

Verslag Marktconsultatie verduurzaming asfaltproductie

Transitiepad duurzame wegverharding, 31 maart 2025

1 Inleiding

In de periode december 2024 – maart 2025 vond de marktconsultatie verduurzaming asfaltproductie plaats. In deze marktconsultatie is informatie opgehaald over de conceptaanpak die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat, in afstemming met het Ministerie van Klimaat en Groene Groei werd ontwikkeld. Met deze aanpak willen hiervoor genoemde overheden de asfaltsector duidelijkheid geven over de wijze waarop door de overheid gestuurd zal worden, zodat in de periode tot 2030 investeringen worden gedaan om een majeure stap te zetten richting een stabiele, schone en duurzame asfaltproductie. De conceptaanpak is beschreven in het document 'Voorkeursaanpak verduurzaming asfaltproductie' dat op 8 november 2024 werd gepubliceerd op TenderNed.

2 Doel van de marktconsultatie

Met de marktconsultatie werd beoogd inzicht te krijgen in:

- De mate waarin ambitie en uitwerking van de voorgestelde aanpak aansluiten bij de ambitie en mogelijkheden van marktpartijen.
- De haalbaarheid van de aanpak en de mate waarin de beoogde samenwerking in de sector gerealiseerd kan worden.
- De manier waarop welke partij een rol kan spelen in het realiseren van de aanpak en het wegnemen van belemmeringen.

3 Proces

In de marktconsultatie zijn de volgende stappen doorlopen:

Activiteit	Datum
Publicatie marktconsultatie op TenderNed	8 november 2024
Informatiebijeenkomst	3 december 2024
Verdiepende sessies op deelonderwerpen	20-24 januari 2025
1-op-1 gesprekken	3-7 februari 2025

Op 3 december is de conceptaanpak toegelicht in een informatiebijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst is de voorgestelde aanpak gepresenteerd. Aan de aanwezigen is een eerste reactie gevraagd met behulp van de Mentimeter. Tevens is gevraagd welke onderwerpen nog specifieke aandacht nodig hadden in het proces. Een verslag van deze informatiebijeenkomst is op 12 december 2024 gepubliceerd op TenderNed.

Hieruit zijn zes onderwerpen gedestilleerd waarover in de verdiepende sessies verder is gesproken. Deze onderwerpen waren:

- Productietechniek
- Samenwerken op schone productie en verwerking
- Ingroeimodel via inkoop
- Data en digitalisering
- MKI
- Kwaliteit (en levensduur), validatie, circulariteit

Een verslag van deze verdiepende sessies is op 29 januari 2025 gepubliceerd.

De hiervoor genoemde conceptaanpak en verslagen zijn samen met enkele andere documenten terug te vinden op [TenderNed](#) onder het kopje "documenten".

Met zeven bedrijven is verdiepend verder gesproken in een individueel gesprek.

Als bijlage is een overzicht toegevoegd van bij de marktconsultatie betrokken organisaties, waaronder asfaltproducten, asfaltverwerkers en grondstoffenleveranciers. In totaal zijn 39 marktpartijen, vaak met meerdere personen bij de diverse contactmomenten, betrokken geweest. Dank aan alle betrokkenen voor de komst en input. Dit heeft geholpen om te komen tot een aantal inzichten.

4 Belangrijkste inzichten

De marktconsultatie heeft de volgende overkoepelende inzichten opgeleverd over de mate waarin ambitie en uitwerking van de voorgestelde aanpak aansluiten bij de ambitie en mogelijkheden van marktpartijen en de mate waarin de beoogde samenwerking in de sector gerealiseerd kan worden.

De aanpak heeft diverse voorstellen in zich die op draagvlak kunnen rekenen. Zo is er bijvoorbeeld brede steun om aan de slag te gaan met het opzetten van een data-infrastructuur. "Schoon" is een belangrijke drijfveer; er is grote behoefte aan meer inzicht in en actie op het terugdringen van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) bij de productie maar ook bij de verwerking van asfalt. De markt geeft echter ook aan op dit punt lastig tot een - wel gewenste - samenwerking te kunnen komen vanwege juridische en concurrentiële belemmeringen. Verder is benadrukt dat meer inzet op kwaliteitseisen voor grondstoffen in de keten noodzakelijk is voor het behalen van de circulariteitsdoelen.

