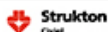


- [Strukton](#)

Strukton en werkmaatschappijen

- [Strukton Naar strukton.nl](#)
- [Strukton Civiel Naar struktonciviel.nl](#)
- [Strukton Rail Naar struktonrail.nl](#)
- [Strukton Integrale Projecten](#)
- [Strukton International](#)
- [Strukton Workspere Naar struktonworkspere.nl](#)



sluit menu menu



- [RSS](#)
- [Contact](#)

Nieuws

Marktpartijen over de Asphalt-Impuls - deel 2: Arian de Bondt van Strukton

17 januari 2018

Afgelopen jaar heeft Rijkswaterstaat samen met de markt het Plan van Aanpak 'Asfalt-Impuls. Voorbereid de toekomst in!' opgesteld. In het magazine Rijkswaterstaat & Innovatie vertelt Mathijs van Stralen, hoofd van de afdeling wegen en geotechniek, waarom Rijkswaterstaat deelneemt aan de Impuls. Maar hoe kijken de betrokken marktpartijen aan tegen het initiatief? In dit tweede deel van een tweeluik Arian de Bondt, directeur Strukton Civiel West.

Arian de Bondt is directeur bij Strukton Civiel West en is lid van de Stuurgroep van de Asphalt-Impuls, waar hij de wegenbouwers vertegenwoordigt die niet zijn aangesloten bij de brancheorganisatie VBW Asfalt.

Welke rol ziet u voor het bedrijfsleven om tot duurzamer asfalt te komen?

'Bedrijven hebben veel ideeën op het gebied van milieu (sustainability), duurzaamheid en levensduur, maar die ideeën komen er heel vaak onvoldoende, of zelfs compleet



niet uit in de uitvraag. Er lijkt dan geen behoefte te zijn. We kunnen als industrie echter meer dan we nu in de praktijk brengen. Met de Asphalt-Impuls willen we de kennis, kunde en mogelijkheden op grotere schaal inzetten. Belangrijk is ook dat, als dat gebeurt, het profijt over de sector verdeeld wordt; marktpartijen moeten beloond worden voor goede ideeën. Met de Asphalt-Impuls willen we, kortom, het ondernemen stimuleren.'



Op welke manier kan de Asphalt-Impuls daar een bijdrage aan leveren?

'Om te beginnen moeten er, op meer structurele grond, goede beschrijvingen van de uitvraag komen. Beschrijvingen die duidelijker en meer uitdagend zijn over wat de maatschappij wil. Bijvoorbeeld: 'Wij willen stil asfalt dat 12 tot 14 jaar mee gaat.' Bewijs nu maar eens dat je inderdaad stil asfalt kunt maken met een langere levensduur dan de huidige 9 jaar. Daar zitten technische kanten aan, en juridische kanten, dus dan neem je een zeker risico. Daarnaast moeten aannemers beter samenwerken met leveranciers van materialen, machines én vakmensen; de keten is groter dan de samenwerking tussen aannemer en wegbeheerder. Zo zou de sector bijvoorbeeld meer hightech moeten gaan worden, zodat ze aantrekkelijker wordt. Er is nu te weinig instroom vanuit de universiteiten en de hogescholen. Dat is in de Asphalt-Impuls een nevendoeel, maar ik vind het zelf een belangrijk doel.'

Waar zit de crux om te komen tot een doorbraak in het gebruik en de productie van asfalt?

'Allereerst door het stimuleren van de vraag door betrokkenen zoals de ANWB, politieke partijen en milieuorganisaties, zodat aannemers nieuwe producten gaan ontwikkelen en ze deze op de plank hebben liggen. Vervolgens moeten aannemers, samen met universiteiten en ingenieurbureaus, de nieuw ontwikkelde producten toetsen om na te gaan of ze ook echt werken. Daar zijn de mogelijkheden nu ook voor; de huidige labs zijn tegenwoordig een stuk geavanceerder. Vroeger legde men een stuk asfalt neer, en dat bleef dan 10 jaar ter observatie liggen. We moeten toe van een innovatietestcyclus van 10 jaar naar een innovatietestcyclus van 2 jaar. Dat kan, door nieuw asfalt eerst uitgebreid in het lab te testen zodat er nog maar 1 of 2 winters 'overheen' hoeven. We moeten meer industrieel gaan denken, en niet wachten tot eerst alles van tevoren gefinancierd is. Bedrijven moeten zélf met initiatieven komen en lef hebben.'

Hoe ervaart u de samenwerking met (publieke) opdrachtgevers en andere ondernemingen binnen de Asphalt-Impuls?

'Iedereen is enthousiast. Iedereen stuurt ook 'frisse' mensen. Het ziet er goed uit. Dat moet ook wel; als we het niet doen, dan zakt de sector in. Wat wil de maatschappij van ons? Daar moeten we ons eveneens beter mee bezig gaan houden. Zoals stil asfalt of voorspelbaarheid van de levensduur. Dat het asfalt, na een kwakkelwinter, niet loslaat, en iedereen met kapotte ruiten rondrijdt. We moeten toekomstgericht zijn, want je kunt de toekomst niet tegenhouden. Dan word je overvallen door een buitenlandse partij die er wel mee bezig is.'

Als je het hebt over de vraag: Wat wil de maatschappij? Waar moeten we dan aan denken?

'Om te beginnen kwaliteit en hergebruik. Belangrijk is ook het verminderen van het energieverbruik bij de productie van asfalt en de aanleg van de weg. Met slimme wegdekken kun je bijvoorbeeld ook brandstof besparen. En met een stroever wegdek op bepaalde trajecten kun je bijdragen aan verkeersveiligheid. Je kunt verder denken aan samenwerking met de bandenindustrie. In plaats van almaar te investeren in banden, kun je bijvoorbeeld ook een stukje wegdek optimaliseren. Waar we ook mee aan de slag moeten is labeling van wegdekken, zodat je beter kunt uitleggen waar de sector mee bezig is, namelijk: geluid, stroefheid/verkeersveiligheid, brandstofverbruik en levensduur. En daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen, zoals wegen die zelf energie opwekken, waar we op kunnen inspelen. De vraag is natuurlijk: wat heeft de maatschappij ervoor over? Vermindering van het brandstofverbruik is bijvoorbeeld prettig voor de consument, maar de staat ontvangt minder accijns. Dat speelt allemaal een rol.'