

REDMIJNWEG 2014: houd uw weg in conditie!

Onder het thema 'Houd uw weg in conditie' zijn in maart 2014 weer drie themadagen georganiseerd door het platform Red Mijn Weg. Mediapartner GWW-Totaal was wederom aanwezig om de laatste ontwikkelingen en signalen op het gebied van asfaltonderhoud te vernemen. Centrale boodschap: de politiek heeft over het algemeen meer affiniteit met nieuwe wegen dan met onderhoud, waardoor de kans ontstaat dat veel infrastructuur met achterstallig onderhoud zal worden geconfronteerd. 'Zorg dat je weet wat politici belangrijk vinden en anticipeer daarop. Laat je horen!', aldus politici Henk Plaizier, Charlie Aptroot en Ger Koopmans.



De drie Red Mijn Weg themadagen werden weer goed bezocht, zoals hier in Arnhem.

'Wanneer je topsport bedrijft, dan moet je je lichaam in optimale conditie houden. Dat kan met een nieuwe crème, massages, sportdrink of nieuwe vochtregulerende jaszjes. Hetzelfde geldt voor ons wegennet. Dat moet je ook regelmatig onderhouden, zodat een weg de gewenste prestatie blijft leveren. Er liggen zelfs dertig jaar oude wegen in ons land waarvan je de levensduur met nieuwe technieken verantwoord kunt verlengen', aldus het boegbeeld van Red Mijn Weg Ton Kneepkens, tevens directeur van TPA Nederland. Red Mijn Weg is een platform, onder Bouwend Nederland, van en voor specialisten in wegdekonderhoud. Jaarlijks probeert Kneepkens tijdens de Red Mijn

Weg themadagen met metaforen aan de aanwezige gemeenten, wegenbouwers en ingenieursbureaus duidelijk te maken waarom onderhoud van wegen zo belangrijk is: 'We moeten het blijkaar meer in Jip en Janneke-taal vertellen om het besef bij gemeenten, provincies en waterschappen aan te wakkeren dat onderhoud aan wegen erg belangrijk is. Technische onderbouwingen alleen werken niet.' Hij weet zich gesteund door een brede achterban, waaronder Bouwend Nederland dat recent bij monde van voorzitter Maxime Verhagen liet weten dat niets doen, hoe dan ook geld gaat kosten. Verhagen: 'De staat van onderhoud van de vele gemeentelijke bruggen, viaducten en

wegen is steeds vaker zorgelijk te noemen. Maar omdat het niet zichtbaar is, omdat het nog wel gaat of vanwege gebrek aan kennis gebeurt er ondertussen veel te weinig aan de instandhouding van lokale infrastructuur. Slecht voor de economie en slecht voor de veiligheid van de burger. Veilig en snel vervoer is onmisbaar voor de plaatselijke economie en samenleving. Wil je dit voor nu en in de toekomst garanderen, dan zijn er investeringen nodig in aanleg en onderhoud van je infrastructuur. We willen ongelukken en ergernissen voorkomen. Daarom komen we bijvoorbeeld deze zomer met een gedetailleerd rapport over de achterstand in het onderhoud van gemeentelijke brug-

gen en viaducten. Dan is er niet alleen een beter overzicht, maar dan kunnen ook gericht maatregelen worden genomen.'

Kies voor juiste techniek

Volgens Kneepkens denken we in Nederland dat de wegen in andere landen, bijvoorbeeld Roemenië en België, er veel slechter bij liggen, maar hij ziet dat anders: 'Als ik in Maastricht sommige wegen zien dan merk ik eigenlijk geen verschil met andere landen waarvan we denken en weten dat er slechtere wegen zijn. Ook in Nederland worden gaten en scheuren in het wegdek steeds meer provisorisch gedicht met noodverbanden. Hierdoor vermindert het rijcomfort, neemt de geluidsoverlast toe en na enige tijd blijken die noodverbanden niet bestand tegen de aslasten en ontstaat er opnieuw schade. De veiligheid van de weg neemt daardoor ook af.'

