

De vooruitziende wegbeheerder

Presentatie Lindy Molenkamp, Provincie Overijssel NVC 2015

"Maatregelen aan de weg, zoals nieuwbouw, beheer, onderhoud, en vervanging, kosten geld, veel geld - terwijl overheidsbudgetten onder druk staan. Maar wie goed oplet ziet altijd wel kansen om het werk effectiever en efficiënter in te richten. Lindy Molenkamp, verantwoordelijk voor de provinciale infrastructuur in Overijssel, presenteert prikkelende praktijkvoorbeelden. Laat je meenemen in de mogelijkheden en deel je eigen ervaringen met andere deelnemers".

Deze presentatie is een uitsnede van wat mogelijke besparingen zijn ter inspiratie. Het is goed deze met elkaar te delen. Wij horen graag aanvullingen, aanscherpingen en dialoog op deze ideeën. En natuurlijk zijn er nog veel meer invalshoeken te bedenken om effectiever en efficiënter te werken, bijvoorbeeld door: Fasering, Pilots, Drones, Participatie inwoners/gebruikers, PPS, Wet-en regelgeving.

1. VERVOERWIJZEN: Vrachtverkeer

Zwaar vrachtverkeer, en met name overbeladen en verkeerd beladen vrachtverkeer, veroorzaakt jaarlijks honderd miljoen euro schade aan het Nederlands wegennet (Bron, I&M). De levensduur van een weg wordt voor 10% bepaald door de aanleg, 60% door het weer, 30% door het gebruik. Van de gebruiksschade wordt ruwweg de helft veroorzaakt door verkeerd of overbeladen vrachtwagens. Daar kunnen we wat aan doen door o.a.

Weigh-in-motion i.c.m. handhaving maar wellicht is de grootste winst te maken bij de inkoop van bouwprojecten bij de overheid. Wij als overheid zijn vaak opdrachtgever en kunnen hierin sturend optreden, bijvoorbeeld door vastlegging in contracten en weegbruggen bij opdrachtnemers.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Weegpunten: bij elke oprit rijksweg?
- Voor wie zijn kosten en baten? Op welke termijn?
- Prima idee, lastig handhaven
- Kleinere vrachtwagens bouwen
- Zware vracht bundelen op specifieke routes

1.VERVOERSWIJZEN: OV:

De financiële dekking van OV is in veel regio's een probleem. In Overijssel wordt het regionaal OV met name door scholieren gebruikt. De grootste kostenpost is wellicht wel de chauffeur die voor circa 50% bijdraagt in het financiële totaalplaatje. E-bikes zouden zichzelf kunnen ontwikkelen tot alternatief voor regulier OV/schoolvervoer; denk ook aan zelfrijdende voertuigen in plaats van bussen met chauffeurs.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Deelauto's van OV-bedrijf i.c.m. e-bike in krimpkeren
- Publieke kosten deelauto versus private kosten 2^e, 3^e auto.

1. VERVOERSWIJZEN: Slimme auto's:

Auto's worden in rap tempo slimmer: V2V (vehicle to vehicle), V2I (vehicle to infrastructure), coöperatief en connected. Dit biedt kansen voor de wegbeheerder. Zie het voertuig als informatiebron (Japan) om bv. verkeersonveilige punten op te sporen met inzicht in collectieve rembewegingen. In het algemeen kan met Big Data heel veel nieuwe kennis en kunde worden gegenereerd.

Besparingen zijn ook mogelijk door minder verkeersportalen met matrixborden, bijvoorbeeld A1 Apeldoorn-Azelo.

Daarnaast kan de weg wellicht smaller met voertuigen die beter in hun rijstrook blijven. NB. Dit geeft juist ook ruimte voor eventuele bredere fietspaden i.r.t. de e-bikes. Zie volgende sheet.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Maatschappelijke kosten ongevallen komen via NMO en WAO ook bij gemeenten. Investeren in slim loont.
- Denk vanuit de gebruiker/consument/bewoner
- Beproeven is nodig, wie doet waar mee
- Auto's als sensor t.b.v. toestand van de weg (technisch)
- Wat wordt de rol van bewegwijzering?
- Spoorvorming: periodiek spoor verleggen
- Slimme zelfrijdende auto : parkeerplaats vervangen voor brede fietspaden > transferia

1. VERVOERSWIJZEN: Fiets:

Het ideaalbeeld is een gezonde fietser met een goede uitrusting. De werkelijkheid is dat mensen, waaronder ouderen, onvoldoende voorbereid op bv.

E-bikes stappen. We zien veel fietsongevallen. Helaas geen daling, en veel eenzijdige ongevallen, bijvoorbeeld tegen paaltjes in het fietspad.

