

RESPONS



Thema
Assetmanagement

14
‘Kracht van **infrastructuur**
ligt in de verbinding’

22
Zestigduizend **woningen**
slim beheren.



52.088232 5.112851

Geachte relatie,

Voor u ligt een nieuwe Respons, waarin deze keer assetmanagement centraal staat. In het beheer van infrastructuur, gebouwen en productiefaciliteiten komt steeds meer de nadruk te liggen op een systematische aanpak gebaseerd op feiten, cijfers en metingen. Er is een groeiende nadruk op samenwerking binnen bedrijven en instellingen om de bouw, het gebruik en beheer beter aan elkaar te koppelen. Dat is een formidabele, maar ook heel mooie opgave waar wij vanuit RPS graag onze bijdrage aan leveren. Dat doen we door het leveren van data, maar ook door organisaties te helpen hun eisen en specificaties zo scherp mogelijk te formuleren.

In dit nummer trappen we af met Marcel Hertogh, hoogleraar 'Integraal ontwerp en beheer van civiele infrastructuren' aan de TU in Delft. Als topadviseur bij Rijkswaterstaat en oprichter van verschillende netwerkorganisaties in de wereld van complexe infraprojecten laat hij zien hoe assetmanagement evolueert. ProRail ontwikkelt zich tot een assetmanagementbedrijf. De organisatie staat onder grote druk en heeft nog een lange weg te gaan, maar duidelijk is ook dat de visie aan de basis goed is en gericht is op de lange termijn.

Ook binnen waterschappen en gemeenten wordt hard gewerkt aan het opzetten van assetmanagement. Zo vertelt Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over de verkennende stappen naar de meest effectieve manier voor risicogestuurd onderhoud van hun waterkeringen. De gemeente Rotterdam en woningcorporatie de Alliantie zijn al wat verder. Lees hoe Rotterdam met goed doordacht assetmanagement inzet op prestatiecontracten voor het commercieel vastgoedbeheer. En de Alliantie een terugloop ziet in het achterstallig onderhoud door op het juiste moment te renoveren en investeren.

Zo zien we in vijf belangrijke sectoren voor RPS de context van ons werk veranderen. Als organisatie veranderen wij mee. We werken hard aan de digitalisering van onze werkprocessen en investeren veel tijd en geld in nieuwe systemen om onze klanten sneller en beter te bedienen. Ons advieswerk wordt

meer en meer gedreven door data: vanuit feiten en cijfers de marges en de marsroute bepalen voor een goed beheer van het kapitaal van onze klanten.

Ik wens u veel leesplezier!

Frank Vrolijkx
Algemeen directeur



RPS RPS is een onafhankelijk advies- en ingenieursbureau. Met een team van 400 specialisten werken we dagelijks, vanuit verschillende disciplines, aan een veilige leef-, woon- en werkomgeving. We zijn actief in de werkvelden 'Gebieden, Gebouwen en Infrastructuur' en 'Milieu & Veiligheid en Laboratoria'.

4 locaties:
Breda
Delft
Leerdam
Zwolle

Langdurige relaties

Onze dienstverlening typeert zich door het bouwen aan langdurige relaties met onze opdrachtgevers. Onze persoonlijke en daadkrachtige aanpak resulteert in pragmatisch advies, dat niet alleen klopt op papier maar vooral toepasbaar is in de praktijk. Geen dikke rapporten maar werkende oplossingen.

Energiereductie

RPS is in 2011 gestart met een energiereductieplan en loopt op koers om voor 2015 het energiegebruik met 5% te verminderen. Daarnaast kijkt RPS alvast naar de toekomst voor het formuleren van nieuwe energiereductiedoelstellingen. Zo blijkt gecertificeerde groene stroom met nieuwe aanbieders tóch haalbaar. Ook worden auto's steeds zuiniger. Daardoor zal het brandstofverbruik per gereden kilometer verder dalen.

Inhoudsopgave

	03	Voorwoord
07	12	RPS ondersteunt Rijkswaterstaat bij assetbeheer
KRACHT VAN INFRASTRUCTUUR LIGT IN DE VERBINDING Marcel Hertogh		
08		
'TE VEEL INFORMATIE KAN ORGANISATIE VERLAMMEN' Martine van den Boomen		
15	21	Snelle en accurate data met spoortrolley
RISICOMANAGEMENT ZET PRORAIL OP HET JUISTE SPOOR Jan Swier		
22	25	Leer meer over NEN2767
WONINGCORPORATIE ALLIANTIE WIKT EN WEEGT Fred Jak		
24	29	Kadeverbetering bij de Beemsterpolder
'WEES REALISTISCH BIJ AANSCHAF VASTGOEDINFORMATIESYSTEEM' André van Delft		
26		
HOLLANDS NOORDERKWARTIER ZET STAP NAAR RISICOGESTUURD ONDERHOUD Sander Sasburg		
30	32	Havenbedrijf Rotterdam werkt met RPS aan snellere en veiligere N218
VASTGOEDPORTEFEUILLE ROTTERDAM IN HANDEN VAN EXTERNE PARTIJEN Henk de Kok		



52.766425 | 4.654189



52.06064 | 5.097493

Professor doctor ingenieur
Marcel Hertogh met op de
achtergrond de Galecopperbrug
bij Utrecht.



'KRACHT VAN INFRASTRUCTUUR LIGT IN DE VERBINDING'

HOOGLERAAR MARCEL HERTOIGH OVER DE
EVOLUTIE VAN ASSETMANAGEMENT

Hij is topadviseur bij Rijkswaterstaat en oprichter van verschillende kennis- en netwerkorganisaties in de wereld van complexe infraprojecten. Zijn leerstoel, Integraal ontwerp & beheer gaat over de toekomst van onze infraprojecten. Aan het woord is professor doctor ingenieur Marcel Hertogh. Zijn motto: "De kracht van infrastructuur ligt in de verbinding."

'Aquaeductu Urbis Romae'. Komt de titel u bekend voor? Het is het allereerste boek uit het jaar 97 in de eerste eeuw dat ooit is geschreven over onderhoud en assetmanagement. Vrij vertaald betekent het: 'Over de aquaducten van de stad Rome'. Beheerder Sextius Julius Frontinus van het waterbedrijf van Rome liet in het boek zijn licht schijnen over een indrukwekkend staaltje bouwkunst. Dagelijks stroomde ruim vijfhonderdduizend kubieke meter water Rome binnen. Dit gebeurde via negen aquaducten, waarvan er vier tachtig kilometer lang waren. Hiervoor gebruikte Frontinus alle basisprincipes van modern onderhoud die hij beschrijft in zijn boek.

Van oudsher hebben wij veel geleerd van de oude Romeinen over het bouwen van wegen, bruggen en gebouwen. Vooral na de Tweede Wereldoorlog was er een enorme piek in de aanleg van civiele infrastructures. Ruim vijftig jaar na deze piek ligt er een enorme renovatie-opgave in het verschiet. Maar hoe kunnen we de bestaande infrastructuur het beste aanpassen aan de huidige wensen van de samenleving, waarin duurzaam en klimaatadaptief bouwen domineert?