De ambitie en doelen om te komen tot een stabiele, schone en duurzame asfaltproductie worden door marktpartijen onderschreven. Zo ook het voorstel om te sturen op de vermindering van het energieverbruik. Voor wat betreft de uitwerking van deze ambitieuze eis voor energiebesparing in 2030 levert de marktconsultatie het belangrijke inzicht op dat deze niet het gewenste investeringsperspectief zal bieden. De genoemde stap is te groot om in één keer te zetten, en de technische haalbaarheid te onzeker om tot grote investeringen over te gaan in de periode tot 2030. Wel zijn er technologische ontwikkelingen in beeld die op dit moment nog niet volwassen zijn maar die kunnen worden doorontwikkeld om de route naar duurzame asfaltproductie mogelijk te maken.

Omdat er geen perspectief blijkt te zijn op sprongsgewijze technologische veranderingen in de periode 2026 – 2030 blijkt ook een daarbij horende voorziene faciliteit voor vroege investeerders niet meer opportuun. Andere interventies, om toch versnelling te bewerkstelligen in de verduurzaming van de asfaltproductie, zijn noodzakelijk. Hierbij is een betrouwbare en voorspelbare overheid nodig die richting geeft, keuzes maakt en zich daar langjarig aan houdt.

Voor wat betreft het sturen met MKI is gebleken dat partijen alles uit de kast halen om de MKI te verlagen. Er zijn ook ongewenste neveneffecten benoemd en verschillende verbeterpunten naar voren gekomen voor het sturen met MKI.

Eén van de belangrijkste inzichten is dat de verduurzaming van de asfaltproductie niet los kan worden gezien van de verduurzaming van keten als geheel. Een strategie voor de verduurzaming van de gehele sector is nodig om de benodigde stappen te kunnen zetten voor de verduurzaming van de asfaltproductie.

De voorgestelde aanpak dient dus aangepast te worden, waarbij de rollen van partijen ook nader moeten worden beschreven.

5 Inzichten uitgewerkt naar de onderdelen van de aanpak

5.1 Onderschrijving van de doelen

De conceptaanpak stelt vier doelen centraal: Klimaatneutraliteit, circulariteit, schoon en gezond, en kwaliteit.

In de marktconsultatie is bevestigd dat alle vier de doelen relevant zijn voor het verduurzamen van de asfaltproductie, de doelen worden door marktpartijen onderschreven. De getoonde ambitie en een integrale aanpak op deze doelen (en in de keten) wordt gewaardeerd. Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat deze doelen in de uitwerking strijdig kunnen zijn. Dit vraagt om duidelijke keuzes en/of prioritering in de tijd door een betrouwbare en voorspelbare overheid die richting geeft en zich daaraan houdt.

5.2 De aanpak op hoofdlijnen

Voor de uitwerking van de conceptaanpak zijn vier sporen gedefinieerd waarlangs maatregelen uitgevoerd kunnen worden: Wet- en regelgeving, een inkooppeis op duurzaamheid per 2030, een ingroeimodel op basis van een facilititeit gericht op het belonen van vroege investeerders en het bevorderen van samenwerking in de asfaltsector, onder andere via het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding. De aanpak bevatte ook aanvullende maatregelen vanuit de aanname dat inzet op deze maatregelen noodzakelijk zijn om een aanpak voor verduurzaming van de asfaltproductie effectief te laten zijn. Als aanvullende maatregelen werden in de aanpak genoemd: Een verbeterd validatie- en innovatiemodel asfalt, ruimte in uitvoeringsprojecten en het opzetten van een data-infrastructuur om de gewenste data-uitwisseling in de sector te kunnen laten plaatsvinden.

Hierna volgen de inzichten die in de marktconsultatie zijn opgedaan in de vier sporen en de drie aanvullende maatregelen die zijn genoemd als onderdeel van de aanpak.

5.2.1 Maximaal inzetten op de mogelijkheden van Wet- en regelgeving

Uit de conceptaanpak:

Regie nemen en meer uniformiteit in handhaving en toezicht op emissies van Zeer Zorgwekkende stoffen binnen het wettelijk kader is in de aanpak als uitgangspunt genomen. Als onderdeel van dit spoor is in de aanpak genoemd:

- Geüniformeerde meetverplichting per 1-7-2025 (wijziging Besluit activiteiten leefomgeving).
- Opstellen vermijdings- en reductieprogramma's kritisch blijven volgen.
- Actualisatie adviesdocument toezicht- en handhaving Omgevingsdienst NL en continueren verzamelen emissiegegevens op nationaal niveau.
- Expliciet definiëren Best Beschikbare Techniek (BBT) en deze implementeren in vergunningverlening.

