



‘De asfaltbranche is een voorbeeld voor Nederland als het om duurzaamheid gaat’

Jan de Boer, directeur KWS en voorzitter vakgroep Bitumineuze Werken van Bouwend Nederland

Volgens Jan de Boer, directeur van KWS en voorzitter van de werkgroep Bitumineuze Werken, zal de asfaltbranche van belang blijven voor de Nederlandse mobiliteit en economie. Bovendien kunnen andere sectoren een voorbeeld nemen aan de asfaltbranche als het gaat om duurzaamheid.

Tekst: JOOST ZONNEVELD

De asfaltsector staat niet bekend als de meest duurzame sector. Is dat terecht?

“Mensen die niet in de asfaltsector werken zien direct roet en dampen voor zich als je het over asfalt hebt en denken direct aan ongezond werk dat niet goed kan zijn voor het milieu. Maar dat is een beeld dat niet meer past bij de realiteit van vandaag. De asfaltbranche is volledig veranderd. Onze sector is een voorbeeld geworden voor Nederland.”

Op welke manier?

“Het hergebruik van grondstoffen is van groot belang als het om duurzaamheid gaat. Het streven is om een circulaire economie te creëren waarin alle materialen opnieuw gebruikt kunnen worden en dus niet als afval verwerkt hoeven worden. In de asfaltbranche geldt dat als een oude weg wordt vervangen, dat er niets wordt weggegooid. Alles wordt opnieuw gebruikt. Steen wordt gebruikt voor nieuwe funderingen en het oude asfalt wordt verwerkt in nieuw asfalt. Nieuwe wegen bestaan tegenwoordig voor vijftig procent uit oud asfalt. Wij zijn een koploper op het gebied van hergebruik en een zeer duurzame sector geworden. Voor KWS is dit ook één van de belangrijkste pijlers.”

Oud asfalt wordt volledig hergebruikt?

“Daar zijn voorbeelden van. Er zijn bedrijven die asfalt bijna honderd procent hergebruiken. Wij kunnen dat bij KWS ook. Wij kunnen honderd procent hergebruik realiseren met de door ons ontwikkelde HERA-asfaltinstallatie met toepassing van indirecte verwarming. Het is in zekere zin een geluk dat oud as-

falt hergebruikt kan worden, want het is oorspronkelijk niet met die gedachte gemaakt, maar innovaties hebben ons geholpen dat voor elkaar te krijgen. Er zijn overigens ook nog grenzen aan, want hergebruik kan nog niet zomaar met alle soorten asfalt. ZOAB is bijvoorbeeld kwetsbaar voor kwaliteitsverlies.”

Is er nog verbetering mogelijk op het gebied van verduurzaming?

“Bij de productie van asfalt is het noodzakelijk om veel energie te gebruiken. Het materiaal bitumen moet immers eerst verhit worden om verwerkt te worden in een asfaltmengsel als bovenlaag van een weg. De branche en ook KWS zijn hard bezig om ook op dat vlak duurzamer te werken en energie te gaan besparen. Daar wordt al hard aan gewerkt. Met de sector zijn we al langere tijd bezig energie te besparen, wat we vastleggen in de meerjarenafspraken energie-efficiency. Eén veelbelovende mogelijkheid om meer energie te besparen is door bepaalde stoffen aan het asfaltmengsel toe te voegen waardoor het mogelijk wordt om bitumen op een lagere temperatuur te mengen en te verwerken. Ook wordt volop geëxperimenteerd met andere productietechnieken zoals het opschuimen van bitumen zodat geproduceerd kan worden met lagere temperaturen. En op andere vlakken zijn wij als branche ook bezig te verduurzamen.”

Waar gaat het dan om?

“Tijdens de Asfaltdag van de vakgroep Bitumineuze Werken die in december is gehouden, hebben we met de VBW-lidbedrijven een convenant ondertekend, waarin we hebben vastgelegd dat we