Omslag

De ogen van professor doctor ingenieur Marcel Hertogh beginnen te twinkelen als deze vraag ter sprake komt. >

KRACHT VAN INFRASTRUCTUUR LIGT IN DE VERBINDING

De hoogleraar houdt zich het liefst bezig met het organiseren en realiseren van dit soort opgaven. Hoe complexer, hoe beter. Liefst in een drukke omgeving. Er zijn weinig ingewikkelde infraprojecten in Nederland, en zelfs in Europa, waar hij niet bij betrokken is geweest. Als onderzoeker, adviseur of zelfs in de rol van projectdirecteur. "Assetmanagement loopt als een rode draad door onze geschiedenis. Maar de professionaliseringsslag naar duurzaam en flexibel bouwen is nog relatief jong. Terwijl de vervangingsopgave die eraan komt vrij fors is", begint hij zijn verhaal.

De landelijke, provinciale en gemeentelijke beheerorganisaties mogen dus aan de bak. Om te beginnen met het in kaart brengen en ontwikkelen van de huidige assets. "Daarnaast is het streven de gewenste prestatie te halen met zo weinig mogelijk middelen. Daar zijn we bij Rijkswaterstaat al met geavanceerde berekeningen tot 2050 mee bezig."

De uitdaging is dat we met onze functionele wensen steeds meer aanlopen tegen de technische mogelijkheden. Bovendien neemt het vlieg-, weg- en scheepvaartverkeer toe. Het wordt er niet makkelijker op? "Dat klopt. Van oudsher zien we de vervangingsopgave vanuit een meer individueel beheerperspectief. Wat heb ik? Wat is de prestatie die ik wil realiseren? Tegen welke kostprijs? En welke risico's accepteer ik daarbij? Waar we naartoe moeten is dat je bij de vervangingsopgave meer kijkt naar het maatschappelijk perspectief, zodat ook de omliggende omgeving profiteert."

Discussie

Marcel noemt het project bij de Maas als voorbeeld. Zeven stuwen die al bijna honderd jaar oud zijn, moeten de komende twee decennia vervangen worden. Reden: de betonconstructie is verouderd. "Uiteraard kun je deze waterwerken één-op-één vervangen. Maar je kunt het complete systeem ook in één keer optimaliseren", legt Marcel uit. "Wellicht kun je met minder waterwerken toe als je het anders inricht. Interessant is om te onderzoeken of we extra functionaliteiten kunnen toevoegen. Maak bijvoorbeeld een duurzame energicorridor met de regio. Of kijk naar het verder ontwikkelen van ecologische zones. Door dit programmatisch aan te pakken, leer en innoveer je tijdens zo'n proces. Dat onderzoeken we bij de Bouwcampus met betrokken partijen."

De hoogleraar ziet volop kansen om de vervangingsopgave te benutten voor een betere infrastructuur die flexibeler met de toekomst meebeweegt. Hij spreekt daarom niet over een vervangings-, maar transformatieopgave. Het programma Ruimte voor de Rivier, dat op dertig plaatsen binnen Nederland moet zorgen voor een veiliger riviergebied, bewijst dat dit niet altijd gepaard hoeft te gaan met technologische hoogstandjes. Ook in de procesmatige aanpak kun je innoveren. Waar je dijken normaliter verhoogt om ze sterker te maken, verbreed je nu de rivier door ➤



‘Te veel informatie kan een organisatie verlammen’

Het invoeren van assetmanagement verloopt niet altijd vlekkeloos. Wat zijn de valkuilen en hoe omzeil je die? Martine van den Boomen van Colibri Advies geeft tips.

“Assetmanagement mag nooit een verkapte bezuinigingsoperatie of reorganisatie zijn. Dat voelen mensen feilloos aan. Werk met breed samengestelde teams aan duidelijke haalbare doelen. Dan heb je te maken met associatieve denkers en structuurdenkers. Met mensen die denken vanuit inhoud of processen. Medewerkers die risico’s mijden of juist opzoeken. Als je die verschillen in denken onderkent, voorkom je onderlinge frustraties. Bovendien ontstaat vanzelf groei en ontwikkeling op de raakvlakken.”

Martine praat vanuit kennis en ervaring. Ze begeleidt ruim tien jaar organisaties bij de invoering van assetmanagement. ‘Ik wil wel, maar ik weet niet hoe’, is daarbij een veel gehoorde kreet. “De top van de organisatie bedenkt dat men wil sturen op prestaties, risico’s en >



Martine van den Boomen,
eigenaar Colibri Advies.

kosten. Maar duidelijke richtlijnen over wat die dan zijn ontbreken vaak”, merkt Martine op. “De werkvloer voert uit, dus goed leiderschap begint van boven. Onderken de belangen van de medewerkers. Zorg voor een open cultuur waarin zij fouten mogen maken en zorgen durven te uiten.”

Bij het maken van een plan van aanpak ligt volgens Martine een veel voorkomende valkuil op de loer. “Ik zie geregeld een dik rapport waarin alle tekortkomingen minutieus worden benoemd en vertaald in actielijsten. “Hiermee raak je het overzicht en de samenhang kwijt. Dat is juist waar het bij assetmanagement om draait. Te veel informatie in één keer kan een organisatie verlammen. Pak maximaal vijf thema’s tegelijk aan.”

“Maak als organisatie tot slot goed duidelijk of je een beoordeling verwacht op basis van een geldende norm (ISO 55.000) of op inhoud. De vraag: ‘hoever staan wij van certificering af’, geeft geen antwoord op de vraag ‘hoe goed zijn wij bezig met assetmanagement?’”

Profiel Martine van den Boomen

Ervaren adviseur assetmanagement.
Gespecialiseerd in life cycle costing,
risicomanagement en reliability
engineering. Werkzaam in de watersector
en als universitair docent assetmanagement
verbonden aan de TU Delft.



52.000889 | 5.090837



50.853630 | 5.710256



KRACHT VAN INFRASTRUCTUUR LIGT IN DE VERBINDING

het graven van geulen. “Daarmee realiseer je bij een bepaalde waterstand meer afvoercapaciteit. Je geeft de rivier ruimte in te spelen op de klimaatverandering en realiseert tegelijkertijd een aantrekkelijkere leefomgeving met natuur en recreatie. Door bewoners hier vroegtijdig bij te betrekken, geef je samen vorm aan de toekomst”, aldus de professor, voor wie de infrastructuur verbindend werkt.