Opgehaald in de marktconsultatie:

De huidige wet- en regelgeving geeft het lokaal bevoegd gezag, binnen de geldende kaders, de ruimte om het toezicht op de asfaltcentrales vorm te geven. In de marktconsultatie geven marktpartijen aan dat hierdoor een ongelijk speelveld ontstaat.

Verder geven producenten aan zo veel mogelijk langjarige duidelijkheid nodig te hebben over beleid rond zorgwekkende stoffen en voldoende tijd om zich aan te passen als spelregels veranderen door nieuwe inzichten.

Onze conclusie:

De voorgestelde acties in het spoor Wet- en regelgeving dragen bij aan het gelijk maken van het speelveld en kunnen rekenen op steun in de sector.

5.2.2 Versnelling met inkooppeis 2030: 'green label' gecertificeerd asfalt

De aanpak stelt minimale eisen voor klimaatneutraliteit, schoon & gezond, circulariteit en kwaliteit per 2030 voor waaraan moet worden voldaan om asfalt te kunnen leveren.

5.2.2.1 Inkooppeis voor klimaatneutraliteit

Uit de conceptaanpak:

In de aanpak is voorgesteld om vanaf 2030 een ambitieuze inkooppeis te hanteren. Deze richt zich op een maximaal energiegebruik, waarbij 185 MJ/ton is voorgesteld als te hanteren waarde. Deze waarde wordt mogelijk geacht op basis van de verlaging van de productietemperatuur tot 110 °C,

verlagen van het vochtgehalte in grondstoffen en het verminderen van het aantal receptwisselingen en start/stops. De inzet op reductie van het energieverbruik komt voort uit de overtuiging dat (duurzame) elektriciteit voor de asfaltindustrie de meest waarschijnlijke energiedrager zal zijn in 2040. Vanuit dit toekomstperspectief moet het energieverbruik tijdens de productie de komende jaren fors worden gereduceerd.

Opgehaald in de marktconsultatie:

Marktpartijen geven in het algemeen aan dat de technische ontwikkeling om tot forse energiebesparing te komen door henzelf gedaan zal moeten worden omdat de (veelal buitenlandse) leveranciers/bouwers van asfaltcentrales (nog) niet de technologie kunnen leveren om aan de gestelde eis (185 MJ/ton in 2030) te kunnen voldoen.

Het stellen van deze ambitieuze eis in 2030 wordt door veel marktpartijen dan ook als een te grote stap gezien. Omdat de technische haalbaarheid op voorhand niet bekend is, zijn investeringen gericht op het halen van deze eis te onzeker.

Ten aanzien van het terugdringen van het vochtgehalte wordt aangegeven dat er in de sector al wel het een en ander aan maatregelen is uitgevoerd, maar dat het effect ervan nogal eens tegenvalt. Er lijkt hierover op dit moment onvoldoende data en informatie beschikbaar.

Voor het terugbrengen van het aantal mengsels en het aantal start/stops worden wel mogelijkheden gezien. Daarbij is men wel mede afhankelijk van de opdrachtgevers. Er wordt een kans gezien in de wijze waarop de vraag naar asfalt verdeeld wordt over de tijd. Afstemming met en tussen de verschillende opdrachtgevers zal nodig zijn om dit mogelijk te maken.

Door een aanpak te kiezen die meerdere niveaus van energiebesparing omvat, en wellicht ook meerdere ijkmomenten in de tijd aan te houden, zeggen marktpartijen wel investeringen te kunnen doen om tot forse energiebesparing te komen. Er is in het algemeen geen behoefte aan gezamenlijke techniekontwikkeling geuit.

Duidelijkheid over de scope van het energiegebruik is nodig (wat valt er wel/niet precies onder?). Hierbij werden met name nageschakelde technieken om ZZS te bestrijden en eventuele voorbereidingen op andere locaties als aandachtspunten genoemd.

