



## Aanpak toekomstbestendige asfaltketen

De huidige asfaltsector kent grote uitdagingen:

- De kwaliteit van het asfalt neemt af, doordat de kwaliteit van de grondstoffen slechter wordt (m.n. bitumen), maar ook door wijze van verwerken en door te weinig focus op preventieve onderhoudstechnieken.
- De transitie naar duurzaamheid komt onvoldoende op gang. De uitstoot van centrales (CO<sub>2</sub> en Zeer Zorgwekkende Stoffen - ZZS) neemt niet af, recycling blijft steken op zo'n 40% ondanks veel betere resultaten in pilots, en er zijn geen grote doorbraken zichtbaar in nieuwe technologie. De sector investeert voornamelijk in optimaliseren van de huidige technieken.
- Het aantal spelers in de asfaltsector neemt af. De daling in het aantal asfaltcentrales (nu 24) lijkt door te zetten, waarbij er naar verwachting een beperkt aantal grote partijen overblijven. Nieuwe toetreders ondervinden hoge barrières.
- De krapte op de arbeidsmarkt neemt verder toe. Het tekort aan vakmensen veroorzaakt steeds vaker vertragingen bij projecten. De productiviteit stagneert zo.

Oorzaken voor deze situatie lijken te liggen in de dominantie van kosten bij publieke opdrachtgevers, het ontbreken van uniforme standaarden – of controle daarop – voor materiaal, traceerbaarheid en uitvoering van werkzaamheden, en onzekere terugverdientijden voor investeringen door een versnipperde en wisselende vraag. De piekvraag van de grote rijksprojecten lijkt de - daarvoor noodzakelijke - overcapaciteit in de markt in stand te houden.

**Klem**

Deze constatering is niet nieuw, en in het verleden zijn er meerdere initiatieven geweest om verbetering te brengen in deze situatie. Een belangrijke reden waarom die niet hebben gewerkt, is dat iedereen tot nu toe steeds op basis van individuele belangen is blijven handelen. Sprekend voorbeeld daarvan is het aantal mengsels in de markt (nu zo'n 2.100). Asfaltcentrales zouden efficiënter kunnen werken wanneer er niet steeds gestopt en gestart hoeft te worden om een nieuw mengsel te draaien. De grote variëteit aan mengsels maakt het asfaltproces complex en inefficiënt. We zouden in Nederland met 25 mengsels toe moeten kunnen. Tegelijk onderscheiden producenten zich met de mengsels ten opzichte van hun concullega's, en hebben wegbeheerders eigen voorkeuren. Zonder regie op dit onderwerp, blijft het aantal mengsels alleen maar groeien. In dit voorbeeld is zichtbaar hoe markt en publieke opdrachtgevers met elkaar in een klem zitten, waar niet zomaar uit te komen is.

### **Visie en ambitie**

Met de Aanpak Toekomstbestendige Asfaltketen willen we bereiken dat de kwaliteit en levensduur van asfalt toeneemt, dat de productie schoon en gezond wordt zowel voor omwonenden als werknemers, en dat de keten circulair en klimaatneutraal wordt. Daarvoor is het nodig dat:

- De focus verschuift van alleen productie van asfalt, naar onderhoud en levensduurverlenging; preventief onderhoud en levensduurverlenging moeten het nieuwe verdienmodel voor de sector worden;
- De productie gaat van vervuilend naar emissieloos (geen uitstoot van CO<sub>2</sub>, ZZS en stikstof). Voor de verwerking van asfalt komt meer tijd beschikbaar om kwaliteit te leveren, en nieuwe standaarden in mengsels en verwerking maken hoge kwaliteit mogelijk;
- De waarde van grondstoffen wordt geborgd (wat hoogwaardig hergebruik eenvoudiger maakt), door controle op herkomst en kwaliteit, en behoud van kwaliteit in de keten;
- Publieke opdrachtgevers veel beter met elkaar gaan optrekken; een gezamenlijke standaard gaan opzetten en vanuit die standaard met bijbehorende inkoopstrategieën willen werken.
- Dit leidt tot een gezond verdienmodel voor de bedrijven in asfaltketen, waar de noodzakelijke investeringen dan ook kunnen worden terugverdiend.

### **Strategie; hoe gaan we te werk?**

Om de urgentie van deze aanpak vast te houden hebben we een helder en consistent verhaal over de lange-termijn richting van de ontwikkelingen in de asfaltketen. We communiceren eenduidig over de visie en value case, en formuleren lange-termijn doelen.

