



Het congres bestond uit een geslaagde combinatie van lezingen, specialistische tafelsessies, standjes en twee zaaldiscussies.

IIR-CONGRES KUNSTWERKEN IN DE WEG- EN WATERBOUW LEGT DE VINGER OP DE ZERE PLEK IN DE AANBESTEDING VAN ONDERHOUDSWERKEN

BEANTWOORD VOORAL NIET-GESTELDE VRAGEN

Op 7 februari houdt het Institute for International research IIR weer het congres over onderhoud aan de infrastructuur in de weg- en waterbouw. Om vast in de stemming te komen, volgt hier een terugblik op de zaaldiscussie van de editie van 20 september. Sommige IIR-congressen hebben een praktijkexcursie, dus wie liever actie wil, kan 8 februari de onderwaterinspectie bijwonen.

Een pikant onderdeel van de IIR-congressen is steevast de forumdiscussie, waar heikele knelpunten in vooral het aanbestedingsproces en de technische analyse naar voren komen. Trends als het afnemend vaktechnisch inzicht bij veel opdrachtgevers, de aanstaande pensioengolf en vacature nood krijgen zo een podium. Het beestje wordt dus bij de naam genoemd. In de forumdiscussie van IIR Kunstwerken in de Weg- en Waterbouw werden ook gevoelige snaren geraakt, mede door de ingebrachte stellingen natuurlijk. De eerste was meteen raak: onderhoud ten behoeve van intervalverlenging en als risicoverlager

is onvoldoende ingebouwd in moderne aanbestedingsvormen als Design, Build, Finance & Maintain. Hoe innovatief is de Nederlandse 'kenniseconomie' eigenlijk als het om de bescherming gaat van een derde van ons grondgebied tegen overstroming, de beschikbaarheid van sluisen voor de binnenvaart en de veiligheid van bruggen in de wegeninfra?

VERLAGING FAALRISICO EN INTEGRALE ONDERHOUDSKOSTEN

Een toelichting op deze stelling werd spontaan gegeven door wellicht de indier ervan: als er financiële ruimte zou zijn om onderzoek te doen naar slimmere ont-

werpen, of naar conserveermethoden die later onderhoud uitsparen, zou dat contractpartijen prikkelen daar aandacht aan te besteden. Een andere congresganger was meteen benieuwd of dit nu betekent dat er minder onderhoud gedaan hoeft te worden: "U stelt dus voor minder te onderhouden om zo de risico's te beperken?" "Ja," was het antwoord, "dat kan door je te richten op risicovolle, kritische delen. Het zijn vaak enkele delen die een constructie als geheel laten falen." De vraagsteller zou liever wel onderhoud doen en de constructie zo lang mogelijk in de lucht houden, en dan regelmatig onderhoud plegen op die kritische punten. Door goed te monitoren kun je waar nodig onderhoud plegen waar je iets constateert. De respons was dat als je het onderdeel dat regelmatig vervangen moet worden duurzamer uitvoert, zodat het bijvoorbeeld vijftig jaar in plaats van tien jaar meegaat, de angel uit de constructie is. En het risico op falen dus omlaag gaat. Iemand merkte



Congresvoorzitter Fred Westenberg leidt de eerste stelling in, die meteen al tot de nodige commotie leidde.

direct op dat je altijd kijkt naar drie dingen: beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kosten. Een duur onderdeel gaan gebruiken om een beetje te besparen is niet zinvol. Het voorbeeld werd genoemd van sluisdeuren die er iedere vijftien jaar uit moesten voor onderhoud, terwijl dat vijf-tig jaar had kunnen zijn. Dat vermindert het risico op onverwacht falen, het verlaagt de integrale onderhoudskosten en ook nog eens de milieubelasting van het onderhoudswerk zelf.