Marktpartijen herkennen de noodzaak om een sturingsparameter te introduceren in aanvulling op de MKI om de sector te stimuleren het energieverbruik tijdens de productie te verlagen. Er is verdeeldheid over de effectiviteit van 'energieverbruik' als sturingsparameter. Tegelijkertijd geven zij aan dat ook andere parameters zoals productietemperatuur, energievoorziening (geïnstalleerde productietechnologie) en CO₂ uitstoot hun beperkingen hebben.

Door één marktpartij is een voorstel ingebracht om de elektrificatie in de asfaltproductie te verkennen, waarbij andere marktpartijen worden uitgenodigd om mee te doen.

Onze conclusie:

Door de voorziene stap-voor-stap ontwikkeling in duurzaamheidsmaatregelen bij asfaltcentrales zal het stellen van een ambitieuze inkooppeis tot 2030 geen versnellende werking hebben. Het hanteren van een pelotoneis per 2030, met een waarde waar alle producenten aan zullen moeten voldoen, lijkt nog steeds zinvol om te borgen dat alle producenten een aanzienlijke inspanning plegen om te verduurzamen.

Energiegebruik als basis voor het afleiden van de eis moet nog verder worden uitgewerkt.

Het ingebrachte voorstel om de inzet van elektrische productietechnieken te verkennen en waar mogelijk te ontwikkelen wordt met de indiener verder onderzocht.

5.2.2.2 Inkooppeis voor schoon en gezond

Uit de conceptaanpak:

De aanpak bevat het uitvoeren van (gezamenlijk) aanvullend (=bovenwettelijk) brongericht onderzoek over de productie en verwerking van asfalt als inkooppeis voor 2030. Het onderzoek houdt in:

- Identificatie van bronnen en emissiereducerende maatregelen in het productie- en verwerkingsproces.
- Uitwisseling van informatie over emissiebronnen en impact van maatregelen tussen producenten, op een manier die past binnen de randvoorwaarden van de Autoriteit Consument en Markt.
- Uitvoeren van additionele metingen als borging van de beheersing van emissies.

De resultaten van het brongericht onderzoek zorgen voor een actualisatie van de Best Beschikbare Techniek (BBT) in een tempo dat hoger ligt dan op basis van uitsluitend wettelijke verplichtingen mogelijk is.

Opgehaald in de marktconsultatie:

In de marktconsultatie geven alle partijen aan dat sneller schoner worden van belang is. Er zijn veel vragen over de herkomst van emissies en hoe die in het productieproces kunnen worden vermeden. Door een aantal partijen is gesteld dat er een sterke relatie is tussen o.a. de inzet van PR-materiaal en ZZS-emissies in de productie. Het blijft echter lastig te bepalen aan welke knoppen precies kan worden gedraaid, het (continue) meten van PAK's is namelijk nog niet mogelijk.

Naast een schone productie in de centrale zijn de ZZS-emissies bij de verwerking op de weg ook een aandachtspunt.

Gezamenlijk brongericht onderzoek wordt niet door de markt opgepakt. Er worden veel obstakels genoemd voor het delen van data. De overheid kan een aanjagende rol vervullen. Dat kan op verschillende ambitieniveaus:

- Kennisuitwisseling faciliteren: een derde partij aantrekken die (anonieme) emissieoverzichten maakt, inclusief informatie over gebruikte productie/nageschakelde technieken.
- Kennisontwikkeling opzetten: een onderzoeksbureau aantrekken die diepgaander onderzoek doet samen met een aantal centrales waarbij ook in de praktijk getest en gemeten wordt. Dit onderzoek wordt gefinancierd uit bijdragen van deelnemende marktpartijen die meedenken over de opzet van dit onderzoek.

De governance structuur voor het delen van kennis en data rondom ZZS, met goede afspraken over informatiedeling is hierbij van groot belang. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met mogelijke consequenties voor vergunningverlening.

In de marktconsultatie is door één marktpartij een voorstel ingebracht om emissies van ZZS met behulp van continuummetingen in de productie beter te voorspellen.

Marktpartijen geven aan momenteel in te zetten op toepassing van nageschakelde technieken (bijvoorbeeld naverbranding, actief koelfiltratie) om te borgen dat gestelde emissienormen gehaald worden.