Gestapelde tunnel

De blik van Marcel richt zich even naar buiten op de Galecopperbrug. Er wordt druk gewerkt aan de op één na drukste brugverbinding van Nederland. RPS verzorgt er deformatiemetingen om verschuiving van de grond en constructies tijdens de renovatie te monitoren. Naast groot onderhoud wil Rijkswaterstaat de vermoeiingsverschijnselen in het wegdek aanpakken en de brug ophogen om in de toekomst hogere schepen te kunnen laten passeren. “Een mooi voorbeeld hoe je meerdere beheerperspectieven kunt combineren”, vindt de professor. Wat dat betreft vindt hij het verstevigen van de Afsluitdijk als gevolg van de klimaatverandering ook illustratief. “Er zijn uitgewerkte ideeën om de waterkering een scala aan extra functies te geven. Neem Blue Energy. Daarmee wek je energie op door zoet en zout water met elkaar in contact te brengen. Als die innovatie lukt, beweren onderzoekers dat je daarmee zelfs de drie noordelijke provincies van energie kunt voorzien.”

Overigens zie je dit soort ontwikkelingen volgens Marcel ook bij nieuwbouwprojecten, zoals de Groene Loper bij de A2 in Maastricht. Met een gestapelde tunnel wordt tachtig procent van het verkeer onder de grond geleid en ontstaat bovengronds een aantrekkelijk woonefkklimaat met een langgerekte, intieme bomenlaaf. “Een mooie combinatie van een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ik denk dat we in internationaal perspectief goed bezig zijn met onze gedegen en creatieve interactieve aanpak.”

Prikkelen

De bredere blik rondom assetmanagement heeft ook gevolgen voor de inrichting van het onderwijs. Nieuwe talenten moeten worden klaargestoomd om de professionaliseringsslag binnen Nederland vorm te geven. Marcel heeft het over het opleiden van zogenaamde T-shape professionals. “Onze TU-studenten hebben technische kennis nodig, maar we leren ze ook in de breedte te kijken. Daarmee bedoel ik dat ze ook oog hebben voor de belangen van andere stakeholders en moeten kunnen samenwerken met allerlei specialisten.”

Binnen alle innovatieve duurzaamheidsinitiatieven zoeken Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, ingenieurs- en adviesbureaus elkaar immers nadrukkelijker op. “Als ik daarin één ding heb geleerd, is het dat je verrast wordt door oplossingen >

KRACHT VAN INFRASTRUCTUUR LIGT IN DE VERBINDING

van aannemers en adviesbureaus.

Voorwaarde is wel dat je ze op de juiste manier triggert en daarvoor de ruimte geeft.”

Als voorzitter van het duurzaamheidsteam voor het project Rotterdamse Baan prikkelde hij aannemers met inspirerende best practices op het gebied van duurzaamheid. Denk aan een tunnel waarin wind mee wordt opgewekt om autobrandstof te besparen. Of een tunnelproject uit Japan waarbij negentig procent stikstofdioxide wordt verwijderd door kaliumhydroxide te combineren met


elektrostatische filters. Droomsценario is als de tunnel een zuivere long wordt in de stad waar schonere lucht uitkomt dan de omringende lucht.”

Beheerders als Rijkswaterstaat, ProRail, Alliander en Schiphol moeten volgens Marcel de kartrekkers zijn om aannemers, advies- en ingenieursbureaus tot dit soort initiatieven uit te dagen. Vervolgens is het aan hen zich te onderscheiden met duurzame oplossingen voor een mooier, gezonder en veiliger Nederland.

RPS ondersteunt Rijkswaterstaat bij assetbeheer

Alle gegevens over onze bruggen, tunnels, rijkswegen en andere objecten zijn ondergebracht in datamanagementsystemen van Rijkswaterstaat. Binnen deze systemen spelen het Digitaal Topografisch Bestand (DTB) en Kerngis een belangrijke rol voor beleidsondersteuning. Denk aan het technisch en juridisch beheer, incident- en verkeersmanagement en het waterkwantiteitsbeheer. Ook derden die activiteiten uitvoeren voor Rijkswaterstaat maken gebruik van DTB en Kerngis.

RPS ondersteunt zowel Rijkswaterstaat als aannemers met het voorbereiden, controleren en verwerken van gegevens in de beheermentagementsystemen van Rijkswaterstaat (DTB, Kerngis en Ultimo). Volgens projectleider John Zoeteman van RPS is het belang van een goed beheermentagementsysteem groot. “Omdat diverse infrastructurele ontwikkelingen altijd binnen de bestaande omgeving moeten worden ingebed, is gedetailleerde geo-informatie essentieel. Zowel de opdrachtgever als opdrachtnemer beschikken tijdens de voorbereiding en uitvoering over actuele en complete data. Dit verhoogt de efficiëntie en beheersbaarheid van projecten. Bovendien voorkomt een goed beheermentagementsysteem onnodige kosten en calamiteiten.”



51.800282 | 5.470036

Sluizen en stuwencomplex in de Maas in Lith.



52.089487 | 5.110158

Jan Swier, adviseur assetmanagement bij ProRail.



'ASSETINFORMATIE VORMT ZUURSTOF VAN ONZE ORGANISATIE'

RISICOMANAGEMENT ZET PRORAIL OP HET JUISTE SPOOR

Veel organisaties willen zich ontwikkelen tot een puur assetmanagementbedrijf waarbij alle uitvoerende taken zijn uitbesteed. ProRail waagde deze stap al. De recente commotie rond het bedrijf laat zien dat het een lange weg is om volledig 'in control' te zijn. Jan Swier, adviseur assetmanagement bij ProRail, legt uit hoe zijn organisatie beslissende stappen vooruit heeft gezet.

Het is amper bij te houden. Treinen rijden af en aan bij Utrecht Centraal. Hét spookknooppunt van Nederland verbindt miljoenen treinreizigers in hun reis door het land. Alles loopt. Hoewel, wat is dat klappende geluid op spoor 5 als er een trein voorbijraast? "De verbinding tussen twee spoorstaven ligt niet goed. Die ruimte moet worden opgevuld", merkt Jan Swier op. "Voor nu kan het geen kwaad, maar op termijn treedt er wel slijtage op. Dat wil je voorkomen. Het is aan de aannemer om dat risico in te schatten en maatregelen te treffen."

Koploper

Nederland is het enige land dat het uitvoerende spoorwegonderhoud heeft uitbesteed op basis van deze prestatiecontracten. Binnen deze contractvorm is de opdrachtnemer verantwoordelijk voor de prestaties van de railinfrastructuur in een gebied.

Een constructie die bedacht werd nadat Railinfrabeheer (voorloper van ProRail) zich in de jaren negentig afsplitste van de Nederlandse Spoorwegen. Geen verkeerde keuze, want als het gaat om de prestaties van het spoor netwerk behoort ons land tot de top van Europa. Al zag het daar in 1995 lang niet naar uit. "De omstandigheden waaronder Railinfrabeheer startte waren ongunstig. Alle uitvoerende taken waren uitbesteed. Wat overbleef was een managementorganisatie met enige technische kennis. Het managen van onderhoudscontracten, lifecycle-, prestatie- en risicomanagement waren technieken die we nog niet beheersten", herinnert Jan zich.

