

Adviesbureaus: overheid betaalt honderden miljoenen te veel bij weg- en spoorprojecten

Bert van Kalles
Bodegraven

De overheid kan jaarlijks vele honderden miljoenen euro's besparen door bij de aanleg van wegen en spoor veel meer rekening te houden met duurzaamheid, zoals minder materiaal- en energiegebruik, langere levensduur en minder onderhoud. Dat zegt Ruud Loeve, partner bij adviesbureau PRC, onderdeel van Arcadis. Opdrachtgevers moeten dan wel de kosten, prestatie en duurzaamheid van infrastructurele projecten in samenhang bekijken.

'De grootste winst kan worden behaald als duurzaamheid vanaf het begin van een project wordt meegenomen. Dan is het een zeer krachtig instrument en zijn besparingen van naar schatting 10% mogelijk', aldus Loeve. Ook recent onderzoek van DHV voor het ministerie van Vrom wijst uit dat overheden duurzaamheid nauwelijks meenemen in aanbestedingen en dat ze daarmee geld laten liggen.

Volgens Loeve van PRC wordt duurzaamheid bij infrastructuur te vaak gezien als 'het slagroomtoetje op de taart'. Als laatste worden er zonnepanelen op geluidsschermen geplaatst of zuinige lampen aangebracht om toch het duurzaamheidsetiket op een project te kunnen plakken. 'Dat zijn vaak dure en inefficiënte extra's.'

De overheid wil vanaf 2010 alle producten en diensten duurzaam inkopen, maar duurzaamheid van overheidsprojecten krijgt weinig aandacht. Volgens Loeve is zijn sector weinig innovatief vanwege de grote afhankelijkheid van de overheid als opdrachtgever en financier en de grote rol die de politiek speelt bij wegen en spoor. 'Met veel stakeholders is het lastig een compromis te vinden. In de politiek heeft lang niet iedereen baat bij transparantie.'

Bij gebouwen wordt al gewerkt met de Europese duurzaamheids-



Randstad Rail in Den Haag. Overheden nemen duurzaamheid nog nauwelijks mee in de aanbestedingen van rail en weg. Foto: Chris Pennaarts

standaard 'Breeam'. 'Daar spelen marktpartijen de hoofdrol. Duurzame kantoren zijn aantrekkelijk en ontwikkelaars hechten er grote waarde aan omdat zij ze anders niet kwijtraken', zegt Loeve.

Een goede standaard is een eerste stap. De grote winst is volgens hem paste behalen bij een integrale aanpak: als duurzaamheid net zo belangrijk wordt als de prestatie en de kosten van een project.

Projectprestaties kunnen meetbaar worden gemaakt met 'Value Management'. 'In de VS is het gebruik daarvan verplicht voor overheidsprojecten vanaf \$5 mln, zodat duidelijk is dat de belastingbe-

taler niet te veel betaalt. Het stamt uit de Tweede Wereldoorlog. Toen was de vraag: hoe krijgen we zoveel mogelijk bommen op Duitsland tegen de laagst mogelijke kosten.'

De methode draait om kosten en prestatie, maar kan volgens Loeve worden uitgebreid met een derde dimensie: duurzaamheid. De opdrachtgever moet dan niet

'Door de eisen iets te versoepelen kan een infraproject snel veel duurzamer en flink goedkoper worden'

langer strikt vasthouden aan zijn programma van eisen maar bereid zijn tot aanpassingen als er een duurzamer alternatief is.

Loeve: 'Het Haagse spooreplacement moest op de schop. De eis was: elke trein moet op ieder perron kunnen komen. Klom logisch om vertragingen te voorkomen. Het bleek dat er voor een enkel geval per jaar extra wissels nodig waren met veel materiaal- en energiegebruik. Door de eis iets te versoepelen, werd het project veel duurzamer en flink goedkoper.'

De overheid zet stappen vooruit. Prorail werkt met Value Management maar moet duurzaamheid er

nog inbrengen. Rijkswaterstaat ontwikkelt 'Dubocale' om te zien of aannemers voldoen aan de eisen voor duurzaam inkopen.

Loeve vindt dat Rijkswaterstaat verder moet gaan. 'Essentieel is om in een project onderscheid in functies te maken. Je kunt dan vaststellen of de dure dingen die je wilt, écht bijdragen aan de belangrijkste eisen. Er moet transparantie komen om het optimum te bepalen tussen prestaties, kosten, levensduur en duurzaamheid.'

Rijkswaterstaat en Prorail hebben volgens hem interesse. 'Maar ik heb ze nog niet kunnen verleiden tot een pilot.'