vrijkomend teerhoudend asfaltgranulaat uit oude wegen niet meer in de keten terug zullen brengen. Dat betekent in de praktijk dat alle vrijkomend teerhoudend asfalt wordt aangeboden aan thermische reinigers, aan verbranders. In Nederland is het al lang verboden om teerasfalt toe te passen, maar in sommige Europese landen is hergebruik nog wel toegestaan. Het kan daarom economisch interessant zijn om teerhoudend asfaltgranulaat te exporteren. Wij hebben met elkaar afgesproken hier niet aan mee te werken in Nederland. Een ander voorbeeld is dat de VBW nu bezig is een virtuele asfaltcentrale te ontwikkelen. De Virtuele Asfaltcentrale is een softwaretool en biedt asfaltproducenten de mogelijkheid op een relatief eenvoudige manier inzicht te verkrijgen in de milieueffecten van duurzame asfaltmengsels en deze te vergelijken met traditionele mengsels. Gebruik makend van de Virtuele Asfaltcentrale kan een asfaltproducent het effect doorrekenen van bijvoorbeeld het vervangen van een traditionele grondstof door een grondstof die duurzaam wordt geproduceerd of die bij de productie van het asfalt een lagere CO₂-uitstoot geeft. Het is de bedoeling dat de gehele branche daarvan gebruik kan maken en een objectief hulpmiddel kan zijn om bij tenders duidelijk te krijgen welk asfalt het beste scoort op duurzaamheid.”

Duurzaamheid gaat ook om de levensduur van asfalt. Op welke manier wordt dat verbeterd?

“CROW, het kenniscentrum voor vervoer, vervoer en infrastructuur is de organisatie die de regelgeving op het gebied van asfalt vaststelt en controleert.



Wie is Jan de Boer?

Jan de Boer (1962) is directeur van KWS, een VolkerWessels-onderneming. Na een opleiding HTS Weg- en Waterbouw in Amsterdam begin jaren tachtig is De Boer bij Koop Tjuchem, sinds 2006 MNO Vervat dat inmiddels onderdeel is van Boskalis, begonnen als uitvoerder en is daar uiteindelijk algemeen directeur geworden. De Boer is gezien zijn ervaring bekend met de praktijk van infrastructurele projecten. In 2011 heeft De Boer de overstap naar KWS gemaakt. KWS is marktleider op het gebied van infrastructuur. Sinds 2012 is De Boer voorzitter van het bestuur van de vakgroep Bitumineuze Werken (VBW) van Bouwend Nederland. De VBW bestaat uit leden van Bouwend Nederland die zowel asfalt produceren als verwerken. De vakgroep beoordeelt de toepassingen van asfalt. Verder werkt de vakgroep mee aan regelgeving, geeft aandacht aan het milieu en verzorgt voorlichting over het product asfalt.



De eisen aan het product asfalt worden door CROW omschreven. Vanuit de branche praten wij daar ook over mee, net als gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. Het is ook van belang dat iedereen aan dezelfde eisen moet voldoen en die testen wij voortdurend op basis van het principe van specificeren en verifiëren. Op die manier wordt de kwaliteit van het asfalt in Nederland voortdurend gemonitord en met de keuze van functioneel specificeren lopen we internationaal voorop. In grote wegenbouwcontracten worden nu vaker langjarige onderhouds- en garantietermijnen voorgeschreven. Dit is binnen de branche een prikkel om te zoeken naar asfalt dat langer meegaat. Rijkswaterstaat heeft onlangs de campagne Asfalt Impuls gelanceerd, waarbij we met opdrachtgevers, opdrachtnemers en kenniscentra gaan onderzoeken hoe we sneller kunnen verbeteren. Eén van onze ideeën is een asfaltkwaliteitsloket waarbij deskundigen op snelle en praktische wijze nieuwe innovaties goedkeuren voor gebruik. In de praktijk blijkt vaak dat iedere zelfstandige opdrachtgever zijn eigen afwegingen maakt en dat innovaties daarom vaak vastlopen. Eén mooie KWS-innovatie wil ik graag even noemen: op dit moment werken we hard aan de PlasticRoad. Een prototype willen we nog dit jaar lanceren in

de vorm van een fietspad ergens in een gemeente in Nederland. Net als het hergebruik van asfalt heeft deze innovatie ook te maken met het opbouwen van een circulaire economie: hergebruik van plastic afval.”

Hoe kijkt u aan tegen de toekomst van de asfaltbranche?

“Onze focus ligt echt op verdere verduurzaming van de branche. Verder geldt dat de crisis een fors effect heeft gehad. Voorheen werd in Nederland zo'n tien miljoen ton asfalt per jaar geproduceerd, nu is dat ongeveer acht miljoen ton. Wij denken wel dat asfalt belangrijk zal blijven in de toekomstige mobiliteit in Nederland. Er zijn veel nieuwe ontwikkelingen die invloed zullen hebben op de branche, denk aan digitalisering en robotisering zoals met de zelfrijdende auto, maar mobiliteit zal voor een belangrijk deel over de weg blijven plaatsvinden en asfalt zal daar een belangrijke rol bij blijven vervullen. Asfalt is ooit per toeval ontdekt, maar het is een ideaal product; het is erg goedkoop, de grondstoffen zijn voldoende voorradig en de toepassing is erg effectief. Om die reden blijven wij ook graag met overheden praten over de manier waarop de toekomstige mobiliteit en daarmee de bereikbaarheid van Nederland vorm krijgt.”