Modern etiket

Voor ProRail het sein zich explicieter te richten op het managen van de life cyclekosten, prestaties en risico's van >

ASSETINFORMATIE VORMT ZUURSTOF VAN ONZE ORGANISATIE

de railinfrastructuur. “Als je het beheer en onderhoud uitbesteedt, moet je heel specifiek zijn in het specificeren en meten van de condities van die infrastructuur. Daarom zijn we alle informatie over kosten en prestaties en de manier waarop je die kan beïnvloeden gaan verzamelen. Al onze activiteiten en vaardigheden zijn ingericht om die aspecten optimaal te managen over de hele lifecycle, zodat we de langetermijndoelen van onze stakeholders realiseren”, legt Jan uit.

“Sinds 2006 plakken we daar het moderne etiket assetmanagement op. Maar het is niets anders dan op een professionele manier aan beheer en onderhoud doen. Bij ons is deze werkwijze organisch gegroeid. Stap voor stap, met het doel het steeds beter te doen.”

Geplette bladeren

De spoorinfrastructuurbeheerder transformeerde van een taakgericht naar een procesgericht bedrijf. “Bij al onze



assets draait het om kosten, risico's en prestaties. Stel je hebt op het spoor een afwijking van 1 mm. Als het spoor niet recht ligt, gaat de trein schudden en dat merkt de reiziger. Welke afwijking vinden we dan acceptabel? En wat zijn de kosten als we een machine niet één, maar twee keer in het jaar moeten inschakelen om dat spoor weer in goede positie te leggen? Als je die prestaties door onderhoudsactiviteiten wilt beïnvloeden, is het beheersen van >



ASSETS

ProRail beheert 7.028 kilometer spoor, van Eijsden tot Den Helder en van Roodeschool tot Vlissingen. Het spoor is voorzien van 2.651 overwegen (waarvan 1606 beveiligd), 7.172 wissels, 1.843 seinen en 4.500 kilometer bovenleiding. Onderdeel van het spoornet zijn 725 spoorviaducten, 455 spoorbruggen, 56 beweegbare bruggen en 14 tunnels. Er zijn 402 stations in Nederland.

ASSETINFORMATIE VORMT ZUURSTOF VAN ONZE ORGANISATIE

het risico het vertrekpunt van professioneel assetmanagement”, meent Jan.

Met die wetenschap kijkt ProRail ook naar de gladheid die geplette bladeren in de herfstperiode op het spoor veroorzaken. “Het doorglijden van een trein bij het remmen is een risico dat we moeten beheersen. Dat doen we op verschillende manieren. Met de laatste ontwikkeling, een lasertechniek, branden we de blaadjes weg. Ook informeren we machinisten over gladde sporen met de aanbeveling eerder te remmen.” Dat zorgt wel voor vertraging. Bovendien vergen preventieve maatregelen investeringen die niet altijd het gewenste effect hebben? “Daarom is het voortdurend zoeken naar de beste balans tussen prestaties, risico’s en kosten. Dat is de kern van assetmanagement, waarbij de benodigde informatie de zuurstof van onze organisatie vormt.”

Schwung

ProRail bewaakt de technische conditie van het spoornetwerk op basis van technische parameters. Die zijn expliciet gemaakt in contractspecificaties voor de onderhoudsaannemer. “We bepalen de grenzen waar ze binnen moeten blijven. Het meten daarvan hebben we ook uitbesteed. In het begin had ik daarover mijn twijfels. Maar je merkt dat het kwaliteitsniveau bij zo’n externe partij hoog ligt. Het aanleveren van betrouwbare en informatieve kwaliteitsrapportages is immers hun reden van bestaan.”

Gespecialiseerde bedrijven beoordelen de prestaties onder meer met de inzet van meettreinen. “Het is onvoorstelbaar hoeveel informatie je dan binnenkrijgt. We kunnen afwijkingen op het spoor en in de bovenleiding op millimeterniveau traceren.”

Informatietechnologie speelt daarin een belangrijke rol. “Twintig jaar geleden gebeurde alles met de hand. Tegenwoordig wordt alle informatie digitaal vergaard en omgezet in informatieve grafieken. Dat geeft een enorme schwung aan de kwaliteitsbeheersing van onze

infrastructuur en de keuze voor het juiste onderhoudsmoment.”

ProRail initieert het programma SpoorData.NL om assetinformatie via een portal toegankelijk te maken voor alle spelers in de spoorbranche. Onderdeel daarvan zijn de tekeningarchieven, statische assetinformatie en monitoringdata die worden gebruikt voor dashboards. “Zo kunnen spooraanneemers en ingenieursbureaus als RPS alle relevante assetdata vinden en opslaan”, aldus Jan.

Beste van Europa

De inspanningen van ProRail op het gebied van assetmanagement beginnen vruchten af te werpen. Voor een organisatie die de ambitie heeft uitgesproken de beste railinframanager van Europa en toonaangevend in de wereld te willen zijn, is dit geen overbodige luxe. “Het afgelopen jaar hebben we voor het eerst een punctualiteit van meer dan 95 procent gehaald. Dan gaat het over treinen met minder dan vijf minuten vertraging. Zo goed hebben we nog nooit gepresteerd, terwijl het aantal treinen in twintig jaar tijd aanzienlijk is toegenomen”, stelt Jan met een trotse glimlach. Alleen Zwitserland heeft met ruim 96 procent een beter resultaat.

“Onze aannemers zijn steeds beter in staat te sturen op risico’s en de condities van het spoor. Ze doen alleen onderhoud als dat echt nodig is”, verklaart de adviseur assetmanagement de mooie cijfers.

Cultuurverandering

De prestaties van ProRail zijn over de grenzen niet onopgemerkt gebleven. Vorig jaar kwam een delegatie uit Japan over om kennis en ervaringen uit te wisselen over het spoorstelsel. Het beste spoorland ter wereld was net als veel Europese landen nieuwsgierig naar de werkwijze van ProRail. Al waarschuwt Jan voor kopiegedrag. “Soms krijg ik een verzoek te helpen bij het implementeren van assetmanagement om zo de kosten





52.089487 | 5.110158



52.559517 | 6.204965

ASSETINFORMATIE VORMT ZUURSTOF VAN ONZE ORGANISATIE

1,1 MILJOEN TREINREIZIGERS PER DAG

Nederland heeft op Zwitserland na het drukst bereiden spoornet van Europa. In 2014 werden er ruim 3,3 miljoen treinritten gemaakt over het Nederlandse spoor. Gemiddeld maken reizigers elke dag 1,1 miljoen treinreizen. In totaal 144 miljoen kilometer in 2012. Alle goederen legden met elkaar 10 miljoen kilometer af.

te kunnen verlagen en prestaties te verbeteren. Maar assetmanagement is geen truc of pilletje. Het is een verandering die de hele organisatie in haar kern raakt.” Jan merkt binnen ProRail dat afdelingen onderling steeds meer verbonden raken. “Je ziet een projectmanager in dialoog gaan met een onderhoudsmanager. De verkeersleiding met de onderhoudsmedewerker. Risico’s slaan bruggen tussen mensen. Dat er een storing is bij een wissel zegt niet veel. Maar als je vertelt dat een blikseminslag de oorzaak was en er twintig treinen vertraagd zijn, wordt het onderling begrip beter.”

