

De positie van Wegmarkeringen in het (asfalt)onderhoud beleid van Rijkswaterstaat.

Ir J.Th. van der Zwan

Auteur is werkzaam bij Rijkswaterstaat, Grote Projecten en Onderhoud

Samenvatting

Markeringen vervullen een belangrijke functie in het geleiden en informeren van het verkeer. Goede zichtbaarheid en stroefheid zijn belangrijke functionele eisen. Om gedurende een lange tijd aan vanuit de functie te stellen eisen te voldoen, worden markeringen toegepast die in een zware acceptatie beoordeling blij hebben gegeven aan daar te stellen eisen te voldoen. In het reguliere beheer en onderhoudsregiem van RWS wordt op basis van een visuele beoordeling nagegaan of onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn. De praktijklevensduur van de gebruikte thermoplastische markeringen is ruim voldoende in relatie tot de gebruikelijke levensduur van een deklaag van zeer open asfaltbeton. Vanuit de praktijk zijn er ook geen redenen om op een andere manier met markeringen om te gaan. Dat wil zeggen dat de onderhoudstoestand van wegmarkeringen op netwerkniveau voldoende is. Er is ook nog geen meetsysteem dat alle relevante eigenschappen onder het verkeer kan meten. Om die redenen wordt ook in de prestatiecontracten van RWS een zelfde werkwijze gehanteerd. Wel van belang is om kritisch de ontwikkelingen te blijven volgen en om bij te sturen als zou blijken dat niet meer wordt voldaan aan de condities die bepalend zijn voor de huidige werkwijze.

1. Inleiding

Tot voor kort bepaalde RWS zelf wanneer markeringen voor onderhoud in aanmerking kwamen. Dit gebeurde op basis van een visuele beoordeling waarbij de wegbeheerder bepaalde of en welke onderhoudsmaatregelen noodzakelijk waren. RWS hanteerde geen ander systeem zoals bijvoorbeeld op basis van metingen van stroefheid of reflectie-eigenschappen. Hier is een aantal redenen voor aan te wijzen. Enerzijds waren er nog geen operationele technieken die in staat waren om met een hoge snelheid betrouwbaar alle genoemde eigenschappen te meten. Anderzijds bestaat er een certificatiesysteem voor markeringen waarmee vastgesteld wordt of een markering in staat is gedurende lange tijd aan eisen te voldoen. In het certificatiesysteem worden eisen gesteld waaraan de markering in een proefvak, na een bepaalde tijd onder verkeer te hebben gelegen, moet voldoen teneinde een productcertificaat te krijgen. De zware test in de proefvakken geeft in principe voldoende vertrouwen dat een markering gedurende lange tijd aan bepaalde (functionele) eisen kan voldoen. Met nadruk wordt er op gewezen dat deze eisen niet gelijk gesteld kunnen en mogen worden aan eisen die in het kader van een onderhoudsmanagement systeem eventueel gesteld zouden kunnen worden. De certificatie verder (zowel product als procescertificatie) borgt dat het product dat in de proefvakken is onderzocht ook daadwerkelijk in de praktijk van alle dag wordt geleverd en vakbekwaam wordt aangebracht.

2. Criteria voor onderhoud

In het algemeen is het stellen van onderhoudscriteria een compromis tussen wat redelijkerwijs haalbaar is in relatie tot kosten en (maatschappelijke) consequenties. In dit geval kan men

denken aan welke functie een markering heeft en welk effect de toestand kan hebben op veiligheid en comfort van de weggebruiker.

Het stellen van criteria voor onderhoud van markeringen zou daarmee een resultante moeten zijn van de eigenschappen die de markering in de praktijk heeft, de effecten van een bepaalde toestand op de beleving van een weggebruiker onder verschillende omstandigheden, eventuele veiligheid- of comfortconsequenties en aan het hanteren van een bepaalde waarde verbonden consequenties. Dit zijn aspecten als kosten maar ook hinder voor het verkeer bij herstel werkzaamheden. Daarnaast is een randvoorwaarde dat er een eenduidig, objectief en betrouwbaar meetsysteem dient te zijn op basis waarvan een eenduidige uitspraak over de staat van de markering kan worden gedaan. Gezien het belang dat ook aan het voorkomen van hinder voor het wegverkeer wordt gesteld dient een dergelijk meetsysteem operationeel geen of minimale hinder voor het wegverkeer op te leveren. Men dient zicht te realiseren dat de stroefheid bijvoorbeeld nu nog steeds met de SRT wordt gemeten waarvoor het afsluiten van rijstroken, mede in relatie tot de veiligheid van uitvoerende personen, noodzakelijk is.

Aan geen van deze voorwaarden is nog voldaan. De ervaring is dat een markering voorzien van een productcertificaat, op het hoofdwegennet op zoab altijd een thermoplast, in de praktijk een levensduur heeft die vergelijkbaar is met die van de deklaag. Dat houdt in dat bij het vervangen van een deklaag tegelijkertijd de markering kan worden vervangen en er tussentijds geen hinder voor het verkeer noodzakelijk is.

