

‘Asfaltman in hart en nieren’ Jan de Boer
(KWS en Bouwend Nederland):

“Dat 2021 voor de
asfaltbranche lastig
jaar wordt, mag
tempo verduurzaming
niet afremmen”



Foto KWS

Als directievoorzitter van VolkerWessels-onderneming KWS en voorzitter van de Bouwend Nederland-vakgroep Bitumineuze Werken, houdt Jan de Boer zich al ruim tien jaar intensief bezig met het materiaal waar ook een groot deel van Nederland mee is gestoffeerd: asfalt. Hij voorspelt een moeilijk jaar voor de asfaltbranche, maar vertrouwt ook op de veerkracht en het innovatievermogen van de sector. “Ik hoop dat we de stijgende lijn van de afgelopen jaren zo snel mogelijk weer te pakken hebben.”

In 2050 is de industrie circulair en stoot vrijwel geen broeikasgas meer uit. Die afspraak in het Klimaatakkoord is ook de stip aan de horizon voor de Vakgroep Bitumineuze Werken (VBW), waar negentig procent van de circa 35 asfaltproductiecentrales in Nederland bij zijn aangesloten. In de wetenschap dat KWS in Nederland marktleider is in de wegenbouw en bij de productie van asfalt, met vijf eigen asfaltcentrales en een deelneming in nog eens vijf asfaltcentrales, kan De Boer gerust worden omschreven als ‘asfaltman in hart en nieren’.

Wars van dergelijke omschrijvingen, houdt hij zich liever bezig met de verduurzaming van de asfaltsector, die volgens hem al in 1995 is begonnen met de eerste Meerjarenafpraak-Energie (MJA-E). “Sindsdien is zowel het energieverbruik als de CO₂-uitstoot van asfaltcentrales jaarlijks met een paar procent gedaald. Dat is mooi, maar als we bijvoorbeeld de afgesproken CO₂-reductie met 50 procent in 2030 willen halen, zal er meer moeten gebeuren en zal het tempo omhoog moeten.”

Asfaltrecycling

Niet alleen bij het terugdringen van het energieverbruik, ook op andere vlakken worden Nederlandse asfaltproducenten daarbij volgens De Boer geconfronteerd met de ‘wet van de remmende voorsprong’. “Mede dankzij het Highly Ecologic Recycling Asphalt System (HERA-System) waar de Asfaltcentrale Rotterdam van KWS sinds enkele jaren mee werkt, loopt Nederland voorop als het gaat om het hergebruiken van oud asfalt in nieuw asfalt: we zijn in staat om hoogwaardige nieuwe asfaltmengsels te produceren die al tot bijna honderd procent (!) uit oud asfalt bestaan. Daarbij lopen we wel tegen belemmeringen aan. Zaken als kwaliteit, levensduur, circulariteit en productieomstandigheden moe-



Jan de Boer, directeur KWS Infra, op de Asfaltdag 2019

ten immers aan hoge standaarden blijven voldoen.”

Alternatief voor bitumen

Asfalt wordt geproduceerd door mineralen als zand, grind en steenslag en, bij recycling, oud asfaltgranulaat bij een temperatuur van circa 170 °C te mengen met bitumen, een bindmiddel dat uit olie wordt geraffineerd. “Omdat fossiele brandstoffen in 2050 zijn uitgebannen, moeten we op zoek naar een biologisch of synthetisch alternatief voor bitumen dat net zo goed en betaalbaar is,” schetst De Boer de duurzame uitdagingen waar de asfaltbranche voor staat. “Veel energieverbruik en CO₂-uitstoot kan worden gereduceerd door asfalt bij een lagere temperatuur te ver-

hitten. Daar worden heel goede resultaten mee bereikt. Maar conform de Trias Energetica kan de grootste klimaatwinst worden geboekt met een alternatief voor aardgas, de fossiele brandstof waar alle Nederlandse asfaltcentrales nu nog op worden gestookt.”

Relatief schone brandstof

De Boer benadrukt dat aardgas een relatief schone brandstof is, vergeleken met de diesel en bruinkool die in veel buitenlandse asfaltcentrales worden gebruikt. “Dat we in de komende transitieperiode niet zonder zullen kunnen, neemt niet weg dat we op lange termijn van het gas af moeten. Groene waterstof is een veelbelovend alternatief, net als stroom die bijvoorbeeld door windmolens is opgewekt.”

“WE ZIJN IN STAAT OM HOOGWAARDIGE NIEUWE ASFALTMENGSELS TE PRODUCEREN DIE AL TOT BIJNA 100% (!) UIT OUD ASFALT BESTAAN”



Foto KWS

Het voordeel van waterstof is dat gebruik kan worden gemaakt van het aardgasnet dat in Nederland zowel robuust als heel fijnmazig is. “Maar je kunt niet van de ene op de andere dag de gaskraan dicht en de waterstofkraan open zetten,” verzekert De Boer. “Nederland heeft goede papieren om de groene waterstofhub van Noordwest-Europa te worden. Als VBW juichen we dat toe, maar we zouden wel graag zien dat de overheid ook op dat belangrijke onderdeel van de energietransitie steviger de regie neemt.”