Wat kunnen bedrijven tot slot leren van de ontwikkelingsslag die ProRail met assetmanagement heeft gemaakt? “Ken de eisen en wensen van je stakeholders, stel uitdagende doelen en weet hoe de monteur die buiten kan realiseren”, doceert Jan. “Alles draait om betrokken mensen en informatie. Je kan beheer en onderhoud alleen managen als je het kan specificeren en meten. Een goede assetdatabase met statische en dynamische informatie is daarvoor onontbeerlijk. Wees bovendien niet bang om fouten te maken, daar leer je van. Iedere fout of storing is een kans om het beter te doen.”

Snelle en accurate data met spoortrolley

Binnen de spoorwereld moeten resultaten voor opdrachtgevers en aannemers snel en accuraat voorhanden zijn. RPS beschikt sinds dit jaar over een universele spoortrolley die ter plekke aan die uitdaging voldoet. RPS voert met deze toepassing 0-metingen uit en genereert data voor stopmachines of revisiemetingen. “Wij zijn één van de weinige bureaus die objectief kunnen meten voor zowel de opdrachtgever als aannemer”, legt teamleider Landmeten en Geo-informatie Ferry van Lieshout van RPS uit. “In het verleden moest je daarvoor eerst naar kantoor. Nu zien we ter plekke het resultaat. Bovendien neemt de nauwkeurigheid toe door meer data.”

Collega Robert Jan de Wit heeft de spoortrolley onder meer ingezet bij projecten in Nieuwleusen en Arnhem. “In Nieuwleusen controleerden we met de apparatuur de veilige rijbaarheid van het spoor tijdens de aanleg van een nabijgelegen stuw. Ook is een aantal kilometers horwerk (oude spoorstenen onder de dwarsliggers weggraven en het bruikbare materiaal eruit zeven en terugbrengen in het spoor, red.) uitgevoerd. In Arnhem hebben we met de trolley de ligging bepaald bij de aanleg van nieuwe wissels”, aldus de projectleider.

De toepassing kan de spoorligging inwinnen met GPS en Total Station in absolute en relatieve wijze. Ook beschikt de trolley over een profiler die in het kader van de veiligheid zowel objecten langs het spoor als de vrije doorrijruimte van de treinen meet en toetst.

Ferry: “De eindmeting levert direct een rapportage op die aan ProRail overlegd kan worden. Daarmee heeft de opdrachtgever of aannemer aan alle contractvoorwaarden op meetkundig gebied voldaan, voordat het spoor veilig aan de treindienstleider wordt teruggegeven.”

ZESTIGDUIZEND WONINGEN SLIM BEHEREN

WONINGCORPORATIE ALLIANTIE WIKT EN WEEGT

De Alliantie is één van de grootste woningcorporaties van het land. Zij merkt een aanzienlijke terugloop in achterstallig onderhoud door op het juiste moment te renoveren en investeren. Hoe bepaal je die juiste mix? Manager Programma Fred Jak van de Alliantie licht een tipje van de sluier op.

Het snerpnd geluid van de zaagmachine verscheurt de stilte bij een appartementencomplex in Hilversum. De geur van houtsnippers en verf verraad dat er druk wordt gewerkt. Een aannemingsbedrijf voert reparaties aan de kozijnen en gevels uit. Tegelijkertijd krijgen de woningen die niet goed geïsoleerd zijn een upgrade van energielabel E naar B. “Een mooie mix van renoveren en investeren op het juiste moment”, begint manager Programma Fred Jak, die invulling geeft aan het vastgoedbeheer van de Alliantie.

Kwaliteitscore

De woningcorporatie beheert zestigduizend woningen in het noorden van de Randstad. Zij onderwerpt elk complex driejaarlijks aan een inspectie, de conditiemeting. Dit gebeurt conform NEN 2767 (zie kader). Hiermee wordt op basis van gebrekenopname de technische staat van onderhoud in een conditiescore uitgedrukt. Wijkt de score in negatieve zin af van de gewenste conditiescore, dan is er werk aan de winkel. Fred: “Ruim een jaar voordat een pand voor onderhoud in aanmerking komt, voert onze inspecteur een conditiemeting uit. Daardoor zien we precies óf en wat er moet gebeuren en wat de financiële gevolgen zijn. Ideaal om prioriteiten te stellen, want ik kan het

benodigde onderhoud van een complex in Amersfoort afwegen tegen een complex in Almere.”

Voelsprietten

Een conditiemeting alleen zegt overigens niet alles, stelt Fred nadrukkelijk. De inspecteur moet vanuit zijn technische kennis ook zijn voelsprietten uitsteken voor wat hij belangrijk vindt door het inschatten van de gevolgen. “Het gaat met name om de financiële consequenties. Neem schilderwerkzaamheden. Stel dat de verf aan de zonzijde van een complex afbladdert en men bij de schaduwzijde nog een jaar mee vooruit kan. Op basis van de conditiemeting zouden we dit jaar de zonzijde en volgend jaar de schaduwzijde moeten schilderen. Bij een goede inschatting kun je beide zijden nu of volgend jaar ook tegelijk doen. Daarmee geef je logistieke en organisatiekosten maar één keer uit.”

Voor het succesvol toepassen van deze werkwijze, heeft de Alliantie haar organisatie in 2012 heringericht. Er zijn drie assetmanagers aangesteld die elk een regio beheren. De assetmanager moet als vastgoedrekenaar snappen wat er in zijn regio gebeurt. De adviseur meerjarenprogramma geeft mede op basis van de conditiemeting en de risicobeoordeling aan waarom het





52.233124 | 5.201189



52.233124 | 5.201189

‘Wees ambitieus maar realistisch bij aanschaf vastgoedinformatiesysteem’

Een goed vastgoedinformatiesysteem is cruciaal voor assetmanagement. Waar moet je op letten bij het aanschaffen daarvan? André van Delft van DEMO Consultants geeft uitleg.

“Veel bedrijven investeren in grote complexe systemen. Zonde, want in de praktijk blijkt dat je veel tools niet gebruikt en de basisbehoefte nog steeds niet goed is ingevuld. Wees ambitieus, maar realistisch. Je kunt de tools die je nodig hebt geleidelijk aanschaffen en implementeren. Doordat systemen gebruik maken van open standaarden ben je niet meer gebonden aan één leverancier.”

Als adviseur en ontwikkelaar van vastgoedmodellen en -software komt André geregeld over de vloer bij organisaties die opereren vanuit de gedachte: ‘Hoe meer data ik heb, des te beter kan ik beslissingen nemen’. “Draai dat om”, stelt André. “Bepaal eerst welke beslissingen je wil nemen en waar je beleid op wil voeren. Daarna stel je vast welke informatie en dus welke data je daarvoor nodig hebt. Dat biedt overzicht en structuur.” >



André van Delft, algemeen
directeur DEMO Consultants.