'Wegbeheerders moeten meer samenwerken met specialisten en niet kiezen voor de goedkoopste oplossing op de korte termijn', zegt Kneepkens. 'Je laat omstanders ook het gat niet dichten in het licht van de discussie over participatie in onderhoud, zoals die nu overal opkomt bij gemeenten en politiek. Dat leidt niet tot het gewenste resultaat en bij participatie komt straks ongetwijfeld de vraag op wie er dan verantwoordelijk is voor de kwaliteit en veiligheid van de reparatie. Hoe zit het dan met aansprakelijkheid? Voor verantwoord onderhoud heb je dus samenwerking met specialisten nodig.' Door de partijen wordt ook in onderzoek geïnvesteerd. Kneepkens laat als voorbeeld foto's zien van een proef met oud ZOAB, dat na 86.000 aslasten in 24 uur, door rafeling 100 gram steen verliest. Door goed en innovatief onderzoek naar onderhoud, waarbij het contactoppervlak van de stenen is te verbeteren met een speciale klee-femulsie, neemt dit af tot slechts 10 gram. 'We kunnen zelfs met een scan kijken wat het effect is van bepaalde maatregelen. Door deze nieuwe technieken zijn effecten van onderhoudsmethodieken voor de toekomst beter te bepalen. Daarbij speelt niet alleen de ontwikkeling van nieuwe



Robert-Jan van den Berg, teamleider relatie-management bij CROW: 'Een weggebruiker is gebaat bij eenduidigheid, uniformiteit en herkenbaarheid, conform verwachtingspatronen. Pas dan kan hij veilig rijden.'

materialen, maar ook nieuwe machines en rol. Denk aan ontwikkelingen als Emulsieasfaltbeton 'plus' (EAB+), betere hardware voor oppervlakbehandelingen, sealen met PenTack, scheurvulling, Bitumen Infrarood Machine/Methode (BIM) of metaalinlaging (BitoFor systeem). Daarnaast is het, net zo als in de topsport, belangrijk om het onderhoud onder de juiste omstandigheden uit te voeren, dus bijvoorbeeld niet hartje winter. Een schaatsster haalt ook geen topprestatie in de herfst tijdens een zware herfststorm. Conclusie, voer onderhoud uit met de juiste materialen en materieel en doe dat in de juiste tijd. Kies daarvoor altijd een specialist. Kernwoord daarbij is samenwerking en kennis van zaken.'

CROW richtlijnen

Robert-Jan van den Berg, teamleider relatiemanagement bij CROW, ging in op het belang van goede richtlijnen bij het onderhoud van wegen. 'Nederland is een soort Hong Kong: het is hier ongelooflijk druk en dan moet je samen zaken goed regelen. Ik heb elders in de wereld genoeg voorbeelden gezien van de gevolgen als je iets niet of niet goed regelt. Zoals een nieuwe snelweg in India die binnen de kortste keren zo vol zat met fietsers, bromfietzers en handkarren dat er geen auto meer op kon. En wat te denken van de vier verkeersdoden die in Moskou ieder kwartier vallen? Geen wonder in een stad met zeventien miljoen inwoners waar veel auto's zonder kentekens rondrijden en de stadsdelen er allemaal hun eigen regels op na houden.' Met de komst van goede richtlijnen alleen zijn we er echter nog niet volgens Van den Berg: 'Wat is de status van de richtlijnen - de spelregels - en hoe worden ze

geïnterpreteerd? Geef je teveel ruimte voor interpretatie dan ontstaat er onzekerheid bij de wegbeheerder: doe ik het wel goed? Bij te weinig ruimte wordt er geroepen dat je er niets mee kan. De inhoud van de richtlijnen is ook niet altijd geliefd, terwijl de CROW-richtlijnen altijd samen met de specialisten uit de markt voor de specialisten in diezelfde markt worden gemaakt. Een weggebruiker is gebaat bij eenduidigheid, uniformiteit en herkenbaarheid, conform verwachtingspatronen. Pas dan kan hij veilig rijden. Wat dat betreft doen we het in Nederland best goed, want hoe vaak rijden we niet een stuk weg, waarvan we achteraf niet meer weten dat we er gereden hebben: ben ik hier al? Dat kan alleen als je zo'n wegdeel blijkbaar op de automatische piloot veilig kan rijden. Dat is voor een groot deel de verdienste van goede richtlijnen.' Ook de handhaving kan een probleem zijn: 'Wat is de juridische status van de richtlijn? Als deze wordt voorgeschreven in een bestek is er sprake van een privaatrechtelijke overeenkomst en moet in een project de richtlijn worden nageleefd. Maar ja, als niemand het vervolgens controleert, wordt het naleven ook lastiger. Ook kan dan een richtlijn door het bevoegd gezag worden beoordeeld als de 'stand der techniek', waardoor het negeren van die richtlijn bij bijvoorbeeld calamiteiten tot aansprakelijkheid kan leiden.' Volgens Van den Berg laten de richtlijnen ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieve oplossingen: 'CROW is er niet om oplossingen wettelijk vast te leggen. Wegbeheerders bepalen zelf de status van de richtlijnen. Een wegbeheerder kan besluiten om samen met een wegenbouwer van de richtlijn af te wijken.



