

Stageopdracht

Bij grote infrastructurele werken in Nederland wordt steeds vaker gevraagd om verkeershinderbeperkende maatregelen tijdens de aanleg op te nemen in de aanbidding. De rol die verkeershinder speelt neemt toe gezien de EMVI-scores die hieraan toegekend worden. De twee meest extreme criteria die uitgevraagd worden zijn 'maatregelen om verkeershinder te beperken' (kwalitatieve definitie van verkeershinder) of 'beperk het aantal voertuigverliesuren' (kwantitatieve definitie van verkeershinder). Beide criteria laten echter ruimte voor discussie; de kwalitatieve definitie is nauwelijks te kwantificeren, daardoor moeilijk te vergelijken en weinig betrouwbaar. Bij de kwantitatieve definitie wordt juist de hinderbeleving door de weggebruiker niet onderkend.

Voorbeeld: Een niet-gecommuniceerde weekendafsluiting kan net zoveel voertuigverliesuren opleveren als een grondig afgestemde capaciteitsbeperking gedurende een maand (kwantitatieve definitie verkeershinder), de weggebruiker kan deze laatste optie echter als minder hinderlijk beleven. In hoeverre communicatie bijdraagt aan beperking van hinderbeleving is echter niet te kwantificeren (kwalitatieve definitie verkeershinder).

Gezien het toenemende belang van verkeershinder tijdens de aanleg wordt de student gevraagd onderzoek te doen naar een betrouwbare maat om verkeershinder tijdens de aanleg van infrastructurele werken in uit te drukken.

Werkzaamheden:

Werkzaamheden kunnen bestaan uit een literatuuronderzoek en eventueel praktijkonderzoek door de student in de vorm van een enquêtes/weggebruikersonderzoek/interviews belanghebbenden (ANWB/VID/TomTom/RWS). Uiteindelijk dient een advies opgesteld te worden dat antwoord geeft op o.a. onderstaande vragen;

- Welke factoren beïnvloeden hinder?
- Hoe verhouden deze factoren zich tot elkaar?
- Wanneer is hinder hinderlijk voor de stakeholders?
- Betrek de 10 gouden regels van RWS, kennis verkeerspsychologen, kennis uit bestaande projecten zoals Poort van Bunnik (A12 Lunetten-Veenendaal).

Het eindresultaat is een model waarmee verkeershinder objectief gemeten wordt.

Achtergrondinformatie BAM Infraconsult

BAM Infraconsult bv is het advies- en ingenieursbureau voor de sector Infra van Koninklijke BAM Groep nv en verleent primair diensten voor de sectorbedrijven BAM Civiel, BAM Wegen, BAM Rail en BAM Infratechniek. Een substantieel deel van de diensten wordt echter verleend ter ondersteuning van BAM bedrijven uit de andere sectoren, BAM Groep en externe opdrachtgevers. De expertise op het

gebied van de kustwaterbouw wordt voornamelijk ingezet voor buitenlandse projecten, zowel voor BAM bedrijven als ook voor externe klanten.

De diensten worden uitgeoefend op het gebied van de burgerlijke en utiliteitsbouw, grond-, water-, rail- en wegenbouwkundige werken alsmede installaties voor infrastructurele toepassingen, in de meest brede zin.

De diensten omvatten de planfase, de ontwerpfase, de ondersteuning bij de calculatiefase en uitvoeringsfase, en tenslotte het natraject van het bouwproces.

Meer in detail omvatten de diensten: management consultancy, advisering, ontwerp en engineering, inspecteren en adviseren voor beheer en onderhoud, managen van vergunningen, project-, contract-, exploitatie- en risicomangement en RAMS-analyses.

Bedrijfsgegevens

naam bedrijf/instelling:	BAM Infraconsult
afdeling:	Sectie Verkeer
contactpersoon voor bovengenoemde stage(s):	Henk Groen
contactpersoon voor stage in het algemeen:	Henk Groen
bezoekadres:	Zonweg 33, 2516 AK Den Haag
postadres:	Postbus 16310, 2500 BH Den Haag
postcode/plaats:	Den Haag
telefoonnummer:	070 37 14 806 / 06 51 23 79 05
faxnummer:	070 37 14 800
e-mailadres:	H.Groen@baminfraconsult.nl
internet:	www.baminfraconsult.nl

NB: Het is mogelijk om de afstudeerstage uit te voeren in Den Haag, Gouda, Breda of Apeldoorn.