

Toespraak van de Directeur-generaal Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers, bij de startbijeenkomst 'Asfalt-Top op 1 februari 2017 in het LEF, Westraven.

Dames en Heren,

Hartelijk welkom op deze asfalt-top. Vandaag spreken we met elkaar over asfalt: Een product dat een enorme impact heeft op onze samenleving.

In Nederland maken zo'n 8 miljoen auto's¹ gebruik van ons asfalt. Het staat niet alleen aan de basis van onze bewegingsvrijheid. Het transport over de weg is bovendien onmisbaar voor onze nationale economie.

Daarom heeft dit kabinet er in de afgelopen jaren voor gekozen om, tegen de economische tegenwind in, ook te blijven investeren in wegen asfalt voor het oplossen van fileknelpunten. De komende vijf jaar wordt aan de aanleg van nieuwe en bredere wegen bijna 7 mrd uitgegeven.¹

Rijkswaterstaat en onze partners in de markt hebben inmiddels 641 kilometer asfalt aangelegd van de 717 kilometer waarvoor we in deze kabinetsperiode aan de lat staan. En dat is niet zomaar asfalt: De gebruikers van de navigatieapp Waze, eigendom van Google, beoordelen onze wegen zelfs de beste ter wereld. Zowel uit het oogpunt van algehele kwaliteit als veiligheid en rijcomfort.

Ambities

Dat bevestigt maar weer eens dat wij als Netwerkbeheerders, aannemers en asfaltproducenten ons vak verstaan. Goed asfalt vergt niet alleen de juiste stroefheid, waterafvoer en belijning.

Ook goed onderhoud is onontbeerlijk. Tijdige reparatie, preventief onderhoud en een doordachte onderhoudsplanning verlengen niet alleen de levensduur van het asfalt. Ook de verkeersdoorstroming is erbij gebaat. Hoe minder vaak we de weg onverwacht moeten afzetten voor onderhoud, hoe minder we het verkeer hinderen.

Als het om het verwerken van asfalt gaat zijn we in ons land goed bezig. Maar als ik naar de productieprocessen kijk, valt mij een aantal dingen op. Allereerst de

¹ Rijksoverheid, Compendium voor de Leefomgeving, 7 september 2016
Het aantal motorvoertuigen in 2015 is nagenoeg gelijk aan 2014, te weten 8,04 miljoen personenauto's, 1,03 miljoen bedrijfsvoertuigen en 0,65 miljoen motorfietsen. Daarnaast zijn er ruim 1,1 miljoen bromfietsen. Het betreft hier cijfers over het gemiddeld aantal voertuigen in 2015.

enorme hoeveelheden asfalt die worden geproduceerd. In Nederland alleen al gaat het jaarlijks om maar liefst 9 miljoen ton.

Wat me daarna opvalt is de enorme hoeveelheid logistiek transport die dat vergt. Zowel bij het importeren van de grondstoffen, voor de productie van het asfalt en voor de aanleg op het werk. Het gaat hierbij om maar liefst 225.000 ladingen van 40-tons vrachtwagens!

Dit betekent een forse belasting van onze autowegen- en vaarwegennetwerk en hiermee een hogere filedruk. Bovendien veroorzaakt al dat transport veel CO₂. Die wordt nog vergroot door de warmte die nodig is bij de productie van asfalt in de centrales.

Hier ligt een belangrijk aandachtspunt voor zowel de asfaltbranche, voor aannemers als voor netwerkbeheerders. Duurzaamheid is een must, zeker na het klimaatverdrag in Parijs.

Het is goed dat de asfaltbranche bereid is te investeren in duurzaamheid en kwaliteit. De branche loopt bijvoorbeeld voorop in het hergebruiken van oud asfalt. Wereldwijd gezien zelfs koploper. Maar er is nog veel te winnen, zoals met de toepassing van biobased asfalt en lage temperatuur asfalt.

Duurzaamheid en kwaliteit verder ontwikkelen dus. En ik zie nog een concrete prioriteit waar RWS echt voor gaat. Levensduurverlenging!

Jaarlijks besteedt RWS 200 miljoen euro aan onderhoud van haar Rijkswegen. Als we de levensduur van asfalt kunnen verlengen, verlaagt dit niet alleen de productie van CO₂ en verkeershinder, maar kunnen ook veel kosten worden bespaard.

Samenwerken aan betere kwaliteit

Ik ben er van overtuigd dat we samen de kwaliteit van ons asfalt en de onderliggende productieprocessen kunnen verbeteren. Vandaar de Asfalt Impuls. Er lopen momenteel veel individuele initiatieven, projecten en samenwerkingsverbanden. Het bundelen daarvan tot één sectorbrede aanpak kan de sector een enorme kwaliteitsimpuls geven. Rijkswaterstaat is graag bereid om hierin een voortrekkersrol te nemen.

Bijna tien jaar geleden hebben we met de markt afgesproken dat de verantwoordelijkheid voor het leveren van de gevraagde kwaliteit ligt bij de aannemer.

Met SCB hebben we een aanpak ingericht om die kwaliteit te handhaven met proces-systeem-, en producttoetsen. Ik sta nog steeds pal achter deze systematiek. Maar ik vind ook dat we moeten zoeken naar manieren om aanbestedings- en uitvoeringsprocessen nog beter te handhaven. Niemand is erbij gebaat als een aannemer te laag inschrijft en de gevraagde kwaliteit niet kan leveren. De VBW beaamt dit ook.

