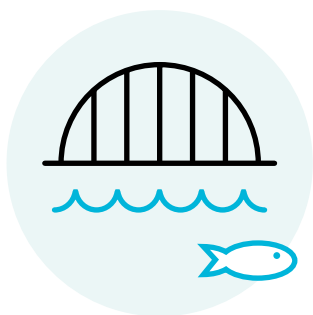


Road Map 1

Bruggen & sluisen



In Nederland zijn ongeveer 40.000 bruggen en viaducten en 137 sluizen die vooral in het bezit zijn van de overheid. Wanneer ook alle kleine kunstwerken worden meegeteld, zijn het er misschien wel 100.000. Veel van deze kunstwerken zijn in de zestiger en zeventiger jaren van de vorige eeuw gebouwd. In de afgelopen jaren zijn diverse kunstwerken aangepast of vernieuwd, omdat de functie veranderde. De periode is aangebroken dat vele van die 40 tot 50 jaar oude kunstwerken moeten worden vervangen, omdat onder het huidige gebruik het einde van de levensduur nadert.

Afgelopen jaar: de opgave in beeld

In november 2017 is een Bouwagenda-Werkconferentie gehouden waar voor de eerste keer een doorsnede van alle infrastructuureigenaren elkaar lieten zien welk zicht zij op hun infra-eigendommen (hun 'assets') hebben. Vertegenwoordigers van enkele gemeentes, provincies, waterschappen, ProRail en Rijkswaterstaat gaven een open inkijk hoe zij hun vervangingsopgave in kaart hebben gebracht. Op veel plekken blijkt men er goed zicht op te hebben, maar vele infra-eigenaren staan hierbij nog aan het begin. Het instrument 'Nota Kapitaalgoederen' wordt hiervoor soms gehanteerd, maar de toepassing is nog wisselend en vrijblijvend. Op de YouTube-film "21e-eeuwse oplossingen voor 20e-eeuwse bruggen" (zie www.debouwagenda.com) heeft voortrekker Lindy Molenkamp van de Provincie Overijssel op deze Werkconferentie laten zien welke uitdagingen er liggen, die door alle aanwezigen werden onderschreven:

- Weten wij wel zeker dat al onze bruggen veilig zijn voor het feitelijke gebruik, en kennen wij dit feitelijke gebruik?
- Hebben wij zicht op wanneer deze bruggen aan vervanging toe zijn?
- Hoe voorkomen we dat we veel te vroeg dan wel veel te laat gaan vervangen?
- En als we moeten gaan vervangen: hebben we dan genoeg mensen en middelen, hoe maken we onze bruggen dan energieneutraal, hoe bouwen we ze dan 'circulair' en welke eisen gaat de klimaatadaptatie eraan stellen?
- Hoe krijgen we het zo geprogrammeerd en gebudgetteerd dat de huidige verwachte piek gaat uitvlakken en ook wat naar achteren in de tijd schuift?
- Kunnen we die vervangingsopgave zodanig in de markt zetten dat door schaalgrootte efficiencyverhoging en innovatie wordt aangemoedigd en mogelijk wordt?
- Hoe kunnen we de huidige versnipperde kennis bij de vele infra-eigenaren, bouwers, installateurs, ingenieursbureaus, producenten en kennisinstituten ontsluiten en door kennisdeling gaan vermenigvuldigen?
- Hoe zorgen we dat alle infra-eigenaren deze uitdagingen als urgent ervaren?

Deze rode draad is toepasbaar voor alle soorten van kunstwerken.

- Hoe krijgen we deze langetermijnuitdaging goed op de politieke agenda's die veelal voor een periode van slechts vier jaar worden opgesteld?
- Hoe gaan we om met onzekerheden?

Rode draad

De 'rode draad' van deze Road Map wordt nu als volgt gezien:

1. Bovengenoemde uitdagingen moeten stuk voor stuk worden omgezet in heldere ambities. De verbinding met de overkoepelende thema's, zoals Human Capital en Circulair Bouwen, is evident.
2. Er is behoefte aan een gezamenlijke Kennisagenda die in ieder geval ingaat op de volgende zaken: verder onderzoek naar feitelijk optredende belastingen en hun invloed op de diverse soorten constructies, vertaling hiervan in aangepaste normen, de rol van de dwarskrachtcapaciteit, een standaard benadering van assetmanagement en levensduur-analyse, en richtlijnen voor energieneutraal en circulair bouwen en in stand houden.
3. De eerste batches 'Regionaal gebundeld aanbestede kunstwerken die uitnodigen tot innovatie' moeten in een goede procesaanpak in de markt worden gezet. Enkele opdrachtgevers (Provincie Noord-Holland, Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat) zijn hiertoe als eersten bereid en hebben al enkele batches in ontwikkeling.
4. De Nota Kapitaalgoederen moet worden doorontwikkeld om een nuttig instrument te worden dat elke infra-eigenaar stimuleert om inzicht te krijgen in zijn eigen 'assets' om daar vervolgens een goede meerjarenprogrammering op te ontwikkelen.
5. Dan worden over een aantal jaren de afzonderlijke programma's ook optelbaar, en gaan we zicht krijgen op de totale langetermijnopgave die we vervolgens beter in de tijd gaan programmeren en budgetteren.

6. De door Bouwend Nederland ten behoeve van De Bouwagenda ontwikkelde Procesaanpak 'Innovatie in de bouw' levert hiervoor een goed denk- en werkkader.

Coalitie

De Kerncoalitie van deze Road Map wordt gevormd door een vijftal vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland en Overijssel, TNO en De Bouwagenda. De brede coalitie kent een aantal voortrekkers die binnen enkele gemeentes, provincies en waterschappen, ProRail en Rijkswaterstaat de taak hebben om hun vervangingsopgave in kaart te brengen, en enkele vertegenwoordigers uit de achterban van NLIingenieurs, Bouwend Nederland en UNETO-VNI.

Speerpunten 2018

Mede langs de weg van twee Werkconferenties worden in 2018 de volgende concrete resultaten bereikt:

- De ambities worden in een eerste ronde helder geformuleerd.
- De Kennisagenda wordt in een eerste versie vastgesteld, en de eerste kennisprogramma's worden opgedragen.
- De begrippen Energieneutraal en Circulair worden, met de inzichten van vandaag, specifiek gemaakt voor deze Road Map.
- Er worden drie batches van 'Gebundelde projecten' in overleg met de markt in de markt gezet.
- Er wordt een serie 'Aanbestedingsmodellen en Innovatie-arrangementen' ontwikkeld die – door het toepassen van schaalgrootte en herhaling – stimuleren tot innovatie en kostenverlaging.
- Er is een opdracht gegeven om de Nota Kapitaalgoederen door te ontwikkelen tot het gewenste beleidsinstrument.