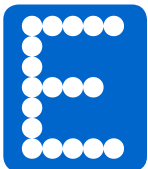


Maxime Verhagen, Bouwend Nederland, over vervanging van het oude en bouwen aan het nieuwe

‘Natuurlijk wil ik bouwen, maar wel voor de nieuwe mobiliteit’

Een ongekende infra-vervangings- en financieringsvraag, een volstrekt andere mobiliteitsvraag én nieuwe vervoermiddelen. Dat zijn de thema's van nu voor de infrastructuur van morgen. Een cumulatie van vraagstukken die reden geven voor een 'nationaal plan van aanpak', vanuit de keten zelf. Innovatie is het smeermiddel. Maxime Verhagen, voorzitter Bouwend Nederland, over een toekomstbestendige weg- en waterinfrastructuur.

NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE



en carrière van een kwart eeuw in de Haagse politiek verruilde hij voor het voorzitterschap van Bouwend Nederland in Zoetermeer. Verhagen is tevreden: 'Ik heb nu minder last van de hype van de dag en kan daardoor meer over de zaak nadenken en structureler bouwen aan verbeteringen.'

Vanuit zijn kantoor op de achtste etage van 'het Bouwhuis' aan de A12, werkt hij op een steenworp afstand van de hofstad; letterlijk en figuurlijk. Na ons gesprek spreekt hij minister Schultz van Haegen over de aardbevingsbestendigheid van de Groningse dijken. 'Kijk, natuurlijk zit daar een bouwopdracht in voor onze leden, daar ben ik eerlijk in, maar er zit ook een maatschappelijke component aan. De gesprekken met de NAM lopen vertraging op. Dat betekent een verhoogd risico op aardbevingen. We kunnen ons in Nederland op geen enkele manier een waterramp veroorloven. Waterkennis is immers ons belangrijkste exportproduct. Dat betekent dat je het in je eigen land goed op orde moet hebben en bewezen techniek moet kunnen tonen.'

Zolang er geen dijken breken, lijkt misschien alles nog wel goed te gaan, maar Verhagen citeert ter illustratie wethouder Tymon de Weger, die na zijn aantreden in Woerden in het onderhoud van de openbare ruimte 'doek'. Zijn conclusie: 'Het had niet veel gebeurd of het onderhoudsniveau van bij-

voorbeeld bruggen in Woerden was door de ondergrens gezakt. Het is de afgelopen jaren kantje boord geweest.'

Een geluid dat niet op zichzelf staat. Bouwend Nederland heeft met medewerking van gemeenten onderzoek gedaan naar de staat van gemeentelijke bruggen. Verhagen: 'Bijna de helft bevindt zich in matige tot slechte staat. En dan gaat het niet alleen om duizenden bruggen met achterstallig onderhoud, maar ook om bruggen die niet gebouwd zijn op het verkeer dat er nu overheen gaat.'

**‘Het had niet veel
gebeurd of het
onderhoudsniveau van
bijvoorbeeld bruggen in
Woerden was door de
ondergrens gezakt’**

Financiering

Uit het gemeentelijk onderzoek blijkt bovendien dat er vaak al jaren is bezuinigd op onderhoud en in veel gevallen zijn er geen reserveringen gemaakt voor vervanging. Verhagen: 'Er is daarom absoluut geld nodig voor de infrastructuur en dan heb ik het nog niet eens over de aanpassingen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen,

de gevolgen van de trek naar de stad en de eisen die nieuwe voertuigen stellen aan de toekomstige infrastructuur.

Kortom, wat ons nu te wachten staat, is een vervanging van wegen, bruggen en kunstwerken die in de jaren 60 massaal zijn aangelegd en nu massaal aan het eind van hun levenscyclus raken. En de opdracht om 'nieuwe' infrastructuur aan te leggen op basis van hele nieuwe eisen. Nu is het zo dat de hoeveelheid geld of het gebrek eraan bepaalt wat we kunnen doen. Dat is niet goed. We moeten die negatieve spiraal doorbreken.'

