

RONDETAfel GESPREK OVER ACHTERSTALLIG ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR DD 30 MAART 2022

GESPREKSNOTITIE VAN VOLKERWESSELS INFRASTRUCTUUR NL

Geachte mevrouw Rijkers,

Met referentie aan uw brief van 10 februari jl., bericht ik u als volgt.

U vraagt om een korte gespreksnotitie met betrekking tot achterstallig onderhoud van de Nederlandse infrastructuur. Ik zal in mijn notitie de door uw commissie gestelde vragen zoveel mogelijk volgen. Deze notitie kan niet uitputtend zijn en 30 maart a.s. zal ik uw vragen in meer detail beantwoorden.

Achterstallig onderhoud van de Nederlandse infrastructuur.

Inmiddels is er door diverse onderzoeken geconstateerd dat hiervan sprake is. Het betreft de Infrastructuur die begin jaren zestig van de vorige eeuw werd ontworpen en gebouwd en die nu na circa 60+ jaren in bedrijf te zijn geweest, aan vernieuwing respectievelijk vervanging toe is. De redenen daarvoor zijn dat er destijds ontworpen en gebouwd is met de toen geldende kennis en verwachtingen van belasting; en gedurende de levensduur is de belasting van de bestaande infrastructuur meer dan verdubbeld. Denk hierbij als voorbeeld aan ontwerp aslasten van 10 ton waarbij in werkelijkheid momenteel vrachtwagen aslasten van 20 ton eerder regel dan uitzondering zijn.

Dit achterstallig onderhoud heeft zich bijvoorbeeld bij de brug van Gorinchem circa 5 jaar geleden gemanifesteerd en dat heeft geleid tot restricties van met name vrachtverkeer en snelheidsbeperkingen voor alle verkeer totdat de onderhavige brug versterkt was. Dit alles nam circa 5 maanden in beslag. Meer actueel is de Haringvlietbrug die eveneens snelheid en aslastbeperkingen heeft opgelegd gekregen en waaraan binnenkort reparatiewerkzaamheden gaan plaatsvinden. Als laatste, kleinschaliger en binnenstedelijk, zijn de kademuuren in Amsterdam. Deze 3 willekeurig genoemde voorbeelden leiden, respectievelijk kunnen leiden, tot gevaarlijke situaties voor het verkeer maar ook voor wat betreft de constructieve veiligheid. De genoemde voorbeelden zijn slechts het topje van de spreekwoordelijke ijsberg. Het TNO-rapport (2021 R10440A) uit 2021 "Instandhouding civiele infrastructuur Proeve van landelijke prognoserapport vervanging en renovatie" van de heer Ir. A.N. Bleijenberg geeft een eerste ruwe inventarisering weer van de toestand waarin de huidige infrastructuur zich bevindt.

Is een efficiëntere, meer kosteneffectieve, aanpak mogelijk dan momenteel voorzien?

We spreken over Vervanging en Renovatie (V&R) van bestaande infrastructuur. In aanvang kennen we de status en conditie van de diverse kunstwerken (bruggen, viaducten, sluisen, spoor, stations e.a.) niet of onvoldoende. Dat geeft aanleiding om zo snel mogelijk in kaart te brengen wat de conditie van de kunstwerken is. Zowel het kunstwerk zelf, als de ondergrond van funderingen waarop zij gebouwd zijn. Pas dan zal een effectief plan van aanpak kunnen worden gemaakt met planning en prioriteiten. Hierdoor kunnen onveilige situaties, mogelijke calamiteiten en plotselinge overlast voor gebruikers worden voorkomen en dit zal dan weer tot aanzienlijke besparingen leiden.

Hierin zal de rol van digitalisering van de bestaande kunstwerken en de overige infrastructuur en daaraan gekoppeld de verdere ontwikkelingen van Predictive Maintenance (Voorspellend Onderhoud) programma's en Digital Twins van belangrijke toegevoegde waarde worden.

