



Seminar Stadsbox 27 januari jongstleden

DUBBELBEELD

Van prototype naar volwassen wegdek

Het Innovatieprogramma Geluid (IPG) is een gezamenlijk initiatief van V&W en VROM dat is gericht op het toepasbaar maken van kosteneffectieve geluidsmaatregelen voor zowel spoor- als wegverkeer. Het IPG adopteerde een aantal kansrijke WnT-innovaties op het gebied van geluidsreductie en maakt brede toepassing mogelijk. In dit interview praat WnT-manager Doorwerking Aad de Winter met Ruud Nijland, programmamanager wegverkeer van het IPG.

Kosten besparen

'Als we het geluidsprobleem blijven aanpakken volgens de reguliere methoden zoals het bouwen van geluidsschermen, dan zal dat ons miljarden blijven kosten. Hoe kunnen we daarop bezuinigen en toch de gewenste geluidsreductie behalen? Dat is de belangrijkste opgave voor het Innovatieprogramma Geluid,' stelt Nijland. 'Wij doen dat door ervoor te zorgen dat bestaande, kansrijke innovaties op het gebied van geluidsreductie daadwerkelijk kunnen worden toegepast.'

IPG mooie vervolgstap

'Voor WnT-innovaties op het gebied van geluidsreductie biedt het Innovatieprogramma Geluid een mooie vervolgstap,' zegt De Winter. 'WnT heeft de afgelopen jaren meerdere pilots op het gebied van geluidsreductie opgeleverd die het waard zijn om door te ontwikkelen. Voor ons is het dan ook erg prettig dat IPG het roer overneemt en de volgende stap richting de praktijk kan zetten.'

Adoptie

IPG adopteerde prototypes van WnT die ontwikkeld werden in de pilot Modulair Wegdek en de pilot Geluid. 'Die adoptie moet je letterlijk zien,' zegt Nijland. 'We vereenzelvigen ons met het idee en voeden het verder op. Een WnT-innovatie wordt dus gewoon een IPG-product.' Inmiddels zijn er onder regie van IPG onder meer botsproeven uitgevoerd op de geluidsbarrier van Durisol, Haitsma en DLA+ Landscape Architects en is op de A50 bij Ravenstein een proefvak gerealiseerd met 'Stil Transport', een stil asfalt van KWS.

Complementair

WnT en IPG werken in elkaars verlengde, vindt Nijland: 'WnT neemt de lange termijn als uitgangspunt voor het genereren van oplossingen, zowel voor de lange als de korte termijn, en maakt die oplossingen tastbaar in pilots en demonstraties. IPG zorgt ervoor dat die bestaande, kansrijke innovaties ook daadwerkelijk worden toegepast.' De Winter vult aan: 'Juist die aansluiting tussen WnT en de praktijk is van groot belang voor het welslagen van innovaties. Voor geluid zorgt IPG voor deze aansluiting.'

Kansrijk, hoe bepaal je dat?

Hoe bepaal je nu eigenlijk of een pilot kansrijk genoeg is voor doorontwikkeling? 'Daar gaat een zorgvuldig onderzoek aan vooraf,' zegt De Winter. 'Uiteindelijk brengen we advies uit aan het bestuur van WnT. Op basis daarvan beslist het bestuur of de ontwikkeling een vervolg dient te krijgen. Hieraan voorafgaand zijn er natuurlijk al de nodige gesprekken gevoerd om te bepalen of andere partijen de verantwoordelijkheid willen dragen voor zo'n vervolg.'



Aad de Winter en Ruud Nijland

Toepasbaarheid in de praktijk

Bij IPG staat ook de brede toepasbaarheid in de praktijk centraal. Nijland: 'Innovaties kunnen ons niet concreet genoeg zijn. Ze moeten leiden tot kostenbesparing en tot een aanzienlijke geluidsreductie. Toch is dat niet zo simpel in kaart te brengen. Vanwege onzekerheid over de veiligheid en de kosten verloopt

het opschalingsproces vaak trager dan we willen: werkt het wel, hoe snel gaat het kapot, wat zijn onze risico's ten aanzien van onderhoud? Sommige innovaties sneuvelen, voor andere gaan we over tot opschaling: dan wordt een prototype een volwassen wegdek.'

WnT vervolgd

'Innovaties moeten doorwerken in de organisatie, anders verdampen ze.'



Dat geldt ook voor de innovaties van Wegen naar de Toekomst. Wat gebeurt er eigenlijk met de pilots van de eerste en tweede cyclus van WnT? Waar, door wie en op welke manier worden er vervolgstappen ondernomen? In deze rubriek volgt WnT telkens een van de 'oude' WnT-pilots. In dit nummer: de pilots Snelweghuis, de Fenomenale weg en Holland Avenue. Hebben deze pilots invloed gehad op het grote Routeontwerp A12-project?