Onze conclusie:

Het verkrijgen van betere gegevens van, en het doen van nader onderzoek naar, primaire en secundaire bouwstoffen en hun effect op de uitstoot van zorgwekkende stoffen is noodzakelijk. De verwachting is dat marktpartijen niet zelf het initiatief zullen nemen tot het uitvoeren van gezamenlijk brongericht onderzoek. Wat de vervolgactie kan zijn, wordt nog verder verkend. Het ingebrachte voorstel voor het meten van ZZS wordt verkend met de initiatiefnemer.

5.2.2.3 Inkooppeis voor kwaliteit

Uit de conceptaanpak:

Als eisen voor kwaliteit gelden de levering van (een minimale set) data van het productie- en verwerkingsproces bij oplevering en de deelname aan sectorbreed kennis- en leerprogramma.

Opgehaald in de marktconsultatie:

Marktpartijen geven aan behoefte te hebben aan informatie om te kunnen benchmarken gericht op het optimaliseren van bedrijfsprocessen. Het beschikbaar stellen en delen van data als onderdeel van de contracteisen om het gezamenlijk leren over asfaltkwaliteit (als som van productie,

verwerking en condities bij uitvoering) te bevorderen lijkt te worden onderschreven. Een stapsgewijze introductie is hierbij nodig om ook kleinere bedrijven hier in mee te nemen.

Ook het meer gebruik maken van het MKI As Built toetsingsprotocol wordt als een kans gezien om te toetsen of de aangeboden MKI-waarde ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 5.2.4). Een andere kans is het veranderen van de risicoverdeling, asfaltcentrales zouden meer (of langer) verantwoordelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van het geleverde asfalt.

Ten slotte kan worden onderzocht met welke data gestuurd kan worden op asfaltkwaliteit (levensduur). Het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding kan hierin een belangrijke rol spelen.

Door twee marktpartijen is een voorstel ingediend om tot het delen van asfaltdata te komen tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers.

Onze conclusie:

De ingebrachte voorstellen worden verkend met de indieners. Wellicht kan dit uitgroeien tot de, in de conceptaanpak voorgestelde, kopgroep op het gebied van datadelen. De opgedane ervaringen kunnen naar verwachting aangeven hoe een inkoopreis op het gebied van kwaliteit per 2030 vormgegeven wordt.

5.2.2.4 Inkoopreis voor circulariteit

Uit de conceptaanpak:

Om hergebruik te bevorderen blijven we MKI hanteren. Dit wijkt weinig af van de bestaande situatie, wel zal er de komende jaren met een kader voor hergebruik een nadere invulling en afbakening ontstaan van de gewenste inrichting van de hergebruiksketen.

Opgehaald in de marktconsultatie:

Door de markt wordt bovenstaande onderschreven en is het volgende opgemerkt. Daar waar met MKI negatieve effecten worden bereikt op (één van) de vier thema's in de aanpak moeten eventueel correcties worden gedaan. Genoemd voorbeeld van negatief effect is het minimaliseren van bitumen voor een betere MKI-score wat leidt tot een verslechtering van de kwaliteit.

In de inkoop kan circulair werken meer worden bevorderd. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan het bevorderen van selectief frezen.

Om meer zicht te krijgen op de hergebruiksketen zou kunnen worden gedacht aan accreditatie van verwerkers van asfaltgranulaat en kwaliteitsnormen voor freesmateriaal als bouwstof (waaronder homogeniteitseisen).

Om circulariteit te bevorderen is ten slotte de uitbreiding van de gegevens over vrijkomend asfalt als laaghangend fruit genoemd om meer grip te krijgen op de kwaliteit van granulaat naast de CROW 210 (teerhoudendheid) .

Enkele marktpartijen geven aan dat het investeringsperspectief voor hoogwaardige toepassing van PR in de toplaag beperkt is vanwege beperkt beschikbare volumes.

Een kader voor hergebruik is nodig vanuit een marktperspectief: Het maximaliseren van PR in mengsels voorkomt een onnodige race (inclusief nog meer druk op validatie) naar zo hoog mogelijke PR percentages om aanbestedingen te winnen. Dit is niet nodig om te borgen dat in de gehele Nederlandse markt al het vrijkomende asfalt terug komt in asfalt. Daarbij hebben slechts enkele grote partijen op dit moment gevalideerde mengsels met hogere PR percentages. De kosten en de lange doorlooptijd van het huidige validatieproces in combinatie met het aanbesteden met MKI dreigt kleinere partijen uit de markt te drukken.

