de ervaringen die zijn opgedaan met de nieuwe contractvoorwaarden?

14:45 **Beoordeling asfaltontwerpen**

H.P.M. Thewessen; Grontmij

Wat houdt het asfaltontwerp in en welke rol speelt CE-gemarkeerd asfalt hierbij? Als een externe partij het ontwerp maakt, kan de opdrachtgever kiezen uit diverse opties. Hoe kan een gemeentelijk opdrachtgever de aanbiedingen van adviesbureaus en aannemers beoordelen en vergelijken? En dat niet alleen op asfaltdikte, maar ook op geluidsreductie van dunne deklagen of andere prestaties. Een verkenning van beschikbare ontwerpmethoden, met aandacht voor de vraag of die kunnen leiden tot een uniforme methodiek. Als praktijkvoorbeeld: een gemeentelijke weg.

15:15 **Pauze**

16:00 **Risico's in ontwerp en uitvoering, aannemerservaringen**

R.W.M. Naus; Dura Vermeer Divisie Infra

In elk project zitten risico's. Vooraf rekening houden met die risico's leidt tot voordelen voor alle partijen. Het maakt afspraken duidelijker en voorkomt discussies. Wat houdt risicoanalyse eigenlijk in? CROW heeft praktisch toepasbare methodieken ontwikkeld voor een uniforme methodiek. Bij de introductie van nieuwe materialen en innovaties zijn daarmee de risico's te benoemen en te kwantificeren, waarna een afspraak over de verdeling tussen partijen mogelijk wordt. De ervaring van een aannemer laat zien hoe dit in de praktijk in zijn werk gaat.

16:30 **Beoordeling door gemeenten van productaanbiedingen**

A.S.M. Houtepen; Gemeente Rotterdam

Welke oplossing voldoet aan de eisen? Bij zware belastingen een sma? Of een modificatie of zelfs een combinatie-deklaag? En als een polymeermodificatie voldoet, moet de opdrachtgever de hoeveelheid en kwaliteit van de polymeren voorschrijven en controleren? Zo ja, welke middelen zijn dan beschikbaar? Voor gekleurd asfalt idem dito. Want hoe formuleer je het gewenste resultaat? Geluidsreducerende (dunne) deklagen zijn al vele jaren in gebruik. Maar moet de prestatie van de weg in de bestekstekst worden opgenomen of is een eis voor het geluidsniveau op de gevel beter? Allemaal vragen die bij gemeentelijk opdrachtgevers vrijwel dagelijks langskomen. Ze nopen tot het maken van keuzes. De ervaringen bij een gemeente laten zien hoe dit in de praktijk in zijn werk gaat.

17:00 **Discussie, vragen en afsluiting**

17:15 **Netwerkborrel met buffet**

20:00 **Afsluiting**

Informatie en aanmelding

De kosten voor deelname bedragen € 85,00 (excl. BTW) inclusief buffetdiner en parkeerkaart.

CROW
Postbus 37
6710 BA Ede

Tel. (0318) 69 9826
Fax (0318) 62 11 12
E-mail: bossink@crow.nl
www.crow.nl/infraweek

De Emissieloze Weg

De infrabedrijven van BAM hebben innovatieve oplossingen ontwikkeld om de aanleg van wegen en de daarna volgende verkeersstroom groener, stiller en schoner te maken. Deze innovaties bieden op zichzelf oplossingen voor de reductie van geluid, energieverbruik, wateroverlast en waterverontreiniging en licht- en luchtvervuiling. In combinatie met elkaar bieden ze echter veel meer. Door veertien innovatieve producten en technieken toe te passen bij de aanleg van wegen of wegverbetering ontstaat 'De Emissieloze Weg'. Een weg die de eigen emissie neutraliseert. De innovatieve oplossingen achter De Emissieloze Weg hebben betrekking op de volgende thema's.

Groenere wegen

Door de aanplant van bomen en struiken integraal op te nemen in het weg- en omgevingsontwerp verbetert de effectiviteit van de technische maatregelen aanzienlijk. Een gezonde groenstructuur langs de weg is van essentieel belang voor het creëren van windluwe zones waardoor de energievraag in en rondom gebouwen vermindert, voor verdere geluidsreductie en voor een verbetering van de luchtkwaliteit.

Stillere wegen

Wegverkeer veroorzaakt geluid. Stille wegdekken en innovatieve en groene geluidsschermen zijn een belangrijke maatregel om verkeersgeluid aan te pakken. Met de juiste geluidsreducerende maatregelen is snel een verbetering van de leefomgeving te realiseren.

Schonere wegen

Fijn stof en NO₂ vormen een wereldwijd probleem. Overschrijding van de vastgestelde Europese norm kan grote vertraging in bouwprojecten tot gevolg hebben. Het 'afvangen' van fijn stof leidt tot een betere luchtkwaliteit.

Energiezuinigere wegen

De uitstoot van broeikasgassen heeft een directe impact op het klimaat. Belangrijkste oorzaak is de CO₂-uitstoot. Besparen van energie betekent reductie van CO₂. Toepassing van laag energie asfaltbeton (LEAB) of het gebruik van bio-brandstof bij de asfaltproductie levert een belangrijke bijdrage.

Verlichting

Openbare verlichting is onmisbaar voor de veiligheid op wegen. Te veel verlichting heeft echter nadelige gevolgen voor milieu en natuur. Lichtvervuiling kan aanzienlijk worden gereduceerd en samengaan met veiligheid en energiebesparing.