Bij de keuze van een vastgoedinformatiesysteem zijn volgens André drie elementen van belang: content (data), tools (hard- en software) en organisatie (mensen). “Voordat je tot aanschaf van hard- en software overgaat, moet je weten welke gegevens er van je assets zijn. In de praktijk ervaar ik dat veel organisaties die slag nog moeten maken.”

“Neem betrokkenen mee in dit proces. Als mensen er geen binding mee hebben, kun je aanschaffen wat je wilt.” Na de aanschaf is het up-to-date houden van het systeem uiteraard van belang. “Dat moet je niet onderschatten, maar ook niet overschatten. Met goede afspraken en protocollen neem je dat geruisloos mee in je dagelijks programma.”

Profiel André van Delft

Ervaren adviseur en ontwikkelaar van vastgoedmodellen en -software met als specialisatie informatiemanagement en risicobeheer. Hij heeft nationaal en internationaal software applicaties ontworpen en gebouwd voor ministeries, gemeenten, woningcorporaties, vastgoedbeheerders en onderzoeksinstellingen.

ZESTIGDUIZEND WONINGEN SLIM BEHEREN

In Nederland wordt de conditiemeting uitgevoerd conform NEN 2767. De conditiescore loopt van 1 (zeer goed) tot 6 (zeer slecht). De score 3 is naar de maatstaf van de meeste vastgoedportefeuillehouders of gebruikers gemiddeld voldoende. Toch kan een lagere score aanleiding zijn onderhoud uit te voeren, omdat het gebrek een risico veroorzaakt dat niet gewenst is.

technisch van belang is om op een complex onderhoud te doen. Samen stellen zij het onderhoudsprogramma vast. “Zo spelen we gericht in op waar onderhoud écht nodig is en waar investeringen duurzaam zijn. Deze aanpak levert een aanzienlijke terugloop in het achterstallig onderhoud op.”

Nieuwe inzichten

Om de koers in de toekomst nog vakkundiger door te zetten, vroeg Fred NEN Trainingen & RPS een maatwerktraining conditie- en risicometingen te ontwikkelen. “We maakten daarin voor het eerst kennis met de risicomatrix. Het was voor ons een échte eyeopener die te combineren met de conditiemeting. Met een risicomatrix kunnen we alle risico’s objectiever en eenduidiger op waarde schatten. Dat willen we in ons vastgoedbeheersysteem meenemen.”

De Alliantie heeft voor de komende tien jaar een speciaal programma opgesteld om veiligheidsrisico’s bij woningcomplexen en in woningen nog beter te beheersen. Dit programma is gericht op de prioriteiten uit een lijst van honderdveertig potentiële risico’s. Deze variëren van fysieke en constructieve brandveiligheid, tot de veiligheid van gevels en gasinstallaties. “Voor deze items voeren we binnen onze vastgoedportefeuille een inventarisatie op en waar deze risico’s zich bevinden. De uitkomsten nemen we mee in onze meerjarenbegroting. Asbest is ook zo’n belangrijk aspect.

RPS is één van de ketenpartners die asbest op complexniveau inventariseert. Bij direct gevaar voor de gezondheid saneren we meteen en anders treffen we voorzorgsmaatregelen.”

QR-code

De Alliantie verzamelt alle informatie over haar assets, huurders en financiële administratie zoveel mogelijk digitaal op één plek. De volgende stap is dat zowel interne als externe partijen deze data plaats- en tijdonafhankelijk kunnen inzien. “Een integraal online vastgoedsysteem zou ideaal zijn. Daar kun je ook gegevens van risico-inventarisaties aan koppelen. Zo heeft de brandweer bij calamiteiten direct alle informatie van het pand beschikbaar. Een servicemonteur ziet in een oogopslag of hij ergens veilig een gaatje kan boren.” Als het aan Fred ligt, worden de bewoners ook bij die informatiestroom betrokken. Het plaatsen van een QR-code in de meterkast is een stille wens. “Stel je eens voor dat je die scant en direct de woninggegevens uit het online vastgoedsysteem beschikbaar hebt. Daar kun je autorisaties aan koppelen. Een bewoner kan bijvoorbeeld een plattegrond oproepen voor het bestellen van laminaat. Een hulpdienst ziet met een scan direct of er sprake is van asbest of slechte gasleidingen. Het idee is niet revolutionair. Maar het bouwen en onderhouden ervan blijft de uitdaging voor de komende jaren.”

Leer meer over NEN 2767

Goed inzicht in de technische staat van het vastgoed is essentieel om tot goede onderhoudsbudgetten en -afspraken te komen. NEN 2767 is een methode om de conditie van bouw- en installatiedelen op objectieve en eenduidige wijze vast te leggen. “Je merkt dat NEN2767 steeds meer wordt ingezet voor een conditie- en risicogestuurd meerjarenonderhoudsplan of prestatiecontract. Maar het juist toepassen van de norm stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de onderhoudsinspecteur en -adviseur”, weet NEN-docent en senior adviseur vastgoedbeheer Johan Smit van RPS.

Om daarop in te spelen heeft RPS met NEN twee praktijkgerichte opleidingen ontwikkeld: ‘NEN 2767: Adviseur, Beheerder en Manager Vastgoedbeheer’ en ‘NEN 2767: Onderhoudsinspecteur Vastgoed (OIV)’. Afgelopen jaar kregen onder meer cursisten van de gemeente Utrecht en Rotterdam, Waterschap Groot Salland, Vlaams Energiebedrijf, Jac. Ruyters Groep, Rienks Bouwmanagement, Rochdale, PandGarant en BBN inzicht in hoe de methodiek werkt en waarvoor hij kan worden toegepast.

ASSETMANAGEMENT EN WATERKERINGEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF

HOLLANDS NOORDERKWARTIER ZET STAP NAAR RISICOGESTUURD ONDERHOUD

Assetmanagement is voor elk waterschap een uitdaging. Ook Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zoekt naar de meest effectieve manier voor risicogestuurd onderhoud van hun waterkeringen. Assetmanager Sander Sasburg geeft aan hoe zijn organisatie dat vormgeeft.

Langs de kust van Callantsoog waan je je voor even in een filmsetting. Met het strand, de zee en Schoorlse duinen als levend decor om je heen. Het is voor velen de mooiste plek aan de Hollandse kust, maar tegelijk ook een risicovolle. Noord-Holland ligt grotendeels onder de zeespiegel en is aan drie kanten omgeven door water. De bodem daalt, soms enkele centimeters per jaar. Daarnaast blijft de zeespiegel stijgen. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft de taak het kwetsbare dichtbevolkte Noord-Holland te beschermen tegen overstromingen en wateroverlast. Een opdracht die door de invoer van de zorgplicht voor het functioneren van de primaire keringen uitdagender wordt.