Wat de wegbeheerder kan doen is onder meer:

- strooien op fietspad
- bredere fietspaden (i.c.m. smallere rijbaan)
- paaltjes uit het fietspad
- ouderen e-bike training geven

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Gezondheid als leidraad mobiliteit van de toekomst
- In slimme auto's nog steeds bewegwijzeringsarmoede
- :-) blaadjes zijn ook glad
- Fiets eerder strooien dan auto
- Fiets die niet kan omvallen verder perfectioneren
- Aandacht voor snelle fietsers en e-bikes

2. FYSIEKE INFRASTRUCTUUR: Weginrichting:

Door sobere en doelmatige weginrichting kan zonder (groot) functieverlies goedkoper beheer en onderhoud gerealiseerd worden. Ook bij aanleg zijn hiervoor kansen. Verlichting, (reflecterende) belijning, berm paaltjes, -tegels, minder bebording, bieden (grote) besparingsopties, zie ook de aanpak van de provincie Overijssel i.c.m. CROW over sober en doelmatig wegbeheer. Ook zijn er mogelijkheden om energie te besparen door LED-lampen te gebruiken, die overigens ook vaak minder onderhoud nodig hebben. Kansen bestaan ook door toepassing van bermtegels, al dan niet met geluidsdempende ribbels i.p.v. wegverbreding (die doorgaans ook nog uitnodigt tot harder rijden) en ZOAB.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Vergevingsgezinde fietspaden
- Sneeuw? Nog zichtbaar?
- Snelfietsroute levert in 2030 meer op dan verbreding N-weg #slim rijden=>ruimte#MKBA fiets
- Beheersingssystematiek integraal beheer programma
- Zoeken naar wat nodig is in de weg zodat de auto van de toekomst de weg kan lezen
- Standaard regimes i.p.v. borden
- Overrijdbaarheid andere weggebruikers? Bv. Fietsers?
- Bermtegels met geluidsdempende ribbels vs. Wegverbreding en ZOAB, interessant i.c.m. smalle rijstroken
- Bermpaaltjes weghalen: veiligheid? Sneeuwschuiver?

2. FYSIEKE INFRASTRUCTUUR: Kunstwerken:

Het nieuwe bouwbesluit (2012) stelt strengere eisen aan nieuwe of te verbouwen kunstwerken. Deze normen zijn met name gebaseerd op grote kunstwerken op druk bereden routes met grote tonnages. Door deze norm toe te passen op een groot aantal provinciale en gemeentelijke kunstwerken, zou dit grote kosten met zich mee kunnen brengen, terwijl dit functioneel, in relatie tot het verkeer en het gewicht daarvan, niet nodig is. Daarom zijn diverse provincies en een aantal grote gemeenten i.s.m. TNO gestart met de herinterpretatie van het Bouwbesluit 2012 ten einde operationeel uit te komen op minder zware normen/kaders.

In voorkomend geval kan men op/aan kunstwerken beperken, versterken, vervangen ... of slopen (Enschede UT viaduct).

Ook kan men de functie beschouwen op netwerkniveau (bijvoorbeeld; bruggen Twentekanaal).

Belangrijk is goede monitoring door sensoren in objecten (automatisch) (internet of things). Neem Daan Roosegaarde, die zijn kunstwerken :-) met hem laat praten hoe zij de dag hebben ervaren. Hoe mooi zou het zijn als bijvoorbeeld onze bruggen ons vertellen dat ze vandaag een zware dag hebben gehad door 5 overbeladen vrachtwagens zodat wij meer inzicht krijgen in de belasting van onze objecten.

3. MILIEU: Duurzaamheid:

Ook kan ten aanzien van duurzaamheid vooruit gekeken worden. Mogelijkheden liggen bij de benadering via Life cycle cost en recycling. Denk aan bermmaaisel als Biobrandstof (NW-Overijssel), KWS-weg van gerecycled plastic, tijdelijke constructies (bijv. fietsbrug, econduct) omdat het gebruik tijdelijk is, of dat je niet weet of het überhaupt gebruikt gaat worden.