Een ander belangrijke constatering is dat er geen aanwijzingen zijn dat de toestand van markeringen aanleiding geven tot een onveilige situatie. Ook uit gebruikersonderzoek blijkt dat markeringen nagenoeg geen aanleiding geven tot klachten. Een aandachtspunt blijft de natte nachtzichtbaarheid.

Om die reden is er geen reden geweest om de huidige werkwijze te veranderen.

3. Nieuwe contractvormen

Met de komst van prestatiecontracten en DBFM contracten is de situatie echter veranderd. Een aannemer krijgt de verantwoordelijkheid om een weggedeelte in een bepaalde toestand te houden.

Dit hield ook in dat in de eerste contracten ook de markeringen werden opgenomen. Dit zou inhouden dat we aannemers andere criteria gaan opleggen dan we als RWS tot dan toe zelf hanteerden. Dit kan tot 2 situaties leiden, namelijk dat er onderhoudscriteria worden gehanteerd die op een strenger niveau liggen dan gebruikelijk hetgeen aanleiding gaat geven tot extra onderhoud met alle daaraan verbonden consequenties van hogere kosten en meer hinder voor het verkeer. Dit nog gekoppeld aan het niet hebben van een door partijen geaccepteerd kader voor de beoordeling van eventuele meetresultaten. Geen duidelijke criteria waaraan een markering moet voldoen en geen meetsystematiek. Ook metingen zullen kostenverhogend zijn. Indien we echter de criteria zo zouden gaan stellen dat de huidige status quo als maatstaf wordt gehanteerd, heeft dit tot gevolgen dat er in principe (netwerkbreed) geen onderhoud zal hoeven worden uitgevoerd, maar we wel een relatief kostbaar meetregiem hebben opgesteld. Nu kunnen bepaalde zichtbaarheids-eigenschappen met een mobiel meetsysteem (bijvoorbeeld Ecodyn) worden vastgesteld, maar voor de stroefheid is het nog steeds nodig dit met de SRT te doen. Al met al weinig zinvol dure metingen te gaan doen als het effect nul is.

Sinds de Componentspecificatie Markeringen gebruikt wordt voor het opstellen van contracten en ten gevolge daarvan vnl KOMO- gecertificeerde of daaraan gelijkwaardige producten toegepast worden zullen er naast de gangbare thermoplastische producten geapliceerd m.b.v. de slob methode ook andere producten (zoals koudplasten) en applicatie

methoden toegepast kunnen worden. Voor wat betreft de functionaliteit gedurende de te verwachten technische levensduur van deze producten is in het verleden in Nederland niet echt veel ervaring opgedaan. Dit kan inhouden dat er wellicht een noodzaak ontstaat tot een gerichte monitoring in de tijd.

4. Huidige contractvoorwaarden

Om die reden is besloten om markeringen niet in de prestatiecontracten mee te nemen maar in feite onderhoud afhankelijk te maken van een visuele beoordeling met name op hechting en doorslijten. Dit betekent wel dat er vertrouwen moet blijven bestaan in het kwaliteitsniveau van de markeringen. Indien het certificatiesysteem zoals we dat nu kennen gehandhaafd blijft, lijkt dit vertrouwen gerechtvaardigd. Aandachtspunt is dat RWS in principe geen certificaten kan verlangen vanwege condities zoals gegeven in de Public Procurement Directive. Het moet een aannemer vrij staan om op een andere manier aan te tonen dat het door hem te leveren product voldoet aan te stellen criteria. RWS zal dan eisen stellen aan de aannemer om aan te tonen dat het product zal kunnen voldoen aan de criteria. Deze criteria komen overeen met de eisen die gesteld worden in het KOMO product certificaat. De wijzigingen die kunnen gaan optreden in het kader van CE certificatie worden besproken in het artikel van J. van der Heide en J. de Groot KOMO certificatie en CE markering op wegmarkeringproducten. Om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van product en applicatieprocessen niet in de weg te staan zal het systeem van KOMO certificatie worden aangepast. Deze ontwikkeling is al in gang gezet.

5. Wat brengt de toekomst

Op zich is er geen reden een andere benadering te kiezen. Wel is van belang vast te stellen of de randvoorwaarden die ten grondslag liggen aan de huidige werkwijze valide blijven. Bijvoorbeeld een langere levensduur van deklagen zou de aanneme wel kunnen ondergraven. Het wellicht om geluidsredenen meer gaan toepassen van tweelaagszoab met een geringere levensduur werkt de andere kant uit. Overigens is onduidelijk of de maatregel om anders om te gaan met verlichting op snelwegen hogere eisen gaat vragen door de weggebruiker ten aanzien van de zichtbaarheid van markeringen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van CE markering maken het voor RWS belangrijk om deze te volgen. De ontwikkelingen zullen ook in samenspraak met marktpartijen worden gevolgd.