

dhv.nl

## Klaar voor een nieuwe rol

DHV bereidt zich voor op deze nieuwe rol voor advies- en ingenieursbureaus. Wij werken samen met Halcrow, een bureau dat in het Verenigd Koninkrijk rollen in beheer en onderhoud van weginfrastructuur vervult die wij in Nederland nog niet kennen, bijvoorbeeld performance auditing. Daarnaast is DHV het eerste advies- en ingenieursbureau dat PAS-55 gecertificeerd is. Deze norm zal binnenkort de basis vormen van de nieuwe NEN-norm voor asset management. Tenslotte is DHV al enkele jaren operationeel beheerder van de openbare ruimte op het fabrieksterrein van DSM in Geleen, Chemelot en van het vastgoed van de gemeente Nijmegen.

Kortom, wij staan klaar voor de volgende stap in de ontwikkeling van advies- en ingenieursbureaus. Durft u het al aan?



DHV is een toonaangevend internationaal advies- en ingenieursbureau dat diensten verleent en innovatieve oplossingen aanbiedt op het gebied van mobiliteit, water, bouw & industrie, gebiedsontwikkeling, milieu & duurzaamheid. Onze dienstverlening richt zich op de totale projectcyclus en omvat management consultancy, adviesdiensten, ontwerp en engineering, project-, contract- en assetmanagement.

DHV, met het hoofdkantoor in Nederland, maakt deel uit van de DHV Groep met een netwerk van 70 kantoren wereldwijd. Onze klanten profiteren van de via dit netwerk beschikbare kennis, resulterend in een integrale projectaanpak gericht op een duurzame ontwikkeling van onze leefomgeving. De DHV Groep heeft ca. 5.500 medewerkers. Kijk voor meer informatie op [www.dhv.nl](http://www.dhv.nl).

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
 DHV B.V.  
 Postbus 1132  
 3800 BC Amersfoort  
 T (033) 468 3300  
 F (033) 468 28 01  
 E [info@dhv.com](mailto:info@dhv.com)  
[www.dhv.nl](http://www.dhv.nl)



# Klaar voor een nieuwe rol

assetmanagement weginfrastructuur





## De rol van advies- en ingenieursbureaus verandert

In de afgelopen decennia zijn maatschappelijke vraagstukken complexer geworden. Die complexiteit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door globalisering, nieuwe communicatietechnieken, de multiculturele samenleving en de snelheid van veranderingen. Die complexiteit geldt ook voor ruimtelijke opgaven en infrastructuur, bijvoorbeeld door de hoge bevolkingsdichtheid en individualisering.



## Van monodisciplinair naar multidisciplinair

Ingenieursbureaus hebben zich in het verleden voornamelijk gericht op het ontwerpen van infrastructuur en de bijbehorende specialismen. In de lifecycle van infrastructuur lag hun toegevoegde waarde in planvorming, ontwerp en bestekvoorbereiding maar tevens vertegenwoordigden zij de opdrachtgever bij directievoering en toezicht bij de uitvoering van bouwprojecten. Dat maatschappelijke vraagstukken complexer werden, heeft er mede toe geleid dat ingenieursbureaus aandacht gingen besteden aan multidisciplinair werken in plaats van monodisciplinair. Ook de advieskant kreeg nadrukkelijker aandacht: de “advies- en ingenieursbureaus” stelden zich meer en meer op als marktpartijen die oog hebben voor de context waarin hun opdrachtgevers opereren.

## Meer met minder

In het verlengde daarvan ontstond met de kabinetten-Balkenende sinds 2002 een politieke druk op de overheid om efficiënter te gaan werken. Rijkswaterstaat gaf vooral na het aantreden van DG Bert Keijts een helder signaal af: meer doen met minder mensen. Eenzelfde ontwikkeling was al ingezet bij ProRail. De commissie Ruding heeft in haar rapport de doelstellingen van de rijksoverheid bondig verwoord: een betere prijs-kwaliteit verhouding, versnelling van de realisatie van infraprojecten en vergroting van het volume van infraprojecten. De commissie Elverding heeft daarna specifieke aanbevelingen voor de versnelling gedaan. Met het beleid van Rijkswaterstaat was de toon gezet. Geïntegreerde contracten zoals D&C en DBFM zijn voor aanlegprojecten momenteel het uitgangspunt en prestatiecontracten voor beheer en onderhoudsprojecten. Steeds vaker zoeken nu ook de provincies en gemeenten naar de voordelen die deze contracten opleveren. De conclusie lijkt te zijn dat de nieuwe samenwerkingsvormen – zoals de UAV-gc ze noemt – niet meer te stuiten zijn. Publieke overheden formuleren hun vraag op hoofdlijnen en bouwbedrijven nemen de volledige verantwoordelijkheid voor ontwerp, aanleg en beheer en onderhoud. Waar kan het advies- en ingenieursbureau nog waarde toevoegen?