Risico's kennen

Met de zorgplicht verschuift het toezicht van de provincies naar het Rijk. Het Rijk zegt op haar beurt dat de waterschappen als keringenbeheerders continu inzicht moeten hebben in de feitelijke toestand van hun waterkering en dat kunnen aantonen. Sander: "Je moet weten of je 'in control' bent en de risico's kent. Dit zorgt ervoor dat we ons mandaat behouden om te blijven opereren." Assetmanagement is voor HHNK hét instrument om de nieuwe koerswijziging

in het beheer en onderhoud door te voeren. "Uit eerste ervaringen blijkt dat de daarbij toegepaste filosofie één op één de invulling van de zorgplicht is. We gaan prestaties en risico's concreet benoemen. Als verantwoordelijke beheerorganisatie zijn we vrij dat naar eigen inzicht in te vullen. Hiervoor dient de toepassing van het assetmanagementsysteem op alle niveaus binnen onze organisatie uitgerold te worden. Van management naar de onderhoudsmedewerker op de werkvloer."

Effectsturing

Het huidige beheer en onderhoud van HHNK, dat bestaat uit het jaarlijks inspecteren en vervolgens vertalen en uitvoeren van maatregelen, sluit volgens Sander niet meer aan bij de gewenste nieuwe stijl. "We willen meerjarig (groot) onderhoud vooruit kunnen prioriteren. Met een zorgvuldige afweging tussen prestatie, risico en budget. Zit er bijvoorbeeld een gat in de asfaltbekleding van een dijk, dan repareren we dat nu direct. Maar als je de conditie van de dijk in combinatie met de risico's en te leveren prestatie in beeld hebt, kun je gericht een afweging maken of dat wenselijk is. Als de dijk nog aan de gewenste prestatie voldoet en de risico's aanvaardbaar zijn, kun je het onderhoud ook uitstellen. Dit is in grote >





52.766425 | 4.654189



52.766425 | 4.654189

ASSETMANAGEMENT EN WATERKERINGEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF

Hoogheemraadschap
Hollands
Noorderkwartier
heeft circa
343 kilometer
aan primaire
waterkeringen. Dat
zijn dijken en duinen
langs de Noordzee,
langs de Waddenzee,
het IJsselmeer en
het Markermeer.
In dit werkgebied
ligt ook nog
1.500 kilometer
aan regionale
waterkeringen.

lijn het principe zoals we assetmanagement willen inzetten. Daarvoor hebben we meer inzicht nodig in hoe ons areaal eruit ziet en wat de staat van onderhoud is. Een traject waar we nu volop mee bezig zijn.”

ISO 55000

Niet als bij andere waterschappen staat assetmanagement binnen HHNK nog in de kinderschoenen. Sander is onderdeel van een samengestelde projectgroep die dat binnen de organisatie gaat vormgeven. “We leggen de norm ISO 55000 (standaard voor assetmanagementsystemen die begin 2014 is geïntroduceerd, red.) naast onze huidige bedrijfsprocessen. Op basis daarvan kijken we wat er nodig is”, legt Sander uit.

Op deze ‘to-do-list’ prijkt onder meer het opstellen van een strategisch assetmanagementplan. Daarop vooruitlopend werkt Sander met RPS en Colibri Advies aan het opstellen van een nieuwe onderhoudsstrategie voor primaire waterkeringen. “We beheren in Noord-Holland circa 343 kilometer aan primaire waterkeringen. Deze hebben een levensduur van vijftig jaar. De vraag is hoe we tijdens die levensduur waterveiligheid kunnen bieden met de minste risico’s tegen de laagste kosten. Daarvoor dienen we de prestaties van de keringen nadrukkelijk in kaart te brengen.”

Olievlek

Sander illustreert dat met een voorbeeld bij de bekleding van een dijk. “Welke risico lopen we als het gras van slechte kwaliteit is? Of als de constructie van asfalt en basalt onder de maat is? Met RPS hebben we deze typen bekleding gedefinieerd als kritische elementen van een dijk. Zo staat niet alleen beschreven welk risico je loopt als ze hun functie verliezen. Ook is bepaald wat je moet doen om die steen- of grasbekleding in stand te houden. Dat is het spel wat je moet spelen”, aldus de assetmanager, die veel voordelen ziet in deze werkwijze. “We kunnen het management straks veel betere keuzes voorleggen. Als de directie voorheen de begroting van tien naar negen miljoen euro verlaagde, kon ik niet aangeven waar de risico’s zaten. Nu we vanuit risico’s en prestaties denken, kunnen we uitgaven effectiever prioriteren.” Hij vervolgt: “Bij ProRail en de waterbedrijven is men daar al wat verder mee. Al merk ik dat er binnen onze sector steeds meer draagvlak en bewustwording komt voor assetmanagement. Dat verspreidt zich als een olievlek. Op termijn geeft elke medewerker daar onbewust bekwaam uitvoering aan.”

Werken aan veilige kade Beemsterpolder

Ooit water, nu land. De Beemsterpolder is de eerste uit de bloeiperiode van Nederlandse droogmakerijen van de zeventiende eeuw en vormt een voorbeeld van onze strijd tegen het water. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) voert onderhoud uit aan de 38 kilometer lange boezemkade die met haar karakteristieke landschap behoort tot de Werelderfgoedlijst.

Van de kade voldoet 18,5 kilometer niet meer aan de norm. RPS maakt het ontwerp voor het versterken daarvan. Uit een technische toetsing van RPS kwam naar voren dat de kade met aanvullingen in de binnenberm weer voldoet aan de stabiliteitseis. “De verbetermaatregelen zijn uitgewerkt in een definitief ontwerp. Na het opstellen van het bestek worden de werkzaamheden begin 2016 aanbesteed”, verwacht ontwerpleider Bart van Knapen van RPS.

De voortvarende start in de ontwerpfase is volgens Bart vooral te danken aan de nauwe samenwerking met HHNK. “De wekelijkse afstemming tussen de projectteams op het kantoor van HHNK heeft geleid tot een goed onderbouwd, gezamenlijk ontwerp. Door samen te kijken naar het ontwerp en de achterliggende berekeningen houd je elkaar scherp, bijvoorbeeld als het gaat om optimalisatiemogelijkheden in relatie tot de ‘historische’ omgevingsfactoren. Dat resulteert in een zeer efficiënte samenwerking en professionele relatie met de opdrachtgever.”

GEMEENTE ROTTERDAM, DOEN IS WETEN

NIEUWE KOERS, NIEUWE KANSEN

Gemeenten zijn gewend het gebouwbeheer en -onderhoud zelf te organiseren. Rotterdam besteedt dit aan derden uit. Levert dit de gewenste resultaten? Teamleider Henk de Kok van de afdeling Vastgoed geeft antwoord.

Voor beheer en onderhoud passen aanbestedende diensten steeds vaker prestatiecontracten toe. Het vormgeven daarvan gebeurt op basis van de methodiek van conditie- en risicogestuurd onderhoud conform NEN 2767. Zo bepalen beheerders de gewenste kwaliteit in relatie tot hun vastgoedvisie en -beleid.