Om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen, komen we met een gestandaardiseerde vraag en controle daarop. De best practises leiden uiteindelijk tot standaarden voor mengsels, voor ontwerp, verwerken en oogsten, en voor de randvoorwaarden die daarbij horen (zoals voldoende uitvoeringstijd). Vervolgens organiseren we traceability (kwaliteitscontroles) en datagestuurd werken. Met vraagbundeling van de publieke partijen (RWS, provincies, gemeenten, Rijksvastgoedbedrijf) en een lange termijn gecoördineerde inkoopstrategie geven we helderheid aan de markt. Voor die markt is het nodig om duidelijkheid te geven over het nieuwe verdienmodel: hoe gaan we belonen op kwaliteit en levensduur? Ook is het nodig om prikkels te organiseren voor duurzame investeringen. Publieke opdrachtgevers pakken hierin hun verantwoordelijkheid om de transitie naar een toekomstbestendige asfaltketen te versnellen.

Tenslotte gebruiken we het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding (NPDW) als ‘clubhuis’ voor sectordialogoog tussen de willing & able over de agenda, voortgang en barrières. Daar informeren opdrachtgevers en opdrachtnemers elkaar regelmatig over de voortgang.

### **Hoe ziet de transitie eruit?**

Door veel meer in te zetten op kwaliteit en levensduurverlenging, kan de vraag naar asfalt (nu zo’n 6 miljoen ton/jaar) kleiner worden. Verminderen van de piekvraag – door meer tijd te geven in de verwerking van asfalt – brengt rust. Door droge grondstoffen te gebruiken, kan de hoeveelheid benodigde energie per ton naar beneden (de huidige centrales gebruiken 10-12m<sup>3</sup> aardgas/ton). Deskundigen schatten in dat een energievermindering van 70-80% met bestaande technieken mogelijk is.

Daarmee komt een lagere productietemperatuur in beeld, die het mogelijk maakt om elektrisch te verwarmen. De lagere productietemperatuur is beter voor de bitumenkwaliteit en betekent ook geen of nauwelijks uitstoot van ZZS. Bijkomend voordeel is dat het - voor schone centrales - een stuk eenvoudiger is om nieuwe plekken voor vestiging te vinden.

De omvang van de asfaltvraag in een bepaalde regio hangt met name af van de levensduur van het areaal. Naar verwachting is dit een leerproces, en kan die levensduur langzamerhand gaan toenemen. Maatregelen die hierop invloed hebben zijn o.m. het preventief onderhoud, inzet van verjongingscrème (bij ZOAB en SMA) en sealen (bij DAB). De Asfalt Recycling Train is een maatregel om de deklaag te vervangen buiten de momenten van Groot Onderhoud. Het verlengen van de levensduur heeft echter alleen effect wanneer alle opdrachtgevers in een regio hun focus verleggen.

De huidige asfaltketen biedt veel kansen voor verbetering en innovatie. Door meer zorgvuldigheid bij het frezen kunnen asfaltlagen beter van elkaar worden gescheiden en blijven de steentjes in goede conditie. Met beter inzicht in de kwaliteit van bitumen en

nauwkeurige controle tijdens het productieproces kan het materiaal optimaal worden benut. Ook het versterken van de kwaliteitsbewaking van geleverd werk en van de toestand van het bestaande areaal draagt bij aan betere resultaten. De aandacht voor materiaalgebruik en kwaliteit vermindert de behoefte aan nieuwe grondstoffen en leidt tot lagere kosten en een efficiënter gebruik van middelen.

Kortom: het huidige systeem heeft een aantal negatieve bijeffecten, en we willen naar een nieuw systeem van waardebehoud in de keten, met een schone en duurzame productie, en een kwalitatief hoogwaardige verwerking. De weg daartussen loopt via verbeteren van het onderhoud, verminderen van de piekvraag en verminderen van de energiebehoefte per ton, naar nieuwe, schone centrales.

### **Concrete stappen na 4 december**

De vraagalliantie van gezamenlijke overheden (publieke opdrachtgevers) zal werken als drijvende kracht voor een gezamenlijke basis en eerste set afspraken. In overleg met de partijen in de asfaltketen verzamelen we input, brengen we bestaande initiatieven in kaart en formuleren we de belangrijkste knelpunten en kansen per thema.

In januari neemt de vraagalliantie het voortouw in het verder ontwikkelen van een gedeeld beeld en het verdiepen van drie hoofdonderwerpen die richting geven aan de samenwerking met de asfaltketen:

1. **Planning en coördinatie** – het beter afstemmen van de geografische vraag naar asfalt op de beschikbare productiecapaciteit.
2. **Standaardisatie** – het harmoniseren van uitvragen en maatregelen, onder meer door het terugbrengen van het aantal mengsels.
3. **Kosten** – het in beeld brengen van kosten in brede zin, inclusief financiële middelen, hinder, veiligheidsverantwoordelijkheid en maatschappelijke effecten.

Deze drie pijlers vormen, onder regie van de vraagalliantie en in nauwe samenwerking met de asfaltketen, het fundament voor een meer efficiënte, transparante en toekomstgerichte werkwijze.