Maatregelen om emissies te neutraliseren in één oogopslag.

Schoner(e) water(wegen)

Het regent steeds meer en heviger in Nederland. Dat heeft invloed op de afvoer van water. Innovatieve oplossingen voor de opvang en filtering van hemelwater voorkomen dat riolen overbelast raken, verontreinigd water op verkeerde plekken terecht komt en overtollig water tot onveilige situaties op de weg leidt.

Bestuur VBW-Asfalt

Tijdens de algemene ledenvergadering van september 2008 is ing. H. J. (Henri) van der Kamp (48) benoemd tot bestuurslid van VBW-Asfalt. Energiezuinige productie van asfalt en minder uitstoot van CO₂ ziet hij als belangrijke ontwikkelingspunten voor VBW-Asfalt.



Van der Kamp ziet verder een belangrijke taak voor de vereniging in het overleggen met autoriteiten en wegbeheerders over eisen en voorschriften op het gebied van de asfaltproductie en verwerking. CE-markering is daar vanzelfsprekend een goed voorbeeld van. We moeten als vereniging een sparring partner vormen met de wetgevendende instanties.

De promotie van de asfaltbranche is van onschatbare waarde. Kennisoverdracht, publicaties en voorlichting zijn erg belangrijk voor de asfaltindustrie. Na zijn opleiding HTS Civiele Techniek begon Van der Kamp een carrière in de aannemerij. Daarnaast trad hij op als docent. Vanaf 2006 is hij directeur bij KWS Infra B.V.

Mededelingen

Getallen

Hergebruik asfalt

In 2007 is 3.181.000 ton asfaltgranulaat verwerkt in iets meer dan tien miljoen ton nieuw asfalt. Daarmee is percentage hergebruikt asfalt iets geklommen ten opzichte van 2006 toen er 30 procent asfaltgranulaat werd verwerkt. In absolute getallen is de groei toch weer spectaculair zoals uit de beide grafieken blijkt. In 2006 werd 2.950 duizend ton verwerkt en in 2007 is die hoeveelheid toegenomen met 231 duizend ton! Een toename van bijna acht procent.

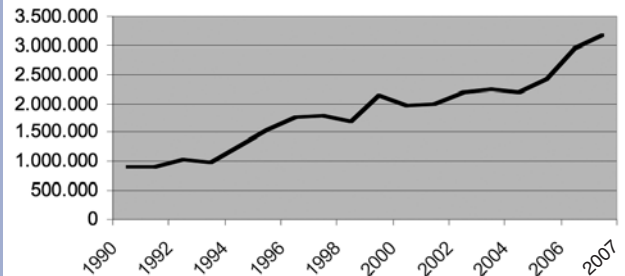
Dat de hoeveelheid hergebruikt asfalt nog steeds groeit is opmerkelijk en verdient een compliment voor de verantwoordelijken. Want in de afgelopen decennia is het hergebruik toch vergaand geoptimaliseerd. Dit begint al bij de inventarisatie van de kwaliteit voorafgaand aan het wegnemen. Het verwijderingsproces in de vorm van frezen vindt nauwkeurig plaats en ook de logistiek naar de installatie valt nauwelijks meer te verbeteren.

In 2007 is wel een bijzondere ontwikkeling waar te nemen. Er is 25.000 ton vrijgekomen ZOB weer in ZOAB hergebruikt. Technologische ontwikkelingen hebben deze optimalisatie in het hergebruik mogelijk gemaakt en verwacht mag worden dat de komende jaren het hoogwaardige ZOAB weer als ZOAB zal worden toegepast. Andere trends vanuit het verleden blijven redelijk constant:

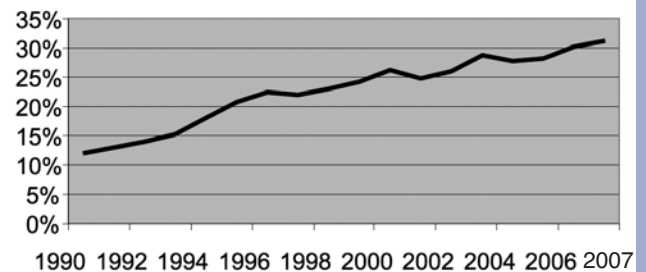
- Het aandeel GAB neemt af en het aandeel StAB groeit nog steeds.
- Van alle asfalt is het aandeel met hergebruikt materiaal geklommen naar 67 %.
- Bijna alle StAB bevat hergebruikt asfalt waarvan gemiddeld de helft uit eerder gebruikt materiaal bestaat.

Hergebruik van asfalt betekent niet alleen een belangrijke bijdrage in de besparing op grondstoffen en het beperken van afvalstromen, maar levert ook een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van de CO₂ emissie. Dit laatste is gebleken uit de studie, die is uitgevoerd door SenterNovem samen met VBW-Asfalt. De reductie van CO₂ emissie vindt zijn oorzaak in de reductie van energiegebruik bij de winning en het transport van primaire grondstoffen.

Opnieuw gebruikt asfalt in tonnen



Percentage asfaltgranulaat in nieuw asfalt



Leeftijden

Uit de jaarlijkse rapportage van Arbow valt op te maken dat de gemiddelde leeftijd in de GWW weer iets hoger ligt dan vorig jaar. De groep ouder dan 55 jaar is van 8 procent in 2001 gestegen naar 22 procent in 2007. Daar staat een daling van groep in de leeftijd tussen 25 en 34 jarigen tegenover van 23 procent in 2000 naar 10 procent in 2007.