Hoe? 'We moeten planmatig kijken naar optimaal onderhoud. Dan kom je uiteindelijk goedkoper uit. Ook moet het Rijk extra geld aan gemeenten geven om het achterstallig onderhoud op te vangen. Daarnaast moet je, vooruitlopend op nieuwe mobiliteit, samen met kennisinstellingen innoveren. Denk daarbij aan programma's in de pre-competitieve sfeer: de overheid geeft opdrachten en stelt de innovaties beschikbaar aan de hele markt.'

Nationaal plan

Vergelijkbaar met het nationale plan van Deltacommissaris Kuijken, vindt Verhagen dat er ook zo'n plan voor de droge infrastructuur zou moeten komen, zodat er na de vervangingsgolf een infrastructuur ligt die voldoet aan de toekomstige mobiliteitsvraag en mobiliteitsmiddelen. 'Dat betekent hier wat downgraden, daar wat upgraden. Maar

ook rekening houden met nieuwe voertuigen. Als ik thuis mijn muis kan opladen via een plaatje, dan weet je dat de elektrische auto dat ook moet kunnen. Dat kan nog 10 of 20 jaar duren, maar de mogelijkheid komt eraan dat je je elektrische auto laadt, terwijl je rijdt. Daar zou je nu al op moeten anticiperen. En dat begint met bewustwording: Waarom heb ik mijn auto nog aan een stekker

hangen? Kan dat anders? Wat is daarvoor nodig?’

Worden er nu al stappen gezet richting die toekomstige infrastructuur?

Verhagen: ‘Kijk naar de fietspaden. We hebben in het kader van de laatste Provinciale Statenverkiezingen regionale rondetafelge-

sprekken georganiseerd met alle lijsttrekkers op basis van hun verkiezingsprogramma’s. Grappig was dat in alle programma’s de aanleg van snelfietsroutes werd genoemd. We hebben daar ook contacten over met de Fietssersbond. Er ligt al 32.000 km aan fietspaden die goed onderhouden moeten worden en daar komen nog eens snelfietsroutes bij. Je merkt dat de fietsinfrastructuur hoog op de politieke agenda staat, zelfs bij partijen die traditioneel tegen meer asfalt zijn. Belangrijk, want er speelt ook nog eens een veiligheidsaspect op de bestaande fietspaden, zeker in de steden krijg je een ruimtestrijd, waar je een oplossing voor moet vinden.’

Zijn er meer voorbeelden van nieuwe infra?

‘Ook op het gebied van parkeren zie je nieuwe oplossingen. Iedereen kijkt nu naar Katwijk waar de combinatie parkeren en dijkbescherming is gemaakt. En in Rotterdam zie je parkeergarages met wateropvang. Dat zijn mooie voorbeelden van innovatieve oplossingen.’

‘Nu is het zo dat de hoeveelheid geld of het gebrek eraan bepaalt wat we kunnen doen. Dat is niet goed. We moeten die negatieve spiraal doorbreken’

Er moet dus meer gebouwd worden, maar hoe is het met de bouwsector zelf? Bekend zijn bijvoorbeeld ‘kinderziektes’ in DBFM-contracten.

Verhagen: ‘Inderdaad. De tenderkosten voor een DBFM-contract kunnen wel oplopen tot 10 miljoen euro. Als je drie of vier keer een opdracht niet krijgt, kom je al in de problemen. Daarnaast zie je dat de honger naar werk leidt tot slechte prijzen. Bovendien is er sprake van een onbalans in de risico’s. Het Rijk wil een weg binnen een bepaalde tijd, maar de aannemer blijkt bijvoorbeeld wel 200 vergunningen van gemeenten nodig te