Onze conclusie:

Er zal nader moeten worden onderzocht hoe te komen tot hoogwaardige stromen van (secundaire) grondstoffen. Hoe dit in een inkoopreis verwerkt kan worden is voor nadere uitwerking.

Onze conclusie t.a.v. een inkoopreis in het algemeen:

De wenselijkheid van een inkoopreis per 2030 blijft duidelijk. Voor klimaatneutraliteit kan deze naar verwachting op korte termijn worden uitgewerkt. Voor schoon en gezond, kwaliteit en circulariteit vergt dit nog nader onderzoek en uitwerking.

5.2.3 Ingroeipad – Faciliteit vroege investeerders

Uit de conceptaanpak:

De aanpak bevat een faciliteit voor vroege investeerders die producenten die vóór 2030 al voldoen aan het prestatieniveau van 2030, de mogelijkheid biedt asfalt te kunnen leveren tegen een reële prijs, zonder dat zij last hebben van concurrentie van (nog) niet-verduurzaamde aanbieders. Deze aanpak loopt tot 2030.

Er werden drie varianten genoemd waarop asfalt zou kunnen worden ingekocht:

- Asfalt direct inkopen bij de producent
- Markt uithoeken voor duurzaamste productie
- BPKV-bonus voor duurzaam geproduceerd asfalt

Opgehaald in de marktconsultatie:

Marktpartijen geven aan dat het direct inkopen van asfalt door opdrachtgevers bij een duurzame leverancier grote logistieke complicaties oplevert en daardoor onwenselijk is. De andere twee inkoopvarianten zijn nauwelijks besproken. Wel is aangegeven dat alle drie de varianten geen doorwerking hebben naar lopende contracten.

Onze conclusie:

De faciliteit vroege investeerders in de beschreven vorm (waar aan producenten, die vóór 2030 al voldoen aan het ambitieuze prestatieniveau van 2030 een reële prijs wordt geboden voor hun duurzaam geproduceerde asfalt) is niet meer relevant. Immers, door de stapsgewijze en nog onzekere technische verbeteringen in asfaltcentrales is er geen perspectief op sprongsgewijze technologische veranderingen in de productie met de bijbehorende forse investeringen.

Om de introductie van duurzame asfaltproductie te versnellen zal een ander instrument ingezet moeten worden om technologische ontwikkelingen te verkennen, (door te) ontwikkelen en tot implementatie te brengen. Technieken waar aan gedacht wordt zijn bijvoorbeeld gebaseerd op de verwarmingsschroef, een elektrische heteluchtgenerator en/of de inzet van warmtepompen.

5.2.4 Relatie met MKI

Uit de conceptaanpak:

In de aanpak werd als randvoorwaarde genoemd dat het uit te werken inkoopmodel moet kunnen worden gebruikt in samenhang met de koploper-/pelotonaanpak duurzame wegverharding die momenteel gehanteerd wordt om de markt te stimuleren duurzaam asfalt aan te bieden. In die aanpak staat het gebruik van MKI centraal. Voor het peloton gelden minimum MKI-waarden, terwijl MKI-koplopers kunnen inschrijven op geselecteerde projecten.

Opgehaald in de marktconsultatie:

In de marktconsultatie is gebleken dat sturen met MKI¹ werkt: Partijen halen alles uit de kast om de MKI te verlagen.

Er zijn verschillende punten naar voren gekomen om het MKI instrument te verbeteren. Het gaat hierbij om een duidelijke en voldoende MKI waardering, een uniforme MKI waardering tussen wegbeheerders, een betere contractbeheersing, toetsing en handhaving o.a. via het As Built toetsingsprotocol (om te toetsen of de aangeboden MKI-waarde ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd), kansen voor opschaling naar andere opdrachtgevers en duidelijke rekenregels (PCR) voor grondstoffen in de keten (vooral graniet import). Enkele partijen pleiten voor meer inzicht in MKI scores per inschrijver ten behoeve van benchmarking.

De sturing met MKI kan negatieve effecten hebben op de asfaltkwaliteit en de uitstoot van schadelijke stoffen tijdens de productie (bijvoorbeeld door meer verontreiniging in asfalt). Als mogelijk ongewenst neveneffect van de MKI wordt bijvoorbeeld genoemd dat sturen met MKI leidt tot een lager bitumengehalte dat weer leidt tot een kortere levensduur.