In hoeverre zijn nieuwe technieken van invloed denkt u?

“Er staan veel vragen open, maar als de zelfrijdende auto er massaal komt, dan is het de vraag wat dat betekent voor de belasting voor de wegen door onder andere de nieuwe vrachtwagens en daarmee voor de levensduur van het asfalt. Een andere vraag is of voertuigen slim worden of dat bijvoorbeeld wegen sensoren krijgen. Dat zijn ontwikkelingen waar de asfaltbranche over mee moet denken en op in moet spelen als die behoefte er is.”

Toch ligt er voornamelijk een vervangingsopgave.

“Dat klopt. In Nederland ligt al een heel goed wegennetwerk. In alle internationale vergelijkingen scoort Nederland zeer goed, zo niet als nummer één. Heel veel nieuwe wegen zullen er niet bijkomen, maar het op peil houden van goede infrastructuur vraagt wel om investeringen want voor Nederland is de logistiekbranche van groot economisch belang. Wij zien dat met name lagere overheden hun budgetten hebben teruggeschroefd en dat leidt tot mobiliteitsproblemen nu de economie weer aantrekt. Daar zou meer geïnvesteerd moeten worden in nieuwe wegen. Neemt niet weg dat de vervangingsvraag het grootste deel van de uitvoe-

ring in onze branche zal vormen in de komende jaren. Dat is nu ook al het geval en voor het feitelijke werk maakt dat ook niet veel uit. Een andere opgave betekent bijvoorbeeld niet een geheel andere werkwijze of per se minder werk. Maar dat wil ook niet zeggen dat het een lucratieve markt is.”

Waar maakt u zich zorgen over?

“Een trend van de afgelopen jaren is dat verschillende overheden, van Rijkswaterstaat tot gemeenten, meer op concurrentie zijn gaan tenderen. Bij veel asfaltbestekken speelt EMVI bijvoorbeeld een ondergeschikte rol. Dat heeft vooral tot concurrentie op prijs geleid, waarbij veel partijen te laag of te risicovol hebben ingeschreven waardoor zij in de problemen kunnen komen. Gelukkig zien we de laatste tijd wel een andere beweging. De nieuwe marktvisie van Rijkswaterstaat is positief en daarin wordt ook gezocht naar een nieuwe balans waarbij een redelijke prijs gevraagd kan worden voor het product dat geleverd moet worden, zonder dat concu-

rentie daarmee verdwijnt. Maar we moeten nog wel zien hoe dat in de praktijk uitpakt. In de afgelopen jaren hebben voornamelijk gemeenten fors moeten bezuinigen op hun personele bezetting. Dit heeft onder andere tot gevolg gehad dat er veel kennis om opdrachten in de infrastructuur goed te kunnen faciliteren, is verdwenen. Dit baart de sector zorgen omdat de kwaliteit van bestekken hierdoor geen vanzelfsprekendheid (meer) is. Wij zien dat gemeenten zich hier steeds meer van bewust worden en willen graag met gemeenten in gesprek om de uitdraag te verbeteren.”

Nederland heeft misschien wel de beste infrastructuur in de wereld, de asfaltbranche is internationaal koploper op het gebied van duurzaamheid en monitoring van kwaliteit. Dit klinkt als een ideaal exportproduct?

“Dat zou je kunnen denken, maar KWS werkt alleen in Nederland en dat geldt ook voor veel andere bedrijven in de infrastructuur. Wij nemen onze grondstof-



fen wel uit het buitenland af, maar in het buitenland werken is een ander verhaal. De regelgeving, de contracten, die zijn sterk nationaal bepaald, waardoor de markten op het gebied van infrastructuur en ook asfalt, behoorlijk gesloten werelden zijn. ■

GEOSYNTHETICS

Asfaltonderhoud met TenCate Polyfelt® PGM-B

TENCATE Polyfelt

- Hoge treksterkte bij lage rek
- Maximale hechting door uitstekende affiniteit met bitumen
- EN ISO 15381 Wapening + Spanningsabsorptie + Sealing

SPARK THE FIRE FOR BASALT

Bezoek www.geonederland.nl voor meer informatie