VANZELFSPREKENDE LOGICA TOCH NIET GEVOLGD

Congresvoorzitter Westenberg, van ingenieursbureau Westenberg te Harderwijk, trok het breder door mee te wegen dat het afzetten van een rijstrook van een snelweg ook economische gevolgen heeft. Dat rechtvaardigt ook een meerinvestering. Hij kreeg bijval door te benadrukken dat de onderhoudsinterval des te meer verlengd moet worden, maar dat het wel kosteneffectief moet zijn. Een materiaal-soort gebruiken die tien keer zo duur is... "dan zijn we niet goed bezig in Nederland. Maar dat is de keuze die de eigenaar maakt." Op deze vanzelfsprekende logica werd opmerkelijk genoeg tegengeworpen: "Maar als het materiaal goedkóper is? Dan ben je stom als je het níét doet!" Iemand vroeg zich nu eerst maar eens hardop af waar het geld eigenlijk vandaan komt voor dergelijk onderzoek, om die beslissingen mee te onderbouwen. Iemand anders refereerde aan oude tijden toen er nog potjes voor waren, juist bij de infra-eigenaren zelf. De eerste deed

de suggestie dat niet de opdrachtgevers maar juist de producenten van dergelijke verbeteropties de kosten voor de baten uit moeten laten gaan, als ze werkelijk in hun markt geloven. Nu worden oplossingen uit het Bronzen Tijdperk weer toegepast terwijl de oplossingen van het Kunststof Tijdperk er al zijn! Iemand bracht in dat de aannemers veel meer kennis van de Stand der Techniek hebben. Welke eisen kún je als beheerder eigenlijk stellen met Stand der Techniek? Er zou meer dialoog moeten komen over wat er technisch mogelijk is en waar de beheerder uiteindelijk het beste mee geholpen is. Een groot ingenieursbureau stelde dat dat automatisch gaat gebeuren als je Design, Build, Finance & Maintain als contractvorm kiest.

LECTORAAT ALS AGENDASSETTER

Over het kennisniveau werd verder nog opgemerkt dat een lectoraat, dus een hogeschoolleerstoel die een kenniskring aanstuurt en afstudeerwerk begeleidt, een

ling die de lector er persoonlijk aan geeft. Met veel projectbezoeken en congresdeelnames is een lector natuurlijk veel slagvaardiger en bij de tijd, zeker als hij de juiste vakbladen goed in de gaten houdt.

Een volgende stelling deed ook het nodige stof opwaaien: marktpartijen hebben niet de kans om innovaties te implementeren, want binnen de aanneemsom is daar geen tijd en ruimte voor. Iemand onderbouwde de stelling door te signaleren dat er vaak weinig tijd is om iets voor een project te ontwikkelen. Een ingenieursbureau erkende dat dat voor aanbestedingen op laagste prijs wel geldt, maar soms wordt een verbetering ingeschat met een voorziening. Dan wordt wel degelijk het reserveren van enige ruimte meegenomen. In het tunnelonderhoud worden innovaties op die wijze inmiddels wel toegepast. De veel beklagde prijsdruk is ook een factor. "Wij techneuten zijn er heel goed in elkaar de pas af te snijden en voor

"Advocaten hebben hun tariefstelling wél prima voor elkaar!"

ideaal platform zou zijn om knelpunten van technisch-economische aard te agenderen. Die kunnen met afstudeeronderzoeken op hogeschoolniveau uitgewerkt worden. Maar ook een lectoraat kan nadjin op de werkelijke stand der techniek. Dat zal uiteraard afhangen van de invul-

baggerprijzen de opdrachten te krijgen. Advocaten hebben dat prima voor elkaar," werd door een microfoon geslingerd. Iemand lichtte toe dat dat ook komt door de opdrachtgever: die beslist hoeveel geld hij ergens voor over heeft. "Ja, maar als ik ga zoeken naar de goedkoopste advocaat, >



Tussen de lezingen contacten leggen en netwerken: kenniseconomie in de praktijk.

> is het nog steeds duur,” zo haalde de man met de opmerking zijn gelijk, en kreeg er een lachsalvo mee los. Toch ondersteunde iemand het nieuwe aanbesteden met een praktijkvoorbeeld. Een brugverlengingsproject was gewonnen met innovatieve contracten, waarbij minder overlast en een kortere afsluiting van rijstroken doorslaggevend waren in de toekenning. “Het ligt bij de opdrachtgever.”