¹ Sturen met MKI: Aanbesteden met MKI, een pelotonaanpak (steeds strengere MKI eisen in de tijd) en een koploperaanpak (die investeringen in duurzame wegverhardingen lonend moet maken doordat de duurzaamste gevalideerde mengsels worden toegepast).

In relatie tot de aanpak wordt gesteld dat de toepassing van nageschakelde technieken die nodig zijn om schoner te produceren leiden tot een hogere MKI. Dit kan leiden tot de onwenselijke situatie waarbij het niet reduceren van de uitstoot van ZZS wordt beloond door een lagere MKI. Marktpartijen gaven de noodzaak aan om het reduceren van ZZS buiten de concurrentie te houden.

Voor wat betreft het creëren van transparantie in de keten over milieukosten is de markt overwegend positief.

Conclusie: Van de genoemde ongewenste neveneffecten moet worden nagegaan wat hieraan ten grondslag ligt en op welke wijze deze kunnen worden weggenomen.

5.2.5 Sectorbrede samenwerking in Nationaal Platform Duurzame Wegverharding

Uit de conceptaanpak:

In de aanpak wordt een samenwerking voorgestaan waarin in een belangrijke rol is weggelegd voor het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding voor:

- De ontwikkeling van kennis en innovaties
- De ondersteuning van sectorbrede implementatie waaronder verbeterd validatie- en innovatiemodel, gezamenlijke inkoopstrategie, data-infrastructuur, uitvoeringskaders, richtlijnen, protocollen leren over asfaltkwaliteit etc.
- Het gezamenlijk opdrachtgeverschap van rijk, provincies en gemeenten

Opgehaald in de marktconsultatie:

Uit de marktconsultatie bleek het belang van schaal en uniformiteit, waarmee het voor een geslaagde en snelle transitie nodig is om te blijven samenwerken met andere wegbeheerders en overheden.

Onze conclusie:

De aanpak moet ook landen bij de opdrachtgevers van gemeenten en provincies.

5.2.6 Verbeterd validatie- en innovatiemodel

Uit de conceptaanpak:

De aanpak bevat ideeën voor het anders inrichten van het bestaande validatieproces gericht op het verhogen van het tempo van validatie. Hierbij wordt er meer inhoudelijke regie uitgeoefend en is er meer landelijke coördinatie in validaties bij het Asfalt Kwaliteitloket van het CROW en het Innovatie Test Centrum van het Ministerie van IenW. Het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding is de plaats om deze verbeteringen uit te werken.

Opgehaald in de marktconsultatie:

In de marktconsultatie is het belang van een snellere validatie onderschreven en is de behoefte geuit om expliciet te maken hoe om te gaan met risico's. Ook is het wenselijk om het aantal asfaltmengsels in de sector sterk terug te brengen. Dit levert naar verwachting op meerdere fronten (energieverbruik, hergebruik) voordelen op.

Onze conclusie:

De in de conceptaanpak beschreven voorstellen voor een verbeterd validatie- en innovatiemodel worden uitgebreid met het onderwerp 'vermindering van het aantal mengsels'.

5.2.7 Data-infrastructuur

Uit de conceptaanpak:

Onderdeel van de aanpak is het (binnen het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding) opzetten van een infrastructuur voor het uitwisselen van data over productie, verwerking, gebruik en onderhoud. Dit is nodig om te kunnen leren over de prestaties en kwaliteit van asfalt. Het is bovendien een voorwaarde om product- en procesverbeteringen te kunnen richten op asfaltkwaliteit en levensduur.

Opgehaald in de marktconsultatie:

Marktpartijen onderschrijven het belang van het opzetten van een data-infrastructuur. Uit de marktconsultatie blijkt dat data(uitwisseling) van groot belang is om objectief te kunnen sturen op kwaliteit. Bovendien biedt het uitwisselen van data bedrijven de kans om te benchmarken, te leren en te verbeteren.

De organisatie rondom data-uitwisseling, en met name afspraken over concurrentiegevoelige data en data over zorgwekkende stoffen, is cruciaal om dit te laten slagen. Mogelijk kan de betonsector hier als voorbeeld of inspiratie dienen.