In dit verband vind ik trouwens ook dat functioneel specificeren en geïntegreerde contracten geen dogma's hoeven te zijn. Ook zonder functioneel specificeren is er ruimte voor innovatie. Maar als we precies weten wat we nodig hebben, geven we dat in de opdracht gewoon aan. Alle vormen staan ons ten dienste bij het bereiken van kwaliteit voor de gebruiker van de netwerken. Van RAW tot DBFM. RWS is professioneel genoeg om voor elke opgave de best passende samenwerkingsvorm te vinden.

Gezien het grote belang ervan heeft RWS onlangs dan ook besloten om de handhaving van een contract aan te scherpen. We onderzoeken momenteel hoe we dat het beste kunnen doen en ideeën vanuit de markt zijn van harte welkom. Wij zullen in ieder geval de komende tijd meer steekproeven gaan uitvoeren om beter zicht te krijgen op de huidige asfaltkwaliteit.

Eén andere optie is om bij de aanbesteding nóg sterker aan te sturen op levensduurverlenging. Niet alleen om de sector te prikkelen tot nieuwe oplossingen voor meer duurzaamheid en kwaliteit. Maar ook omdat de huidige belasting van het wegennet niet altijd meer overeenkomt met de oorspronkelijke ontwerpeisen. Dit zien we ook bij onze kunstwerken, zoals eerder bij de Moerdijkbrug en de Hollandsche brug en zeer actueel bij de Merwedeburg.

Wat we vandaag afspreken

Vandaag gaan we bekijken hoe we de levensduur van onze asfaltwegen kunnen verlengen. Maar ook hoe we die wegen nog duurzamer, innovatiever en kosteneffectiever kunnen realiseren. Hiermee kunnen we kennis ontwikkelen voor de sector die we ook internationaal kunnen vermarkten.

De gespreksthema's zijn talrijk. Van innovatie, kwaliteitsborging en voorspelling levensduur tot duurzaamheid en kosten-batenanalyses. Wat mij betreft mag onze doelstelling zelfs nog wel wat smarter worden gemaakt. We willen niet alleen de

gemiddelde levensduur van de weg verlengen. Maar ook dat de kwaliteit betrouwbaarder is.

Met andere woorden: dat de afwijkingen rond deze gemiddelde levensduur verminderen. Waarom stellen we ons niet als doel dat over vijf jaar het asfalt twee keer zo lang meegaat, met een afwijking van zeg plus of min een jaar? En net zo veilig als nu! Het klinkt ambitieus, maar het is zeker niet onmogelijk.

Wat mij bij deze asfalt-top vooral aanspreekt is dat we het samen gaan doen, in lijn met de nieuwe Marktvisie die we als sector hebben omarmd. Bij de implementatie van het asfalt- impuls-programma gaat de nieuwe Bouwcampus faciliteren. Die is immers voor dit soort samenwerkingsinitiatieven opgericht.

Wat ons bindt is de drang om vakmanschap te leveren. Samenwerken betekent echter ook dat we eerlijk en open zijn over elkaars belangen. Dat we elkaar willen begrijpen en hiermee om leren gaan in onze projecten.

Vandaag willen we hierin een essentiële stap zetten. Ik kijk uit naar een boeiende middag vol goede discussies en ideeën. Ik hoop dat die aan het einde van de middag uitmonden in een gezamenlijke besluit. Waarbij we de doelstelling en hoofdthema's omarmen en bereid zijn om de schouders er onder te zetten en naar vermogen en kennis van zaken willen bijdragen aan de uitvoering van het Asfalt-Impulsprogramma.

Concreet vervolg op 5 april in het najaar

Op 5 april is de eerste van twee workshops gepland waarin onze deskundigen samen gaan werken aan een gedragen plan van aanpak voor onze ambities. In het najaar volgt dan een tweede asfalt-top. Wanneer het plan er goed uit ziet wil RWS voor de uitvoering substantieel bijdragen in geld en uren. Hetzelfde wordt u gevraagd, wij gaan voor commitment (niet voor 'free-riders'). De resultaten van de werkgroepen toetsen wij op de werken, want daar gebeurt het!

Ik dank u wel.

ⁱ MIRT overzicht 2017: Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Er zijn *Ontwerp-tracébesluiten* vastgesteld voor de hoofdwegenprojecten:

- A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen)
- A27/A12 Ring Utrecht
- A27 Houten – Hooipolder;

en voor de spoorwegenprojecten:

- Theemswegtracé (in de vorige rapportage Calandbrug/ Theemswegtracé geheten)
- Zwolle - Herfte

Voor A27 Houten – Hooipolder is dit besluit een kwartaal eerder genomen dan gepland. Voor Zwolle – Herfte een kwartaal later. De andere zijn conform de planning vastgesteld.

Er zijn *Tracébesluiten* vastgesteld voor de het gecombineerde hoofdwegen- en spoorwegenproject:

- Zuidasdok,
- voor de hoofdwegenprojecten:
- A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
 - A16 Rotterdam
 - A24 Blankenburgverbinding

en voor het vaarwegenproject:

- Nieuwe Sluis Terneuzen

Al deze besluiten zijn conform de planning genomen.

In deze periode zijn de Tracébesluiten van de volgende hoofdwegenprojecten *onherroepelijk* geworden:

- A4 verbreding Zoeterwoude dorp – Vlietland
- A44 Verbreding Leiden-West - Maaldrift
- A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten Spakenburg