

Peter van Dijk, Waterschap Aa en Maas: ‘We dwingen aannemers niet in de trukendoos’

Overheden en andere opdrachtgevers willen steeds vaker emissieloos bouwen. Dat vraagt om duidelijke keuzes, nieuwe werkwijzen en nauwe samenwerking met de markt. In deze reeks onderzoeken we hoe opdrachtgevers hun ambities vertalen naar projecten.

Aflevering drie: Waterschap Aa en Maas.

Waterschap Aa en Maas behoort tot de grootste publieke opdrachtgevers in de Nederlandse waterbouw en infrastructuur. Het waterschap is verantwoordelijk voor waterveiligheid, waterkwaliteit en waterzuivering in een groot deel van Oost-Brabant en staat de komende jaren voor een uitzonderlijk grote investeringsopgave. Alleen al in de periode 2024 tot en met 2027 zet Aa en Maas voor circa 160 miljoen euro aan dijkversterkingsprojecten in de markt. Daarmee is het, na Waterschap Limburg, de grootste aanbestedende partij binnen dit segment.

En dat is nog maar een deel van het verhaal. “Als je daar ook het volume bij optelt dat we nog gaan wegzetten op onze rioolwaterzuiveringen en op het gebied van natuurontwikkeling vanuit de Kaderrichtlijn Water, dan verdubbelt dat budget ongeveer,” zegt Peter van Dijk, lid van het dagelijks bestuur van het waterschap. “Er staat dus echt nogal wat te gebeuren de komende jaren.”

Die investeringen vloeien grotendeels voort uit beleid dat elders wordt vastgesteld - door het Rijk, provincies en in mindere mate door gemeentes. Van Dijk: “Het Rijk heeft besloten dat alle dijken opnieuw getoetst moeten worden. Als gevolg daarvan moeten ze hoger en breder. Daar zijn wij dus druk mee bezig.”

De focus ligt daarbij niet alleen op de zeedijken. Uit analyses blijkt dat juist rivierdijken kwetsbaar zijn. Voor Aa en Maas betekent dat vooral de Maas, een regenwaterrivier die sterk reageert op klimaatverandering en waar bovendien steeds meer infrastructuur achter ligt. “Dat maakt dat daar een flinke geldstroom naartoe gaat.”

Naast dijkversterking vormt de Europese Kaderrichtlijn Water een tweede pijler onder de investeringsagenda. Die schrijft voor dat Nederland in 2027 moet beschikken over voldoende schoon en ecologisch gezond water. “Om dat te halen zijn ingrepen in het landelijk gebied nodig,” aldus Van Dijk. “Beken laten meanderen, natuurvriendelijke oevers aanleggen en zones creëren die losgekoppeld zijn van landbouwgebruik. Dat betekent simpelweg veel grondverzet.”

Omdat de richtlijn al in 2002 is vastgesteld en de deadline snel nadert, is volgens Van Dijk nu de eindsprint begonnen. “De komende periode wordt er ontzettend veel volume gezet in die tak van sport.”

De derde grote opgave ligt bij de modernisering van rioolwaterzuiveringen. Veel installaties zijn ontworpen in de jaren zestig en zeventig en functioneren nog steeds uitstekend voor het verwijderen van stikstof en fosfaat. Maar de waterkwaliteitseisen zijn veranderd en ook hier speelt de Kaderrichtlijn Water een rol. “Met de vergrijzing, het toenemende medicijngebruik, PFAS en designerdrugs krijgen we moleculen binnen die we er nu moeilijk uit kunnen halen,” zegt de bestuurder. “Kort door de bocht heb je daarvoor volume nodig. Water langer vasthouden, behandelen. Dat betekent grote betonnen bakken bouwen. En ja, daar komen bouwmachines bij kijken.” Alleen al voor deze opgave investeert Aa en Maas de komende jaren bijna 100 miljoen euro.

Tegen die achtergrond is emissieloos bouwen voor het waterschap geen abstract beleidsdoel, maar een dagelijkse afweging in concrete projecten. “Wij proberen zo emissieloos mogelijk te

bouwen,” zegt Van Dijk. “Maar ik ben ook een pragmaticus. Ik vind dat het werk wel daadwerkelijk gemaakt moet worden.”

Het bestuur van Aa en Maas bestaat uit leden met uiteenlopende politieke achtergronden, wat volgens Van Dijk soms leidt tot scherpe discussies. “Ik heb op zich niks tegen emissieloos bouwen. Alleen: als je elektrisch materieel laat draaien op stroom die in de Eemshaven met een kolencentrale is opgewekt, dan noem ik dat emissieverplaatsing. Dan heb je de uitstoot niet meer op het werk, maar wel ergens anders. Daar schieten we niks mee op.”

