

2 Herontwerplevensduur bestaande asfaltverharding

2.1 Ontwerpverificatie

Voor de ontwerpverificatie in het geval van een (deels) gehandhaafde bestaande verharding zijn per strook de volgende situaties te onderscheiden:

- a. op de beschouwde strook dient een door OG voorgeschreven maatregel te worden uitgevoerd waarbij Opdrachtnemer geen mogelijkheid heeft om invloed uit te oefenen op de Herontwerplevensduur;
- b. situatie a is niet van toepassing, en in de Vraagspecificatie wordt voor de betreffende strook de restlevensduur meegegeven;
- c. situatie a is niet van toepassing, en in de Vraagspecificatie wordt voor de betreffende strook geen restlevensduur meegegeven maar wel voor andere stroken van hetzelfde wegvak;
- d. situatie a is niet van toepassing, en in de Vraagspecificatie worden in het geheel geen restlevensduren meegegeven.

Ontwerpverificatie in situatie a.

In situatie a. mag ON er zonder ontwerpverificatie van uitgaan dat de Herontwerplevensduur voldoet, omdat mag worden aangenomen dat deze in beschouwing is genomen bij het vaststellen van de uitgevraagde maatregel en daarbij voldoende is geacht.

Ontwerpverificatie in situatie b.

In situatie b. dient de herontwerplevensduur bestaande asfaltverharding voor de betreffende strook te worden aangetoond middels een ontwerpnota met daarin een herontwerp met de in de Vraagspecificatie vereiste betrouwbaarheid conform [Handleiding CARE].

Hierbij dient voor het verleden (fase 1 in CARE) een verkeersbelasting te worden ingesteld die overeenstemt met de meegegeven restlevensduren onder de daarbij vermelde verkeersbelastinggegevens (bijlage Restlevensduren bestaande weggedeelten). Een eventueel ">" teken bij de vermelde restlevensduur dient daarbij te worden genegeerd. Indien de vereiste betrouwbaarheid in de Vraagspecificatie niet wordt vermeld dient hiervoor 85% te worden aangehouden.

De aldus ingestelde verkeersbelasting voor het verleden dient nog te worden gecorrigeerd voor de tijdsduur tussen uitvoering van het toestandsonderzoek waarop de meegegeven restlevensduren zijn gebaseerd en het moment van uitvoering van de structurele maatregelen aan de verharding. Over deze tijdsduur dient het te verwachten equivalente aantal standaard aslasten te worden berekend op basis van de meegegeven verkeersbelastinggegevens voor de toekomst (bijlage Gegevens verkeersbelastingen). Dit equivalente aantal standaard aslasten dient in de CARE berekeningen te worden toegevoegd aan de volgens het voorgaande bepaalde verkeersbelasting in fase 1 (verleden).

Daarna dienen de benodigde versterkingsdikten te worden berekend met in CARE fase 2 de verkeersbelastinggegevens voor de toekomst (bijlage Gegevens verkeersbelastingen).

Ontwerpverificatie in situatie c.

In situatie c. mag er zonder ontwerpverificatie van worden uitgegaan dat de Herontwerplevensduur voor de betreffende strook voldoet indien ON geen maatregelen beoogt die de restlevensduur kunnen verlagen.

Indien ON voor de betreffende strook wel maatregelen beoogt die de restlevensduur kunnen verlagen, dient ON zelf restlevensduuranalyses uit te voeren voor de

bestaande situatie zoals beschreven onder situatie d., en hiermee als volgt om te gaan:

- indien dit restlevensduren oplevert die gelijk zijn aan of lager zijn dan de gevraagde Herontwerplevensduren voldoen de door ON beoogde maatregelen niet, en dienen maatregelen te worden ontworpen die de restlevensduur niet (verder) verlagen;
- indien dit restlevensduren oplevert die hoger zijn dan de gevraagde Herontwerplevensduur, dient ON conform situatie d. aan te tonen dat de Herontwerplevensduur bij de door hem beoogde maatregelen niet lager wordt dan de vereiste waarde.

Ontwerpverificatie in situatie d.

In situatie d. dient ON zelf de restlevensduuranalyses uit te voeren en de herontwerplevensduur bestaande asfaltverharding te bepalen conform [RVO] waarbij de resultaten tevens conform deze Richtlijn dienen te worden vastgelegd.

Bij alle verificaties dienen:

- voor de toekomstige verkeersbelasting de waarden te worden aangehouden zoals meegegeven in de Vraagspecificatie;
- voor verkeersgegevens die niet in de Vraagspecificatie zijn vermeld de verstekwaarden te worden toegepast zoals vermeld in de [SOA];
- voor overige ontwerpuitgangspunten de standaard waarden voor primaire wegen te worden aangehouden conform tabel 2 - 1, tenzij anders aangegeven in de Vraagspecificatie.

In alle situaties (a t/m d) dienen:

- voor de toekomstige verkeersbelasting de waarden te worden aangehouden zoals meegegeven in de Vraagspecificatie;
- voor verkeersgegevens die niet in de Vraagspecificatie zijn vermeld de verstekwaarden te worden toegepast zoals vermeld in de [SOA];
- voor overige ontwerpuitgangspunten de standaard waarden voor primaire wegen te worden aangehouden conform tabel 2-1, tenzij anders aangegeven in de Vraagspecificatie;
- bestaande zwaarbelaste stroken niet te worden verzwakt.

Tabel 2-1 Standaard ontwerpuitgangspunten primaire wegen

Luchttemperatuur:	14,0°C
Straal contactvlak:	0,105 m
Wielafstand:	0,315 m
Betrouwbaarheid:	85 %
Snelheid vrachtverkeer	80 km/u
Percentage breedbanden	40 %
Aantal werkdagen per jaar	300
Toelaatbaar schadepercentage restlevensduurbepaling	15 %
Toelaatbaar schadepercentage versterkingsdikte	20 %
Factor healing bestaand asfalt	4,0
Factor aantal stroken (geen inhaalverbod):	1 strook per rijrichting: 1,00 2 stroken per rijrichting: 0,95 > 2 stroken per rijrichting: 0,90

Documentenlijst Verificatiemethoden Bovenbouw

Titel	Jaar	Organisatie
Handleiding CARE Handleiding Ontwerp- en Herontwerpsysteem Asfaltverhardingen CARE – Gebruikshandleiding en Technische Handleiding	2006	RWS