

OPINIE

Slimme logistiek? Gemeenten toon eens lef

In steden zal steeds meer gebouwd en verbouwd gaan worden. Slimme logistiek kan de negatieve gevolgen van bouwactiviteiten beperken, zelfs tegen lagere kosten. Structurele oplossingen dienen daarom verankerd te worden in de bouwpraktijk. Daarbij is een belangrijke, sturende rol weggelegd voor gemeenten, vinden René Postulart en Marjolijn Tausch.

DOOR ALIEKE BRUINS

Het aandeel van de bouwomzet in de grote steden zal naar verwachting de komende tien jaar met 30 procent groeien. Van het zakelijke verkeer in steden is nu al 30 procent bouwgerelateerd. Met slimme bouwlogistiek kunnen eventuele negatieve gevolgen van deze toename, zoals luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersonveiligheid, doeltreffend worden bestreden. "Slimmer, schoner en stiller bouwen kan zelfs tot financiële voordelen leiden", zegt René Postulart, programmamanager Bouwlogistiek voor de Topsector Logistiek/Connekt. "De kansen liggen voor het grijpen."

De urgentie om slimmer te bouwen is groot, benadrukt hij. "De drukte in de stad moet worden aangepakt. De afspraken van het akkoord van Parijs vereisen dat we vervoersstromen fundamenteel verminderen. De CO₂-uitstoot moet zeker met een factor 6 terug. En bij het grootste deel van de verkeersongevallen met vrachtauto's is bouwverkeer betrokken."

Logistieke verbetering leidt ook tot lagere bouwkosten, zo blijkt uit onderzoek van onder andere TNO (TKI Project '4C in Bouwlogistiek' van november 2016). Gemiddeld wordt ruwweg 15 procent van de bouwkosten besteed aan transport naar de bouwplaats. "Een derde daarvan kan relatief eenvoudig worden bespaard. Een gemiddelde aannemer verdient 3 of 4 procent van de bouwsom. Als hij 5 procent op de kosten bespaart verdubbelt hij zijn winst." Uit allerlei projecten is gebleken dat logistieke optimalisering tot daling van de kosten leidt. Het wordt steeds moeilijker gekwalificeerde vakmensen te vinden. Ook daarom is het belangrijk

bouwprocessen efficiënter in te richten. "Wanneer een keukenmonteur - een vakspecialist - 's ochtends op een bouwlocatie komt en het benodigde materiaal uitgepakt aantreft, waarbij het afval al is weggebracht, houdt hij meer tijd over om keukens te monteren. Voorbereidend werk kan 's nachts door runners worden gedaan. Dit kunnen mensen zijn die anders met een uitkering thuis zouden zitten."

Steeds meer bij het bouwproces betrokken partijen zijn zich bewust van het belang van slimme bouwlogistiek. Talrijke projecten zijn gestart waarbij transportstromen worden gebundeld en alternatieven worden geboden voor vervoer van materiaal. Er worden opslagplaatsen gecreëerd aan de rand van steden vanwaar materialen worden aangevoerd naar de bouwplaats. Er wordt meer innovatief gebouwd met prefab-modules. In verschillende Cross Chain Control Centers worden informatie- en goederenstromen gekoppeld, waardoor transportketen omvattend kunnen worden georganiseerd en vervoersstromen fundamenteel verminderd. "Deze ontwikkeling zal de komende vijf à tien jaar een grote vlucht nemen", zegt Postulart.

BIM

Steeds vaker wordt gebruikgemaakt van het Bouw Informatie Model (BIM), een geïntegreerd proces waarin de bouwketenpartners samenwerken in een digitale omgeving. Daarin zijn alle project-elementen ingevoerd, zoals een 3D-ontwerpmodel, planningen en kosten. "De volgende stap is dat deze elementen volledig worden geïntegreerd. Die integratie moet de nieuwe standaard worden, ook voor kleinere aannemers."