Een mooi voorbeeld is het terugbrengen van het aantal asfaltmengsels bij de asfaltcentrale Twente. Zes Twentse gemeenten zijn van 80 mengsels naar circa 20 gemeenschappelijke gegaan. Elk mengsel vraagt het omzetten van de asfaltcentrale dat gemiddeld 3 huishoudens energie per jaar kost. Door een reductie van het aantal mengsels naar ongeveer 20, wordt veel CO2 bespaard en goedkoper asfalt geproduceerd.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVVC 05-11-2015

- Geluidsreducerende verhouding levensduur asfalt/onderhoudscyclus
- Scheiden snelle fietsers en langzame fietsers

3. MILIEU: Klimaatverandering:

De verwachting is dat ons klimaat gaat veranderen. Het wordt natter, droger, kouder, warmer. Er is meer wind, kortom, een verandering van onze jaargetijden. Daar kunnen we op inspelen, bijvoorbeeld, gekoeld asfalt op kruispunten bij warme dagen, bij extreme regen grotere kolken, bredere bermen voorbereiden / aanleggen, asfaltmengsel bestand tegen hogere temperaturen maken en scheurvorming te allen tijde tegengaan want bij kwakkelwinters (dooi/vorst) wordt de schade aanzienlijk groter.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Transitie naar klimaatbestendig netwerk
- Kostenafweging?
- Vraag: 60% van slijtage van wegen komt door het weer: hoe zou je in het ontwerp van een weg rekening kunnen houden met klimaatverandering?

4. ORGANISATIE: Assetmanagement:

De implementatie van assetmanagement is (organisatorisch) complex, maar naar zich laat aanzien wel lonend. Er wordt meer balans gezocht tussen prestaties, kosten en risico's. Er wordt een transparante lijn getrokken van behoeften van bestuur naar uitvoering van werken. De vervangingsopgave kan beter in beeld gebracht worden. Meerjarenprogrammering kan opgezet worden waardoor tijdiger kan worden aanbesteed en werk met werk gemaakt kan worden. De tijdige aanbesteding leidt doorgaans tot een kostenreductie (the early bird gets the worm) en creëert meer een flatline van inzet personeel en middelen van overheid en markt door het jaar heen én betere afstemming tussen overheden waardoor de weggebruiker minder hinder ervaart.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Plaatsing assets
- Stelt eisen aan de organisatie
- Opportunisme
- Vrijliggende fietspaden, op termijn nog nodig? > in-car technologie
- Kun je met assetmanagement pieken in beheer & onderhoud meerjarig gladstrijken?
- Eigen belang assetowner

4. ORGANISATIE : Beheer begint meteen:

Beheer wordt dominant t.o.v. aanleg, voorkom dure fouten door de beheerorganisatie vanaf het eerste moment te betrekken. Zie ook de ijsberg bij sheet milieu: duurzaamheid.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Stop met wij-zij denken, doel stellen en met markt oplossen
- Hoe ga je om met weerstand tegen "lastige eisen van de wegbeheerder?" => projectmanagement versus beheerstrategie
- DBFMO-contract?
- Hoe bereik je dit in een dynamische beheerorganisatie waar ook van de waan van de dag heerst?

4. ORGANISATIE: Samenwerkende overheden:

Samenwerken loont. Vele voorbeelden in het land hebben dat reeds bewezen. Op school wel eens afgekeken? We leren dat dat niet mag. Mijn stelling is, we moeten het juist doen! Kijk wat anderen doen, kopieer dat, en dan graag net iets beter (sneller, goedkoper, duurzamer). China, Japan en Korea doen het al jarenlang zeer effectief en wij gebruiken dagelijks hun kopieergedrag (tv, telefoon, etc).

Laten we vooral kennis delen via WOW, CROW, etc. Maar denk ook aan operationeel samenwerken, bijvoorbeeld door gezamenlijk te strooien (in Overijssel; gemeenten Rijk en Provincie), bijvoorbeeld door NDW, NBd, etc.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Kennis over ITS projecten in NL: ITS overzicht NL:
www.connectingmobility.nl

4. ORGANISATIE : Relatie met aannemers:

De afgelopen jaren is, mede door de economische situatie, de verhouding tussen overheid en markt niet altijd beter geworden. Risico's laat de overheid graag aan de markt die deze logischerwijs beprijst. In praktijk zijn er (te) veel rechtszaken omdat aan de voorzijde niet duidelijk met elkaar gesproken is over wederzijdse verwachtingen. Jammer dat dit maatschappelijk geld bij de advocaten terecht komt in plaats van ten goede aan de weggebruiker. Andere contracten met aannemers (stop met risico's verschuiven, terug naar Rijnlands model) bieden kansen. Ook binnen het huidige aanbestedingsrecht. Zorg in ieder geval voor goede contracten, bijvoorbeeld het contractenbuffet van CROW/CROW pro-contract en start je eerste overleg eens in de kroeg met potentiële partners. Een andere setting biedt een ander perspectief.

Aanvullende ideeën, vragen, opmerkingen n.a.v. workshop NVC 05-11-2015

- Samen leren, samen sturen
- TCO-contract, Total cost of ownership

- Best Value Procurement=>waardeer kennis en ervaring aan beide zijden van de tafel, heb respect voor elkaars belangen