In individuele gesprekken is genoemd dat data-uitwisseling met wegbeheerders al kan. De oproep wordt gedaan om deze ontwikkeling actief op te pakken. Een stapsgewijze introductie is hierbij nodig om ook de kleinere bedrijven hierin mee te nemen.

Onze conclusie:

Er is een breed draagvlak binnen de sector om te komen tot delen van data over productie, verwerking, gebruik en onderhoud. Het gebruik van data voor benchmarking tussen marktpartijen geeft een duidelijk toepassingsperspectief.

De twee ingebrachte voorstellen om te komen tot datadelen in de sector (zie ook 5.2.2.3) worden verder verkend met de indieners.

5.2.8 Meer ruimte in uitvoeringsprojecten

Omdat meer tijd voor verwerking van asfalt positief uitwerkt op kwaliteit, levensduur en circulariteit is dit onderdeel van de aanpak.

In de marktconsultatie is dit belang onderschreven.

Marktpartijen geven bovendien aan dat het helpend kan zijn als vraag en aanbod van bouwstoffen meer in balans worden gebracht. Met meer inzicht in en afstemming over de planning van de verschillende opdrachtgevers kan bijvoorbeeld vraag en aanbod van bouwstoffen beter op elkaar worden afgestemd. Verder is de verwachting dat het afvlakken van de piekvraag de kwaliteit en duurzaamheid ten goede komt.

In een optimale productieplanning zou ook het drogen van bouwstoffen meegewogen moeten worden. In de huidige werkwijze is er vaak onvoldoende tijd om bouwstoffen te drogen met de nodige effecten op het energiegebruik tot gevolg.

5.3 Inzicht voor vervolg

De marktconsultatie voor de verduurzaming van de asfaltproductie heeft belangrijke inzichten opgeleverd in de mate waarin marktpartijen aan kunnen sluiten bij de ambitie van de conceptaanpak en de mate waarin tot samenwerking kan worden gekomen. Eén van de belangrijkste inzichten is dat er raakvlakken zijn met onderwerpen die nog onvoldoende in de conceptaanpak waren opgenomen en dat de verduurzaming van de asfaltproductie niet los kan worden gezien van de verduurzaming van keten als geheel. Daarbij is ook helder geworden dat de (gezamenlijke) opdrachtgevers hierin een belangrijke rol hebben.

Daarom wordt nu door het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en het Ministerie van KGG gewerkt aan een strategie voor de verduurzaming van de gehele sector. De aanpak voor de verduurzaming van de asfaltproductie wordt binnen die overkoepelende strategie uitgewerkt.

Komende tijd wordt gewerkt aan de herziene aanpak voor het verduurzamen van de asfaltproductie. Medeoverheden en de markt worden hier op verschillende momenten in betrokken. Streven is om de definitieve aanpak eind 2025 te publiceren.

Bijlage: Overzicht van deelnemende organisaties

Marktpartijen:

&NBSP Partners in Solutions B.V.
Aannemingsbedrijf Vermeulen Benthuisen B.V.
Aannemingsmaatschappij van Gelder B.V.
ACT Hengelo
Amman B.V.
ARP Engineering
ART
Asfalt Recycle Bedrijf
AsfaltNu C.V.
Ballast Nedam
BAM
Bilfinger Tebodin Netherlands B.V.
BMI Productie Nederland B.V.
Boskalis Nederland B.V.
Bouwstoffen Unie B.V.
Cementbouw
De Jong Zuurmond Infrabeheer, Onderhoud & Services B.V.
De Rooij
DIBEC Materiaalkunde
Dostal
Dura Vermeer
Ecofalt
Fa. Gebr. Van der Lee
Graniet Import Benelux
Heijmans Infra B.V.
Kraton Polymers Nederland B.V.
KWS Infra B.V.
Mourik Infra B.V.
NEVUL
NTP B.V.
Ooms Producten B.V.
Oosterhof-Holman Infra B.V.
Reinten Infra
Sibelco
Strukton Wegen & Beton
TTW/ACT
Van Gelder
Van Ooijen Gouda
Vermeulen Groep

Andere betrokken organisaties

Gemeente Leiden
Gemeente Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Klimaat en Groene Groei
Nationaal Platform Duurzame Wegverharding
Rebel
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Rijkswaterstaat
Universiteit Twente
Willem Spruijt Advies B.V.