Wel zijn wij van mening dat eerder gekozen moet worden voor Vervanging dan voor Renovatie. De ervaring met renovatie-projecten leert dat die veelal aanzienlijk duurder uitpakken dan vooraf begroot. Dat vindt voornamelijk de oorsprong in het feit dat RWS of Prorail niet weet of kan weten wat de werkelijke huidige staat van het te renoveren kunstwerk is. Het vergelijk kan eenvoudig worden gemaakt met dat van de renovatie van een oud huis. Je komt altijd onverwachte zaken tegen. Onverwachte zaken leiden weer tot adaptatie van prijs en tijd en daar is niet of onvoldoende begrip voor van de kant van politiek en andere stakeholders. Als laatste kan worden gesteld dat Renovatie vaak complexer is dan Vervanging. Efficiëntie-verbetering kan wel worden gevonden in bijvoorbeeld:

- Meer overlast en hinder toe te staan tijdens de uitvoering van vervanging en renovatie. Dat scheelt in tijd en dus geld.
- Portfolio-aanbestedingen waarbij de markt en OG kunnen leren van voorgaande vergelijkbare projecten die zij al eens eerder met elkaar hebben uitgevoerd. Denk hierbij aan de portfolio van de Renovatie Bruggen die tot heden slechts eenmalig is toegepast. Het Rijk zou in deze een meer consistent beleid kunnen voorstaan zodat RWS, Prorail en de markt daadwerkelijk meer kunnen leren van de opgedane kennis en ervaring binnen eenzelfde portfolio opdracht. Niet onbelangrijk is daarbij te vermelden dat het Rijk daarbij ook voor een constante geldstroom dient te zorgen.

Zijn er quick-wins te behalen? Vooralsnog is dat niet duidelijk. Eerst de bestaande staat van de bestaande infrastructuur beter, lees gedetailleerder, in kaart brengen. Gezien de grote hoeveelheid achterstallig onderhoud zou het mogelijk moeten zijn op onderdelen quick-wins te verwezenlijken. Dit dienen we in gezamenlijkheid verder te bepalen zodra we de werkelijke toestand kennen van de te renoveren of te vervangen infrastructuur.

Circulaire oplossingen zijn mogelijk binnen R&V. Zo is er bijvoorbeeld een "bruggen bank" die voorziet in het hergebruik van de verwijderde brug op een andere locatie of in een ander land. Bij vernieuwing van bestaande infrastructuur worden ook steeds vaker delen van de verwijderde en gesloopte kunstwerken opnieuw gebruikt in andere nieuw te bouwen constructies; denk hierbij aan hergebruik van beton, wapening, staal en andere materialen. In die zin is circulariteit bij V&R niet wezenlijk anders dan bij nieuwbouwprojecten. Ook klimaatadaptatie en met name cybersecurity dienen bij V&R direct te worden aangepakt waar relevant. Vervanging zal dan qua kosten en tijd de voorkeur hebben op Renovatie.

Kort samenvattend en ter verdere bespreking en toelichting op 30 maart

- 1) Operationeel: er ligt een zeer grote opgave van te vervangen of te renoveren infrastructuur op ons te wachten. Op korte termijn dient de staat van de infrastructuur meer in detail te worden geïnventariseerd. Dan prioriteren en de werkzaamheden zodanig doseren dat niet al het werk tegelijk in de markt wordt gezet. Digitalisering, Digital Twin en daarmee voorspelbaar onderhoud kan ons erg helpen in overzicht creëren en prioriteiten stellen. Waar relevant dienen cybersecurity-maatregelen naar de laatste standaarden direct te worden ingepast.
- 2) Bestuurlijk: zorg als Rijk voor consistent beleid, constante geldstroom en gedoseerd aanbod van werk zodat de markt daarop kan inspelen. Zet V&R als portfolio-pakketten op de markt. Kies waar mogelijk voor Vervanging. Sta als Rijk meer hinder toe tijdens werkzaamheden, om sneller en goedkoper de V&R opgaven te kunnen realiseren.

Met vriendelijke groet,

Robert Bos
Namens VolkerWessels Infrastructuur NL