Asfalt-Impuls

Over regie gesproken... Namens de VBW van Bouwend Nederland zit De Boer in de stuurgroep achter het programma Asfalt-Impuls, dat ‘duurzamere asfaltverhardingen met een langere gemiddelde levensduur en minder spreiding in levensduur, tegen minimaal gelijke kosten’ wil realiseren. In dat verband zijn er projectgroepen Aantoonbaar Duurzaam Asfalt en Levensduurvoorspellend Asfalt Model (LAM) in het leven geroepen en wordt de laatste hand gelegd aan ‘Product Category Rules (PCR) voor asfalt-

mengsels’ en een handreiking ‘Inkopen met de Milieukostenindicator - Asfalt’. “Alle marktpartijen binnen de vakgroep onderschrijven de klimaatdoelstellingen, maar houden liever voor zich hóé ze de milieubelasting van de asfaltproductie en de aanleg van een nieuwe weg zo laag mogelijk kunnen houden,” weet De Boer. “Dat is bijvoorbeeld belangrijk bij een opdrachtgever als Rijkswaterstaat, die jaarlijks voor miljarden aan wegeaanleg- en onderhoudsprojecten in de markt zet en daarbij duurzaamheid steeds zwaarder mee laat wegen als onderscheidend gunningscriterium.”

Rijkswaterstaat

Dat verdient navolging, vindt De VBW-voorzitter, ook bij opdrachtgevers als gemeenten, provincies en waterschappen. “Een aanbestedingsinstrument als de milieukostenindicator (MKI) waar Rijkswaterstaat mee werkt, daagt asfaltproducenten en wegenbouwers uit om steeds duurzamer te produceren en te werken, in de vorm van een steeds lager energieverbruik en steeds minder CO₂-uitstoot. Daarmee vergeleken zit er bij veel

gemeenten, provincies en waterschappen nog te weinig lijn in. Als ze duurzaamheid al laten meewegen bij de gunning



Foto KWS

van een project, gebeurt het op allerlei verschillende manieren. Aannemers kunnen door de bomen het bos niet zien. Als we echt vaart willen maken met de energietransitie en de verduurzaming van de infrasector, moet daar echt meer samenhang en uniformiteit in komen.”

De Boer juicht daarbij innovatieve contractvormen als de ‘circulaire weg’ en ‘infra-as-a-service’ toe, waarbij bijvoorbeeld naast de aanleg ook het beheer en onderhoud van een weg bij de aannemer wordt neergelegd. “Met dien verstande dat we van ervaringen met DBFM-contracten in het verleden hebben geleerd dat alles valt of staat met een goede en eerlijke verdeling van de financiële risico’s tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer.”

Elektrische wals

Terwijl 2020 in het teken stond van ‘corona’, werd een groot deel van 2019 beheerst door de PFAS- en stikstofcrisis die ook veel wegenbouwprojecten al dan niet tijdelijk stillegde. De Boer: “Geluk bij een ongeluk is dat de crisis de ontwikkeling van elektrisch materieel heeft versneld. Dat wegenbouwers als Versluys en BAM nu al zouden werken met een elektrische wals, had niemand een paar jaar geleden kunnen voorspellen.” Hij benadrukt dat de elektrificering van al

“DE MKI DAAGT UIT OM STEEDS DUURZAMER TE PRODUCEREN EN TE WERKEN”

het materieel in de wegenbouw een zaak van langere adem is. “Als kleine speler op de wereldmarkt, is Nederland afhankelijk van buitenlandse machinebouwers van wie we bijvoorbeeld niet kunnen verwachten dat ze op stel en sprong elektrische asfaltmolens kunnen leveren. Ze komen er, daar ben ik van overtuigd, maar het kost veel tijd en geld.”

Verduurzamen in crisistijd

De Boer benadrukt overigens dat de stikstofproblematiek weliswaar naar de achtergrond is gedrongen door de coronacrisis, maar nog zeker niet is opgelost. “Dit jaar merken we daar nog niet veel van, omdat de projecten die we in 2020 uitvoeren al in de pijplijn zaten, maar de komende jaren gaan we zeker de pijn voelen van overheden die minder budget en/of menskracht hebben om nieuwe projecten voor te bereiden en in de markt te zetten. Vast staat dat 2021 een moeilijk jaar wordt, net op het moment dat de infrasector op het punt staat de verduurzaming van de asfaltproductie en wegenbouw een impuls te geven.



Vertrouwend op de veerkracht en het innovatievermogen van de voor de Nederlandse mobiliteit en economie zo belangrijke sector, hoop ik dat we de stijgende lijn van de afgelopen jaren zo snel mogelijk weer te pakken hebben.”

Bruggenbouwer

Gevraagd naar de mooiste infraprojecten van 2020, toont De Boer zich de ‘bruggenbouwer’ die hem zo geschikt maakt voor het VBW-voorzitterschap. “Dat zijn er zoveel. Ik ben trots op de progressie die niet alleen KWS maar ook andere bedrijven boeken met experimenten die de asfaltmengsels die in deklagen worden gebruikt nog beter en vooral ook duurzamer moeten maken.

En trots ben ik in dat verband ook op het Asfaltkwaliteitsloket dat onder de vlag van de Asfalt-Impuls in het leven is geroepen om veelbelovende asfaltinnovaties in het algemeen en nieuwe en duurzame asfaltmengsels in het bijzonder sneller goed te keuren, door te ontwikkelen en op te schalen.”

Over Jan de Boer, KWS en de VBW

Voor hij in 2011 directievoorzitter werd van VolkerWessels-onderneming KWS, de grootste wegenbouwer en asfaltproducent van Nederland, werkte hij achtereenvolgens bij Koop Tjuchem en MNO Vervat. Sinds 2012 is hij voorzitter van de Vakgroep Bitumineuze Werken (VBW) van Bouwend Nederland, die bestaat uit leden van Bouwend Nederland die zowel asfalt produceren als verwerken. Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt voor de VBW, die daarnaast de vinger aan de pols houdt bij nieuwe wet- en regelgeving en voorlichting verzorgt over asfalt.