Dat pragmatisme vertaalt zich ook naar hoe het waterschap kijkt naar de inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines. “Als wij grote hoeveelheden grond moeten verzetten, hebben we zware kranen nodig,” zegt Van Dijk. “De huidige stand van de techniek is dat een kraan wel de productie moet kunnen maken en voorzien kan worden van een nieuwe accu op moment dat dit nodig is. Wij werken midden in het buitengebied waar je niet zomaar even een accu kunt wisselen.”

In zulke situaties blijft Aa en Maas toestaan dat aannemers werken met HVO of traditioneel aangedreven materieel. “Daar waar het kan en waar het zin heeft, zetten we emissieloos in. Daar waar het niet werkbaar is, dwingen we aannemers niet in de trukendoos.”

Het uiteindelijke doel is helder. “We willen in 2035 of 2040 volledig emissieloos dit soort werken uit te voeren.” De weg daarheen beschrijft hij als een boerenverstandaanpak. “In overleg met aannemers en onderaannemers kiezen we steeds voor de meest intelligente methode van dat moment.”

In Natura 2000-gebieden ligt de lat hoger, simpelweg omdat de vergunningverlening dat vereist. Brabant loopt hierin voorop. Een mooi voorbeeld is het project Meanderende Maas, waar tussen Ravenstein en Lith dijken worden versterkt. “Daar werken we vrijwel volledig emissieloos,” schetst Van Dijk. “Het probleem met netcongestie hebben we weten te omzeilen door een eigen laadplein te bouwen.” Dat kon mede dankzij beschikbare capaciteit van een nabijgelegen rioolwaterzuivering.

Op dit project werken twee aannemers: Boskalis en Sterk, die voorop lopen met de inzet van elektrisch materieel – Sterk zet bij dit project onder meer een elektrische silent piler in en een zelfontwikkelde elektrische trilblok, Boskalis zet diverse grote elektrische materieelstukken in zoals grote kranen en vrachtwagens, red. De aannemers ondersteunen we als waterschap ook financieel om daarin te investeren en door te ontwikkelen.”

“We werken daar met een soort accuboormachine-principe,” zegt Van Dijk. “De hele dag rijden er vrachtwagens om accu’s te wisselen. Alleen bij trilblokken en silent pilers, waarmee je damwandplaten ruim twintig meter de grond in trilt en drukt en veel vermogen nodig hebt, zit nog een grote uitdaging.”

Aa en Maas ondertekende het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen op basisniveau en niet op het ambitieuze niveau. Volgens Van Dijk is dat een bewuste keuze. “Van achter een bureau is het heel makkelijk te zeggen dat alles emissieloos moet. Maar ik was pas nog op een werk waar twee zware emissieloze kranen waren besteld. De levering is verschoven naar najaar 2026. Dan kan ik wel zeggen: het moet emissieloos, maar dan krijg je enorme frictie met de aannemer. Dat moet je niet willen.”

Het basisniveau biedt volgens de waterschapbestuurder meer flexibiliteit, terwijl de lange termijn onverminderd richting emissieloos gaat. “De maatschappij zegt: u zúlt emissieloos. Dan is het oneerlijk om de hele rekening bij de aannemerij neer te leggen. Wij hebben daar als overheid ook een rol in.”

In aanbestedingen werkt Aa en Maas met gunningscriteria die emissieloos werken belonen. “Als een aannemer bijvoorbeeld tien of vijftien procent meer emissieloos materieel inzet, krijgt hij fictieve korting op de inschrijfsom. Als dat onvoldoende blijkt, volgt overleg.”

Van Dijk noemt dat ‘chirurgisch aanbesteden’. “Soms hebben wij een route bedacht die in de praktijk niet werkt. Dan kun je zeggen: contract is contract. Maar dan weet je zeker dat de transitie doodloopt. Wij luisteren liever naar wat er in het werkveld gebeurt en kijken hoe we kunnen helpen.”

Dat helpt ook bij een ander knelpunt: de beschikbaarheid van materieel. “Er is op dit moment gewoon onvoldoende elektrisch materieel,” constateert Van Dijk. “De vraag is enorm, leveranciers kunnen het niet bijhouden.” Uitstel is vaak geen optie, omdat de projectvoorbereiding en vergunningen strakke planningen kennen. “Je kunt niet zeggen: we doen het over drie jaar wel.”

Aa en Maas heeft het voordeel dat er voor veel werkzaamheden raamcontracten met vaste aannemers zijn afgesloten. Het waterschap staat daardoor relatief ver vooraan in de wachtrij. Tegelijkertijd is samenwerking de norm. “Soms doen we een stapje terug zodat anderen ook verder kunnen.”

Van Dijks conclusie is helder: “Bottom line is er voor al het werk dat nu gedaan moet worden nog te weinig elektrisch materieel. Dan kom je per definitie in compromissen terecht.”