

Platform Wegontwerp

De 34ste vergadering van het Platform Wegontwerp is op 18 november 2003 gehouden bij de Bouwdienst te Apeldoorn. De onderwerpen waren GOROA, Bodem InZicht en Milieu binnen wegontwerp.

GOROA

De heer Kwint (Adviesdienst Verkeer en Vervoer) legt uit wat GOROA betekent: Gebruikers Onderzoek Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Het onderzoek is een voorbereiding op de herziening van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA). De onderzoekers hadden de volgende vragen:

- Wie maken in het besluitvormingsproces rond een weg de strategische en tactische keuzes?
- Waar hebben deze keuzes betrekking op?
- Is er behoefte aan een richtlijn die, naast een technisch/operationeel gedeelte, dit keuzeprocess beschrijft? Hiermee worden dan in feite ook taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden vastgelegd.
- Hoe moet het karakter van de nieuwe ROA zijn: stringente regels stellend of richting gevend?

Na een serie interviews met diverse medewerkers van de Rijkswaterstaat bleek het volgende:

- strategisch en tactisch niveau zijn moeilijk af te bakenen;
- er is behoefte aan inzicht in de gevolgen van technische keuzes;
- naast een technische richtlijn moet er ook een maatschappelijke richtlijn komen.

Bodem InZicht

De heer Saathof (Dienst Weg- en Waterbouwkunde) gaf in zijn presentatie aan, dat de kosten van het aanleggen van een weg vaak worden onderschat. Redenen hiervoor zijn vooral scopewijzigingen en financiële onduidelijkheden. Daarnaast zijn er andere oorzaken, zoals tegenvallend grondgedrag, milieusaneringen en het verleggen van kabels en leidingen. Bij slappe ondergrond is een duidelijk verband te leggen tussen de aanlegkosten en de benodigde bouwtijd, bij snel bouwen kunnen deze wel een aantal malen groter zijn. Het zou dus zinvol zijn om in een vroeg stadium al meer inzicht in de bodem te krijgen. Hij stelde voor door middel van het project 'Bodem InZicht' een nieuw product te maken dat bestaat uit een bodemkaart, gebaseerd op reeds verzamelde bodemgegevens, en de relatie tussen de bodem en de wegbouwkundige aspecten kosten, bouwtijd en benodigde ruimte. Daarmee worden reeds bekende gegevens hergebruikt. De kale gegevens (boringen en sonderingen) kunnen nu al opgevraagd worden via ['http://dinoloket.nitg.tno.nl/dinolks/LksHome'](http://dinoloket.nitg.tno.nl/dinolks/LksHome) en ['http://www.geodatabank.nl'](http://www.geodatabank.nl). De gebruiker moet dan zelf nog interpreteren wat de betreffende bodem voor zijn project betekent, de resultaten van het project 'Bodem InZicht' kunnen hem daarbij ondersteunen.

Milieu in het wegontwerp

De heer Hollander (Dienstkring Apeldoorn) en de heer Geerdink (Bouwdienst Meppel) zijn gastsprekers voor dit onderwerp. Ze weten respectievelijk alles over flora en fauna en de bouw van het ecoduct 'Harm van de Veen', meestal het ecoduct van Kootwijk genoemd, vanwege zijn locatie op de A1 ter hoogte van Kootwijk. Harm van de Veen was een gedreven bioloog. De versnippering van de Veluwe was hem een doorn in het oog. Rasters waren voor hem een gruwel en landschappelijk onaanvaardbaar. Hij zag de Veluwe als een groot natuurgebied, waarin de wilde dieren moeten kunnen gaan en staan waar ze willen. Het wildviaduct van Kootwijk verbindt het noorden en het zuiden van de Veluwe. Leefgebieden zijn weer aan elkaar gekoppeld, waardoor diersoorten zich weer kunnen uitbreiden. Bovendien wordt hierdoor invulling gegeven aan de beleidsdoelen van het Rijk. In februari 2001 is de vos als eerste gebruiker 'gespeurd'. Later volgden reeën (met kalfjes), edelherten, wilde zwijnen (met jongen), konijnen, muizen en bunzingen. Hoewel het ecoduct officieel verboden gebied is, zijn er verschillende keren groepen passanten gesignaleerd, vaak vergezeld van honden en uitgerust met verrekijkers. Het ecoduct is ongeveer honderdvijftig meter lang en heeft een breedte die varieert van dertig meter in het midden tot tachtig meter aan de uiteinden. Tijdens het locatiebezoek is uitleg

gegeven over de bouw en over flora en fauna.

Een ecoduct in de plannen inpassen vraagt de nodige aandacht en zorgvuldigheid. Wie eenmaal op een ecoduct heeft gestaan, begrijpt waarom men die moeite wil nemen. Door de begroeiing is niets te merken van de onderliggende snelweg en het voorbijrazende verkeer. Dieren moeten dit ook zo ervaren. In elk geval is aan de sporen te zien dat het ecoduct functioneert. Daarom kan gesproken worden over duurzaam bouwen, het ecoduct zal tot in lengte van jaren een duurzame verbinding zijn in de ecologische hoofdstructuur van Nederland.

De volgende vergadering heeft op 19 februari 2004 plaats gevonden bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer te Rotterdam.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Bouwdienst

Jaap de Vries

(055) 577 62 15

j.j.dvries@bwd.rws.minvenw.nl

Martijn Heemink

(055) 577 62 27

m.heemink@bwd.rws.minvenw.nl