Dat is geen probleem wanneer er maar in de geest van de richtlijn en in het belang van de weggebruiker wordt gedacht. Zo kan een wegenbouwer aangeven wat de gevolgen zijn van de keuze voor een andere techniek voor de veiligheid. De wegbeheerder en wegspecialist moeten daarin samenwerken. Dat is maatwerk.'

Politici horen graag van u!
REDMIJNWEG 2014 had dit keer diverse politici aan het woord. Ger Koopmans

(voormalig CDA kamerlid) gaf tips om de neuzen van politici in de richting van goed wegonderhoud te krijgen. Koopmans, nu adviseur-bestuurder, in 2013 ad-interim burgemeester van de gemeente Stein-Elsloo, startte de discussie over wel of niet onderhoud. Duidelijk werd in ieder geval dat wegbeheerders en aannemers - techneuten - in elk geval naar de politici toe moeten om hen te overtuigen van hun goede ideeën. Koopmans stelde dat bestuurders en volksvertegenwoordigers het te druk hebben om over alle issues inhoudelijk alles te weten. Goede informatie op tijd, voor politieke beschouwingen is nodig.

'Politici kunnen daarbij kritisch zijn omdat de markt soms het doel heeft een zo groot mogelijke omzet, gelijkmatig over de jaren verdeeld en met zo min mogelijk pieken en dalen voor onderhoud te regelen. En daarbij willen de aannemers niet te weinig vergoeding ontvangen en willen gemeenten niet teveel betalen', aldus Koopmans. 'Probleem is vaak dat aannemers en wegbeheerders pas in beweging komen als er al beslissingen zijn genomen. Zorg dat u tijdig uw visie laat horen bij politici. Haak daarbij slim in op actuele thema's die politici raken, zoals veiligheid, duurzaamheid en kostenbesparingen.'

Charlie Aptroot (voormalig VVD tweedekamerlid), burgemeester Zoetermeer, meldt daarbij ook nog dat informatie-uitwisseling echt nodig is. Praktijkexcursies naar goede en slechte wegen is daarbij best een optie. Dat begrijpen raadsleden beter dan een CROW-richtlijn, want dat is voor hun hogere wiskunde. Feit is ook dat het openen van een nieuwe weg nu eenmaal meer sexy is dan het afronden van een onderhoudsproject. 'Ja, politici zijn wat dat betreft net normale mensen. Die willen iets nieuws dat past bij hun idealen. Maak dus een verbinding tussen uw belang en het belang van de politicus.'

Henk Plaizier (VVD) gaf in zijn lezing ook aan dat technici hun vakjargon om moeten zetten in begrijpelijke taal, met waar mogelijk ook simpele en inzichtelijke financiële berekeningen: 'Het is uiteindelijk zo dat bestuurders vaak meer bazen hebben. In Beuningen zijn dat 21 raadsleden, in de tweede kamer

CROW-publicatie 'Meerjarig onderhoud van wegen specificeren en contracteren'

Op de Red Mijn Weg Themadag van 13 maart 2014 te Arnhem werd aan zowel Ton Kneepkens van Red Mijn Weg als Henk Plaizier, wethouder financiën gemeente Beuningen de CROW-publicatie 'Meerjarig onderhoud van wegen specificeren en contracteren' uitgereikt. Bij brak tijdens de themadag in Eindhoven een lans voor voldoende middelen voor onderhoud gemeentelijke infra.