Standbeeld van bouwer, te bezichtigen in de lounge bij de receptie van Bouwend Nederland. De beeldhouwer is onbekend. Op de sokkel staat: Vereniging De Nijverheid 1880 - mei - 1930

hebben. Komen die niet op tijd, dan betekent dat een malus voor de aannemer. Als Bouwend Nederland spreken we hier constructief over met Rijkswaterstaat en ik verwacht onze input terug te zien in de nieuwe marktvisie die Rijkswaterstaat dit najaar presenteert. Bij de laatste twee aanbestedingen van de Zuidas en de zeesluis bij IJmuiden gaat het overigens al beter met de risicoverdeling. Maar de marges zijn nog steeds zo klein en het gaat wel om publiek geld waarvoor je kwaliteit verwacht. Daar moet je goed naar kijken.'

Als laatste, waar wordt Verhagen warm van als het gaat om bouwen?

'Wat de bouwsector interessant en leuk

maakt, is dat het een fantastisch middel is om de economie te stimuleren. Er is een causale relatie tussen goede infrastructuur en economische ontwikkeling. Bovendien levert het werkgelegenheid op. En waar ik echt van onder de indruk ben, is de trots in de sector op het eigen werk. Het is concreet en zichtbaar. En het is ook werkelijk fantastisch om te zien hoe de techniek voortschrijdt in de bouw: hoe zorg je dat sensoren worden meegenomen, of hoe zorg je voor hergebruik van materialen?'

Wow

'Kortom, er is een grote uitdaging, er is een groot financieringsprobleem, maar je ziet ook dat dit aanzet tot fantastische innovatieve oplossingen. En inderdaad, ik kan naar een brug kijken en denken: Wow, wat is dat mooi.'

Verhagen over:



Haagse contacten

'Ik kan bijvoorbeeld Mark Rutte bellen en zeggen 'Ik wil jou graag eens het persoonlijke verhaal van een aannemer laten horen'. Dan zegt Rutte: 'Kom maar langs'. Dan staat zo'n aannemer ineens in het torentje. Mooi dat dat kan.'

Automatisch afstand houden

'Meer wegcapaciteit en betere doorstroming vanwege de zelfrijdende auto? Dat is nog wel even toekomstmuziek. Ik rijd een plug-in hybride die automatisch afstand houdt tot mijn voorganger. Vooralsnog veroorzaak ik er eerder files mee. Steeds kruipt er wel iemand tussen mij en mijn voorganger. Dan remt mijn auto automatisch en bij voldoende afstand - zelfs al stel ik hem op de kortste afstand af - kruipt er weer iemand tussen en remt mijn auto weer af. Fabrikanten zijn zo bang voor claims dat ze geen enkel veiligheidsrisico nemen.'

Gek

'Ik rijd graag motor en dan overkomt het me wel dat ik volledig ingepakt rustig door de stad rijdt en wordt ingehaald door een volledig onbeschermde 70-plusser op een e-bike. Dan denk ik: Wie is hier nu gek?'

Wifi

'In Laos, een van de armste landen in de wereld, is op iedere straathoek gratis wifi. Ook in China, in de hoge snelheidstreinen -

die vliegen met snelheden, dat heb ik de Thalys nog niet zien doen - kun je continu bellen en zonder inloggen op het internet. Ga ik met de trein naar Brussel, dan ben ik er al bijna tegen de tijd dat ik ben ingelogd. En probeer er maar eens te bellen: de verbinding wordt steeds verbroken. Dat kan toch niet? We hebben hier echt nog een hoop te doen met glasvezel.'

Veiligheid

'Ik wil nog graag een voorbeeld van veiligheid geven. Ik rijd motor en als motorrijder merk je als eerste wanneer er iets mis is in de infrastructuur. Zo is er in Alkmaar een plein waar al meer dan 60 motorrijders in de problemen zijn gekomen door een combi van ontwerp-, asfalt- en markeringsfouten. Rijkswaterstaat wilde het eerst oplossen met waarschuwborden, maar dat kan natuurlijk niet. Onder druk van belangenorganisaties wordt het wegdek begin 2016 aangepakt.'