Voordat we het antwoord op die vraag geven, moeten we stilstaan bij de opgave waarvoor het Ministerie van Infrastructuur & Milieu staat. We bezitten mede als gevolg van de hoge bevolkingsdichtheid een zeer dichte infrastructuur. Het wegennet van autosnelwegen en autowegen heeft een totale lengte van circa 116.500 kilometer. Een belangrijke karakteristiek van het Nederlandse wegennet is dat het rijkswegennet en het onderliggend wegennet veel onderlinge afhankelijkheden hebben. Een file op de snelweg slaat vaak terug op de provinciale weg.



Daarnaast heeft het spoorwegennet een totale lengte van 2.808 kilometer en is één van de drukst bereden spoornetwerken van Europa. Zowel de Rotterdamse haven als luchthaven Schiphol behoort tot de belangrijkste centra van Europa. Tenslotte is de transportsector van groot belang voor de nationale economie. Nederland Distributieland: “your logistics gateway to Europe”.

## Publiek belang versus publieke taak

Nu de economie na de crisis enigszins lijkt aan te trekken, zal de productie in de industrie als eerste toenemen en daarmee ook de vraag naar vervoer. Er ontstaat opnieuw behoefte aan capaciteit op het wegennet maar de budgetten bij de overheid zijn uitgeput. De vraag zal zich opdringen of de overheid niet meer taken kan uitbesteden. De afweging die daarbij centraal staat, is de afweging of activiteiten al dan niet zijn aan te merken als “kerntaken van de overheid”, waarbij de veronderstelling is dat kerntaken van de overheid niet zijn uit te besteden. Een interessante publicatie is die van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid uit 1999 genaamd “Over publieke en private verantwoordelijkheden”. Hierin wordt de vraag opgeworpen of het dienen van het publieke belang door de overheid ook betekent dat de overheid steeds de aangewezen instantie is om publieke taken uit te voeren. Welke mix van publieke en private activiteiten en verantwoordelijkheden is het meest geëigend om het publieke belang te bevorderen?

Met 18 miljard euro bezuinigingen in het verschiet, staat de overheid een herbezinning op zijn kerntaken te wachten. Bij deze herbezinning – een afweging of taken kunnen worden geprivatiseerd – zou doelmatigheid een belangrijke rol moeten spelen. Een private partij heeft wellicht onvoldoende vermogen om volledige, maatschappelijke afwegingen te maken maar heeft wel een natuurlijke prikkel tot doelmatigheid, aangezien continuïteit van de onderneming gewaarborgd moet zijn. Deze natuurlijke doelmatigheidsprikkel kan worden aangewend bij taken waarbij brede maatschappelijke afwegingen een ondergeschikte rol spelen.



## Wegenautoriteit

Wanneer gekeken wordt naar de weginfrastructuur kunnen bijvoorbeeld de volgende taken worden onderscheiden: beleidsvorming, verkenningen, investeringsbeslissingen, verkeersmanagement, strategische capaciteitsplanning, beheer, onderhoud en aanleg. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in 2007 gepleit voor een Wegenautoriteit die verkeersmanagement, strategische capaciteitsplanning en beheer, onderhoud en aanleg zou uitvoeren: een beheersbedrijf in overheidshanden voor het rijkswegennet en de

belangrijkste onderliggende wegen. Maar is het niet nóg beter om bepaalde taken in het kader van doelmatigheid uit te besteden aan de markt?

## Managing Agent

Advies- en ingenieursbureaus zijn door hun jarenlange ervaring met werken voor de overheid goed in staat om de operationele taken van de overheid over te nemen. Met name strategische capaciteitsplanning en beheer en onderhoud lenen zich in eerste instantie voor uitbesteding, bijvoorbeeld in 5 regionale percelen voor een bepaalde periode. De overheid blijft verantwoordelijk voor verkeersmanagement, oftewel het sturen van de intensiteit. Het bureau wordt afgerekend op de beschikbaarheid van het wegennet in zijn regio, oftewel de capaciteit. Bij de strategische capaciteitsplanning kunnen bovendien aanlegprojecten worden betrokken, indien zij van invloed zijn op de beschikbaarheid. Een maximale I/C verhouding biedt de meeste doorstroming, en hiermee is het publieke belang het best gediend.



Het is niet waarschijnlijk dat deze nieuwe rol voor het ingenieursbureau al in 2011 op grote schaal wordt ingevoerd. In de aanloop er naartoe is er een aantal mogelijkheden, waarbij een advies- en ingenieursbureau al meer verantwoordelijkheid of risico kan nemen en werkzaamheden verricht die voorsorteren op een grotere taak.

Voorbeelden hiervan zijn, met toenemende verantwoordelijkheid: independent engineer, performance auditor, consortium partner en managing agent.



Veranderende rollen en verantwoordelijkheden van advies- en ingenieursbureaus in de levenscyclus van infrastructuur. Presentatie van Carlo Kuiper, Nationaal Wegencongres, 30 september 2010.