Het meerjarig beheer en onderhoud van wegen wordt steeds vaker opgenomen in een UAVgc-contract. Dit is ook weer een vorm van vernieuwing om onderhoud beter in de hand te houden. Dat betekent dat de taken en verantwoordelijkheden van zowel opdrachtgevers als opdrachtnemers veranderen. De nieuwe CROW-publicatie ondersteunt opdrachtgevers en opdrachtnemers bij het invullen van hun veranderende rol. De publicatie gaat in op het waarom én ook het hoe van het uitbesteden van meerjarig onderhoud van wegen in een UAVgc-contract. Het ondersteunt opdrachtgevers bij het opstellen van een goede vraagspecificatie en opdrachtnemers bij het maken van een juiste risico-inschatting en bij het doen van een goede aanbieding. Met deze publicatie kan de opdrachtgever hopelijk een weloverwogen afweging maken voor het wel, het niet of het in een bepaalde mate uitbesteden van beheertaken. De publicatie helpt de strategie en het



Overhandiging van de CROW-publicatie 'Meerjarig onderhoud van wegen specificeren en contracteren' door Robert-Jan van den Berg, teamleider relatiemanagement bij CROW (rechts) aan Henk Plaizier (links), wethouder financiën gemeente Beuningen.

uitbestedingspakket te bepalen, maar geeft ook handvatten voor het opstellen van een UAVgc-contract, het begeleiden van de uitvoering en de opleveringsprocedure. Opdrachtnemers krijgen er, in de voorbereidings- en uitvoeringsfase, extra procestaken bij. Zij hebben meer verantwoordelijkheden en moeten meer

kennis hebben van het beheren van weginfrastructuur. De publicatie gaat in op en biedt tips voor het inschrijven op een UAVgc-contract. In de publicatie zijn ook leerpunten uit de praktijk opgenomen. De gemaakte keuzes, procesaanpak en geleerde lessen uit deze projecten worden beschreven.



GWW-Totaal is partner van de Red Mijn Weg themadagen.

150 kamerleden. Uiteindelijk worden daar beleidsdocumenten en budgetten vastgesteld.'

Kies voor een specialist

De themadag werd afgesloten door gastspreker Tom van 't Hek, voormalig tophockeyspeler (221 interlands), coach, bondscoach, maar ook huisarts en media-man. "Tja, wat weet ik van het wegennet? Ik maak er in elk geval veel gebruik van! En ik moet zeggen: we hebben best een prachtig wegennet in Nederland! Maar de vergelijking met de gezondheidszorg is wel te maken. Want lees nu eens voor het woordje 'onderhoud' gewoon 'preventie'. Dit speelt ook in de zorg maar een bescheiden rol. Van de 90 miljard jaarlijkse kosten

voor de gezondheidszorg wordt er aan preventie nog geen één miljard euro besteed! Schandalig als je bedenkt dat iedere euro in preventie veel meer oplevert dan iedere euro in behandeling. Hier is de vergelijking met onderhoud infra te maken.'

Van 't Hek gelooft overigens erg in het woord 'samen' en kennis delen: 'ik hoorde op een congres een Engelse socioloog praten over de halfwaarde tijd van kennis. Dat is de tijd die je na het behalen van een diploma hebt om op één plek in het arbeidsproces goed te kunnen functioneren, zonder tussentijds door middel van aanvullende studie je kennis weer te moeten upgraden. Voor een huisarts was die tijd in 1990 nog elf tot dertien jaar, maar in 2000 nog maar vijf tot zeven jaar.