Voor wie het nog niet was opgevallen: onze snelwegen blinken niet bepaald uit in eenduidigheid. Allerlei types geluidsschermen, viaducten, wegverlichting en bermrichting geven een versnipperde indruk van de snelweg en zijn omgeving. 'Er bestaat een stuk snelweg van 20 kilometer waar twaalf soorten geluidsschermen staan,' vertelt Jan Bouwens, interim hoofd van het interdepartementale steunpunt Routeontwerp. 'Die verrommeling van de weg is onder meer een gevolg van verschillende beheersgebieden van regionale directies van Rijkswaterstaat en de invloed van verschillende architecten op de weginrichting. Ook de wegomgeving heeft te lijden van bestuurlijke versnippering. Gemeentelijke bedrijfsterreinen bijvoorbeeld, die met de achterzijde naar de snelweg toe staan. In de Architectuurnota 2000-2004 stond daarom, als een van de speerpunten, het verbeteren van de weginrichting en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.'

Karakter

Het project Routeontwerp A12 nam vanaf begin 2001 de taak op zich om deze eenduidigheid vorm te geven. De ervaring en kennis zal in de komende jaren worden gebruikt bij de aanpassing van de A12 en voor het routeontwerp voor andere snelwegen. Eind 2004 werd het project afgerond. Bouwens: 'Het boekwerk 'Koers van het Routeontwerp' werd in januari aangeboden aan de minister en de gedeputeerden van de drie provincies waar de A12 doorheen loopt. Aan de wegeigenaar en de beheerders van omliggende gebieden dus, want ze zullen er samen mee aan de slag moeten.'

Ingebed

Peter Heerema van adviesbureau Locus is nauw betrokken bij het project Routeontwerp A12. 'Ik denk dat met name de WnT-pilot Holland Avenue invloed heeft gehad op de manier van denken over snelwegen binnen het project: de weg en zijn omgeving werd meer als integraal ontwerpvragestuk benaderd. Het idee achter de pilot, namelijk een eigen, verfraaide identi-

teit van de snelweg, is in dit project verder vertaald. Hoe? Niet alleen de weg zelf, maar ook de verschillende landschappen waarin de weg is ingebed, moeten een herkenbaar en aantrekkelijk gezicht krijgen. Daarom is – via een prijsvraag – gekozen voor de naam 'Regenboogroute' voor de A12.'

Visitekaartje

Dat betekent in de praktijk: meegaan met het aanwezige landschap. Het open uitzicht op bijvoorbeeld veenweidegebieden moet niet verstopt worden achter een dichte bommenrij langs de route. En stedelijk gebied mag uiteraard stedelijk zijn, maar graag wel zonder de lelijke rafelranden van nu. Heerema: 'Door bijvoorbeeld straatwanden te maken, zoals bij de Zuid-As in Amsterdam, wordt het stedelijke karakter veel eenduidiger en kan het gebied als visitekaartje van de stad fungeren. De bebouwing aan de rand van de stad kan bovendien veel consistent: met kantoren, maar ook met prettig wonen naast de snelweg, zoals in de pilot Snelweghuis van WnT al was uitgewerkt. Een ander mooi voorbeeld is de verandering in denken over de verzorgingsplaats. In het routeontwerp sluit een verzorgingsplaats veel directer aan op de identiteit van het landschap dan nu vaak het geval is. Hier ligt een directe link met de huidige pilot 'Verzorgingsplaats van de toekomst' van WnT. Kortom: de filosofie van de WnT-pilots is zonder meer terug te herkennen in de sfeer van het Routeontwerp A12. Een weg is meer dan een weg, die enkel vlot en goedkoop moet zijn. Dat is een behoorlijk innoverende manier van kijken binnen RWS'. Meer info: www.regenboogroute.nl



Viaduct huidige situatie

Viaduct toekomstige situatie

Het praktische vervolg van het Routeontwerp A12 bestaat uit de implementatie van het Routeontwerp A12 en het ontwikkelen van een visie op het routeontwerp van de A2, A4 en A27. Daarnaast komt er een interdepartementaal steunpunt binnen RWS, gevestigd in het Atelier van de Rijksbouwmeester in Den Haag. Bouwens: 'VROM en LNV zijn ook participanten hierin, zodat we samen de ruimtelijke kwaliteit kunnen verbeteren. Het steunpunt is bedoeld voor alle partijen binnen de drie bestuurslagen die belangstelling hebben voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de weg en zijn omgeving.'

'Voor WnT-innovaties op het gebied van geluidsreductie biedt IPG een mooie vervolgstap'

Colofon

>> Management Hans Wesseling Saskia Flesch Aad de Winter	programmamanager communicatiemanager manager doorwerking	>> Themaleiders Ton van den Brink Mattheu Nuijten Marlijn Koster Coen Raaphorst Ben Wildenberg	Reistijdverrijking Vervoer in de Toekomst De Multifunctionele Weg Info op Maat Intelligente Netwerken	>> Redactieadres Wegen naar de Toekomst Kluverweg 4, 2629 HT Delft tel. 015 2517425, fax 015 2517429 e-mail: studiont@avv.nsw.minvemu.nl internet: www.wegennaardetoekomst.nl	>> Foto's en illustraties Kelle Schouten; Gerard Vrakking; Lotje van Oostroom; Warner van Hattem; Jan Kroon >> Interviews en tabellen CvC, Maarn; Studio WnT >> Vormgeving Frisswind visuele_communicatie, A'dam
--	--	--	---	--	--

