

Ver-gaande glorie van de Nederlandse asfaltwegenbouw

De glorie van de Nederlandse asfaltwegenbouw reikt ver buiten onze grenzen, maar zijn we ons bewust dat glorie vergaat? Nederland geniet aanzien omdat technologieën zijn ontwikkeld en toegepast. Daaruit ontstond een prominente positie op gebieden als hergebruik, ZOAB, lage temperatuur asfalt en stille wegdekken. Hoe kan het toch dat een klein land zo voorop loopt?



1. Nederland is een klein dichtbevolkt land waar ruimteschaarste en hoge verkeersintensiteiten knelpunten creëren.
2. Nederland heeft een traditie van overleg en een open samenleving. Collectieve organisaties als NVWB, VAGWW, VBW-Asfalt en CROW floreerden hierin.
3. De opdrachtgevers hadden deskundige eigen diensten en trokken ontwikkeling en innovatie.
4. Brede erkenning van het belang van een relevante kennisinfrastructuur.
5. Betrokken vakmanschap en open cultuur maken Nederland een fantastische testmarkt met vaklieden die hun mening niet onder stoelen of banken steken.

Deze factoren en omstandigheden vorm(d)en het weefsel en netwerk van vernieuwing en vernieuwers. Investeringen in R&D floreerden als er een lange termijn beeld is met het vertrouwen dat het die kant op zal gaan. Het weefsel en netwerk voorzagen in beiden.

Hollands glorie

Dit weefsel bleek ontoelaatbare kartel-trekken te hebben. De parlementaire enquête leidde tot commotie, verontwaardiging en harde maatregelen. Het sectorbreed "collectief en gecoördineerd" optreden bracht vernieuwin-

gen maar het had ook kwalijke effecten. Het weefsel scheurde. RWS stapte uit en adopteerde het adagium de "markt tenzij". Ze rekent op vernieuwing vanuit "concurrentie tussen marktpartijen". Een goede ontwikkeling want het legt de ruimte en de verantwoordelijkheid voor vernieuwen bij de sector. R&D hoort bij de bedrijven te liggen en niet bij een collectief. Maarzijn de oude schoenen niet te snel weggegooid?

Wat ging verloren

1. De collectieve structuren zijn afgebouwd. Brancheorganisaties als NVWB en VAGWW zijn opgegaan in een groter geheel waarbinnen de belangen worden afgewogen ten opzichte van B&U en woningbouw. VBW-Asfalt bestaat nog wel, maar is duidelijk minder krachtig.
2. Opdrachtgevers zien de techniek/technologie als een aangelegenheid van de aanbieders. De directe betrokkenheid wordt omgezet naar meer afstandelijk toezicht.
3. Verval van de kennisinfrastructuur door het wegvallen van collectieve financiering. Qua onderzoek past wegenbouw niet in de EZ prioriteiten *Health, Food & Technology*, en ook niet in de velden van NWO/STW.

4. In de civiele techniek verschuift de aandacht naar "watermanagement" en "verkeersmanagement". Het CROW verschuift haar aandacht van techniek naar beleid.
5. De sector vergrijsst en worstelt met jonge instroom en overdracht van kennis.
6. Overcapaciteit, scherpe concurrentie, overnames en concentratie bij bedrijven.

Van de eerder genoemde vijf factoren die stuwden tot de vernieuwing en internationale reputatie, lijkt alleen de eerste nog overeind gebleven en is de vijfde twijfelachtig. De nadruk op concurrentie als vernieuwingskracht en commercialiseren van kennisinstellingen maakt de sector kortzichtig. Korte termijn overlevingstrijd doet zorg voor de lange termijn verdampen. Eerst overleven. Saneren heeft meer prioriteit dan innoveren – bij bedrijven en kennisinstellingen. De conclusie: Waar het sociaal economisch netwerk eerder leidde tot een spiraal naar beter, lijkt het op dit moment meer een race naar de bodem.

Sectorberaad

De ruimte en verantwoordelijkheid voor vernieuwing ligt inmiddels op de goede plaats: bij de bedrijven. En toch zitten we in een race naar de bodem. Dat kan gekeerd wor-

den als de bedrijven meer zicht en vertrouwen krijgen in "de vraag van de toekomst". Het weefsel en netwerk waarin deze strategische agenda werd geschreven is gescheurd.

Ik pleit voor het herstel, en opbouwen van een breed beraad met duurzame verankering bij opdrachtgevers en aanbieders. In dit sectorberaad moeten de structuren worden uitgezet waarbinnen op alle niveaus en geleidingen research & ontwikkeling worden gestimuleerd. Dit is van belang voor de sector, de wegbeheerders en de weggebruikers. Met duidelijkheid over richting en visie van de grootste klanten krijgen de wegenbouwbedrijven het perspectief en vertrouwen om in lange termijn R&D te investeren. De overheid kan zich daarom niet afzijdig houden. RWS als grootste afnemer moet actief mede vormgeven aan het sociaal economisch netwerk dat nodig is om de vernieuwing in de wegenbouw voor de toekomst zeker te stellen.

André Dorée
Universiteit Twente