AANBESTEDEN OP BESTE WAARDEVOORSTEL

Iemand wierp nog op dat de overheid strenger moet optreden tegen slechte partners: als slecht werk duurder wordt dan goed werk, krijg je vanzelf meer goed werk. Daarop werd geantwoord dat de opdrachtgever dan wel moet nadenken over wat hij wil. Iemand probeerde het samen te vatten door te stellen dat het uitgangspunt altijd lagere integrale kosten is. “Nee,” stelde direct iemand anders, “de beschikbaarheid is juist óók belangrijk!” Dat zit in die integrale kosten verwerkt, zo verdedigde de eerste zich, waarop direct tegengeworpen werd dat het nou juist vreselijk lastig is een meerjaren-kostenbatenanalyse te maken, zeker van zoiets als een snelweg. Anderzijds is dan de afsluiting van rijstroken weer heel makkelijk concreet te maken. Dat verklaart ook hoe een grote snelweg onlangs zelfs binnen de gewenste tijd gereed was, doordat de opdrachtgever de wens had dit snel en zonder overlast te laten uitvoeren. Dat was vooraf bedacht. Als je de innovatie

alleen uit de integrale levensduurkosten wilt halen, ben je nog niet volledig. Er gebeurt te weinig op het gebied van het aanbesteden met de principes van Best Value Procurement. Een opdrachtgever vatte alles samen met de opmerking dat hij als niet-uitvoeringstechnicus antwoord wil op de vragen die hij niet gesteld heeft. “De markt moet mij helpen, daarin zit de innovatie. En je moet inderdaad een lange-termijnpolitiek hebben om de totale levensduurkosten te reduceren.”

JE NEK UITSTEKEN VOOR DE LANGE TERMIJN

Een onderzoeksinstituut bracht daar tegenin dat er geen lange-termijnbesparingen bedacht zouden worden als er niet breder wordt gekeken dan procesinnovaties. Bij kunstwerken die er voor een eeuw staan, mogen best ingrepen gepleegd worden met een terugverdientijd van twintig jaar. Maar die komen niet uit een projectvoorstel van een aannemer. Het vergt ondernemerschap binnen een organisatie om daar je nek voor uit te durven steken. De trend is dat de ideeën van de private kant van de markt komen en de risico's bij de publieke sector blijven liggen. Iemand lichtte daarop toe dat de ingenieurs bij publieke diensten daar zelf ook niet voor gekozen hebben, maar dat de markt nu aan zet is om goed met die ontwikkeling om te gaan. Als opdrachtgever moeten infrabeheerders duidelijk maken wat ze willen, en erbij zeggen “geef antwoord op wat ik níét vraag.” Daar zijn dan de inge-

nieursbureaus voor. We moeten af van het idee dat infrabeheerders de rol hebben dit soort zaken te initiëren.

Westenberg kon uiteindelijk terugblikken op twee intensieve maar ook interessante dagen, en nam spreekwoordelijk zijn petje af voor de actieve bijdrage vanuit het publiek aan dit zeer geslaagde congres. <

MEER INFORMATIE

Het volgende IIR-congres “Veiligheid, beheer en onderhoud van bruggen en viaducten” zal gehouden worden op 7 en 8 februari bij ingenieursvereniging KIVI NIRIA te Den Haag. De tweede congresdag is ingeruimd voor een projectbezoek: een onderwaterspectie met Nebest: zie hoe een duikinspectie te werk gaat en hoor de bevindingen van de inspecteur.

- Hefbrug Waddinxveen
- Julianasluis Gouda
- Viaduct N207 over de Ringvaart

www.IIR.nl/Industry

Ingenieursbureau Westenberg bv biedt een cursus Beheer en Onderhoud speciaal voor beheerders van civieltechnische kunstwerken aan. De cursus verschaft inzicht in beheer- en onderhoudsstrategieën met bijbehorende inspectiemethoden. De cursus wordt zowel op het eigen kantoor in Harderwijk als bij bedrijven op locatie gegeven.

www.westenberg.net