Om de bouwlogistiek structureel te kunnen innoveren is een forse cultuurverandering nodig die gericht is op langdurige samenwerking binnen de hele bouwketen. Verankering van een structurele aanpak in de bouwpraktijk is vereist en daarbij is ook een belangrijke rol weggelegd voor gemeenten, zeggen Postulart en Marjolijn Tausch, juridisch adviseur bij consultancyorganisatie AT Osborne in Baarn, die zich richt op vraagstukken op het gebied van de leefomgeving. "Bij ruim 50 procent van wat gebouwd en verbouwd wordt is er een publieke opdrachtgever, waaronder gemeenten", zegt Postulart. Tausch: "Gemeenten kunnen slimme logistieke bouwprocessen bevorderen door regulering, onder meer door bouwvergunningen wel of niet te verlenen en voorschriften te verbinden aan een bouwplaats, en in Algemene Plaatselijke Verordeningen.

Daarnaast kunnen ze als privaatrechtelijke opdrachtgever aannemers stimuleren slimmer te bouwen. Op dit moment gebeurt dit nauwelijks. Bouwlogistiek zou structureel in aanbestedingsprocedures en voorschriften over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid aan de orde moeten worden



gesteld.” Daartoe kunnen gemeenten zelf het instrumentarium kiezen. Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Aanbestedingswet in 2012 wordt EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) als standaard gunningscriterium gehanteerd. Bij deze aanbestedingsvorm wordt onder meer gegund op kwaliteit. “Opdrachtnemers zouden op grond van EMVI-criteria kunnen scoren op slimme, schone logistieke aspecten. In contractuele bepalingen kunnen deze aspecten als minimumeis worden opgenomen.”

Dit hoeft niet in elk project uitgebreid te gebeuren. “Van opdrachtnemers kan een logistiek plan worden gevraagd waarin bouwfaserings gekoppeld is aan logistieke planning. Vraag ze te laten zien hoe ze dit plan efficiënt en milieuvriendelijk kunnen uitvoeren. Daaraan zou een bonus-malussysteem gekoppeld kunnen worden.”

Bij gemeenten is veel onzekerheid en

zorg over hoe ze het in de praktijk moeten aanpakken, merkt Postulart. “Ze vragen zich af hoe ze een kwalitatief plan objectief kunnen beoordelen en vrezen dat het hanteren van EMVI-criteria bij aanbestedingen investeerders afschrikt. Sommige gemeenten denken dat het hen geld gaat kosten, maar dat hoeft helemaal niet. Je vraagt aannemers alleen op zoek te gaan naar slimme oplossingen in hun eigen bouwproces.” Andere vrezen een toename van regels. “Soms vragen ze waarom de bouwsector het zelf niet oppakt als het zoveel financieel voordeel oplevert.” Tausch: “Daarbij gaan ze voorbij aan het maatschappelijke belang van structureel slimmer bouwen.” Het grootste probleem is “de onwetendheid” van gemeenten, aldus Postulart. “Heel verwonderlijk is dit niet. De onderzoeksbevindingen zijn pas eind 2016 voor het eerst goed gedocumenteerd.”

Beter en slimmer

Maar nu geobjectiveerd is aangetoond wat de gevolgen zijn van de huidige bouwactiviteiten en er volop kennis en ervaring is met slimmere, schonere en stillere bouwlogistiek, is het aan gemeenten om opdrachtnemers duidelijk te maken waar ze kansen laten liggen en waar ze het beter en slimmer kunnen doen, vinden Postulart en Tausch.

Wanneer steeds meer aannemers slimmer bouwen en daarmee kosten besparen, zal dit uiteindelijk leiden tot een lagere kostprijs, voorspelt Postulart. “Wanneer opdrachtnemers geld kunnen besparen en overheden een duurzaam uitgevoerd project kunnen realiseren, snijdt het mes toch aan twee kanten?” Maar er kan nog meer bereikt worden wanneer gemeenten gezamenlijk een visie ontwikkelen. Tausch: “Het vergt nu vooral nog lef van gemeenten om mee te doen.”



Marjolein Tausch
 Juridisch adviseur bij
 consultantbureau
 AT Osborne.



René Postulart
 Programmamanager
 Bouwlogistiek voor de
 Topsector Logistiek/
 Connekt.

“Je vraagt aannemers op zoek te gaan naar slimme oplossingen”