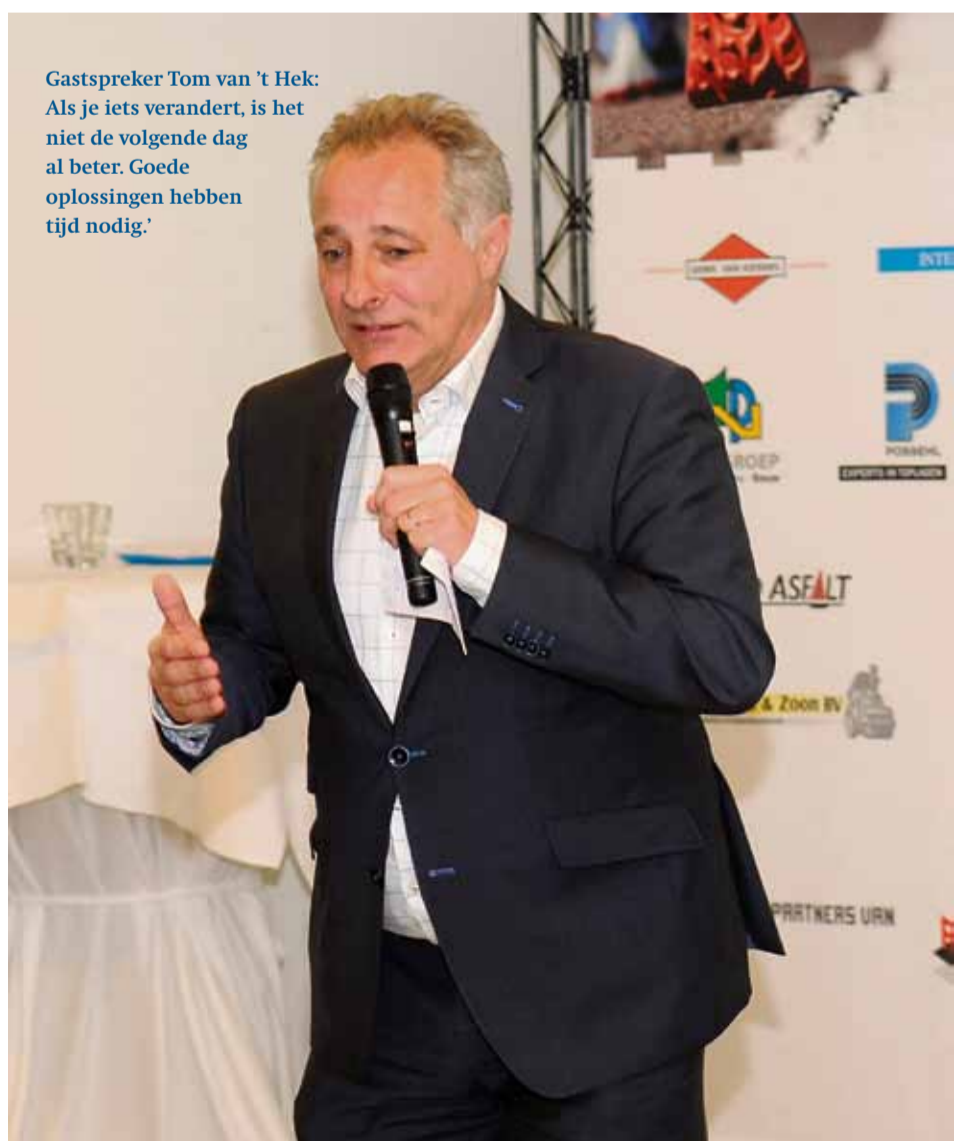
In 2010 was dat door alle snelle technologische ontwikkelingen nog maar drie jaar! Ook opvallend is dat ruim de helft van de mensen die nu solliciteert naar een baan die in 2000 nog niet bestond! De tijd haalt ons in. De conclusie is dat we een leven lang moeten leren. Je kunt dingen ook niet meer alléén doen, en ik denk dat dit in de wegenbouw niet anders is. Je hebt de kennis van anderen nodig. Mooi voorbeeld is de campus van Philips in Eindhoven. Die campus was vroeger gericht op het behoud van eigen kennis. Een terrein met prikkeldraad en één ingang waar je in kon, maar niet meer uit. Kennis mocht niet verloren gaan! Tegenwoordig werkt dat niet meer. De campus is nu een open gebied met talloze bedrijven die

samenwerken met Philips, zoals Samsung. In de wegenbouw is het niet anders: werk samen aan de kwaliteit van het wegennet. Daarom is het initiatief van Red Mijn Weg ook zinvol en nuttig.'

Van 't Hek eindigt met voorbeeld van het belang van investeren in de lange termijn, gelijk aan het onderhoud van wegen: 'Als je iets verandert, is het niet de volgende dag al beter. Goede oplossingen hebben tijd nodig. Vergelijk het met een kind: waarom gaat een kind lopen? Kruipen gaat in eerste instantie sneller en het is veiliger, want je kunt niet vallen. Toch probeert een kind te lopen, omdat lopen op de lange termijn voordelen biedt ten opzichte van kruipen.' Een voorbeeld om goed te overdenken.



Ger Koopmans, voormalig CDA kamerlid, nu adviseur-bestuurder: 'Zorg dat u tijdig uw visie laat horen bij politici. Haak daarbij slim in op actuele thema's die politici raken, zoals veiligheid, duurzaamheid en kostenbesparingen.'



Gastspreker Tom van 't Hek: 'Als je iets verandert, is het niet de volgende dag al beter. Goede oplossingen hebben tijd nodig.'