Het blijft even indrukwekkend als bijzonder. Een blik vanaf de Cruise Terminal Rotterdam aan de voet van de Erasmusbrug biedt een spectaculair uitzicht op de Maas en de skyline van Rotterdam. Deze historische vertrek- en aankomsthal was vroeger het levendige startpunt waar vandaan stoomschepen honderdduizenden avonturiers naar New York brachten. Nu leggen er grote cruiseschepen aan en vormt het monumentaal erfgoed een bruisende plek voor evenementen. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf spendeerden onlangs miljoenen aan een moderniseringsplan. Henk de Kok, teamleider afdeling Vastgoed bij gemeente, loopt trots over de nieuwe, grijze cementgebonden vloer. De glimlach op zijn gezicht verdwijnt snel als hij enkele diepe krasen in de vloer opmerkt. "Ongelooflijk. Deze vloer is spijsplinternieuw", bromt hij. Snel maakt hij een foto met zijn mobiel en stuurt deze door naar externe partij die het beheer en onderhoud van het pand verzorgt.

Prestatiecontract

De Cruise Terminal behoort tot één van de duizend objecten die Rotterdam bestempelt als commerciële, niet-kernportefeuille. Evenals winkels, bedrijfsruimten, kantoren en woningen zijn ze ondergebracht bij een externe vastgoedspecialist die zowel het technisch, administratief als commercieel beheer doet. "Een puur zakelijke afweging, omdat we merken dat dit leidt tot hoger rendement en efficiënter beheer", legt Henk

uit. "Zelf focussen we ons primair op het maatschappelijk vastgoed, zoals scholen of sportterreinen, om die optimaal te huisvesten tegen zo laag mogelijke kosten." Het financieel en administratief beheer voor deze ruim tweeduizend panden doet de gemeente zelf. Het technisch beheer en onderhoud is in vijf clusters uitbesteed. Met hulp van RPS heeft Rotterdam hiervoor de beste aannemers geselecteerd die werken op basis van een prestatiecontract.

2,5 miljard

Veel gemeenten zijn nog niet voldoende ingericht op hoe ze dit soort contracten in de markt moeten zetten. Want hoe bepaal je de inhoud en vertaal je dat in een prestatiecontract? Dat begint bij het goed in beeld brengen van de assets en het verzamelen van alle relevante vastgoedinformatie. De overdracht van de versnipperde vastgoedportefeuille zeven jaar geleden van verschillende diensten aan Stadsontwikkeling heeft er voor gezorgd dat Rotterdam haar 3.300 objecten, met een totale waarde van 2,5 miljard, in een online vastgoedstelsel heeft ondergebracht. "Door de centralisatie moesten we de informatie uit allerlei systemen samenvoegen. Een uitdagend traject om data goed te blijven borgen."

Rapportageschil

Rotterdam heeft inmiddels een schat aan vastgoedinformatie opgebouwd om





51.906263 | 4.487356

Teamleider Henk de Kok van de afdeling Vastgoed bij gemeente Rotterdam.

GEMEENTE ROTTERDAM, DOEN IS WETEN

de koers te bepalen. Bijvoorbeeld als het gaat om gezamenlijke inkoop en het onderbrengen van het commerciële vastgoed bij marktpartijen. De volgende stap is het genereren van sturingsinformatie die helpt bij het maken van die keuzes. “We willen informatie over huur, leegstand, debiteuren, onderhoud en rendement visualiseren in dashboards. Dit doen we met het ontwikkelen van een soort business intelligencesysteem. Daarmee kunnen we maandrapportages uitdraaien op gebieds-, assetmanagement-, teamleiders- en accountmanagersniveau. Zo krijgen we direct een beeld van de onderhoudskosten in relatie tot de huuropbrengst. We nemen die bedragen op in ons meerjaren-onderhoudsplan. Als ze afwijken van de exploitatiebegroting sturen we bij.”

Gericht investeren

Om het vastgoed effectiever te beheren, is vorig jaar binnen Rotterdam een grootscheepse reorganisatie geweest. Vier afdelingen van Vastgoed zijn omgevormd tot één afdeling die niet meer functiegericht, maar gebiedsgericht opereert. “Eén persoon beheert zowel het commercieel als maatschappelijk vastgoed binnen een toegewezen gebied. Daarmee stemmen we vraag en aanbod beter op elkaar af”, redeneert Henk. Elke beleidsdienst heeft hiervoor een plan gemaakt. “We hebben een goed beeld van de huidige staat van het vastgoed en de

huisvestingsbehoefte. Zo kunnen we gericht investeringen doen voor het maatschappelijk vastgoed, de herontwikkeling of sturen op de verkoop. Als je weet dat een pand uitgefaseerd gaat worden, doe je niet veel meer aan onderhoud.”

Schiecentrale

Henk benadrukt dat het werken met prestatiecontracten zowel aan de kant van de gemeente als aannemer een omslag vergt. Eerst was het makkelijk vanuit het perspectief ‘u vraagt wij draaien’. Nu moeten aannemers de beheertaken uitvoeren en zelf kritische prestatiefactoren bepalen in lijn met de kwaliteit die Rotterdam vraagt. De teamleider vindt het lastig uitspraken te doen wat het de gemeente daadwerkelijk oplevert. “We hebben te maken met leegstand en huurcontracten die aflopen. Dus kun je moeilijk vergelijken. Als ik alleen al kijk naar de lijn van de onderhoudskosten, onze grootste kostencomponent, en de afrekening van servicekosten is het rendement van een externe partij hoger.” Hij noemt het multifunctioneel kantorengebouw Schiecentrale als voorbeeld. “Het tekort van 2 miljoen euro is dit jaar gereduceerd tot 6 ton, omdat de externe specialist het onderhoud en de contracten voortdurend tegen het licht houdt. Zo kunnen wij de financiële winst aanwenden om andere gemeentelijke zaken naar een hoger niveau te brengen.”

Havenbedrijf Rotterdam werkt met RPS aan snellere en veiligere N218

De belangrijke toevouerroute vanuit Oostvoorne naar de Tweede Maasvlakte gaat op de schop. Het gaat om de provinciale weg N218 tussen de A15 (Hartelcorridor) en de aansluiting op de N15 (Brielse Meer) ten zuiden van het Hartelkanaal. Opdrachtgever Havenbedrijf Rotterdam wil met een ongelijkvloerse kruising, een aangepast wegontwerp en slimme verkeersregelinstantie een veiligere verkeerssituatie met betere doorstroming realiseren. RPS verzorgt het ontwerp tot en met de uitvoeringsbegeleiding. Te beginnen met het voorlopig ontwerp van het nieuwe viaduct, de verkeersregelinstantie, de aansluitende wegen en fietspaden. Het plan voor het verleggen van kabels en leidingen en werkzaamheden op de nabijgelegen waterkering vormen hierin belangrijke onderdelen. Tijdens het project wordt ook gekeken naar kansen voor duurzaamheidsoptimalisatie. Bijvoorbeeld naar mogelijkheden om het rijdek van het viaduct uit te voeren in kunststofcomposiet in plaats van beton.



51.909212 | 4.487166

COLOFON

RPS
Elektronicaweg 2
2628 XG Delft
T +31 15 750 16 00

info@rps.nl
www.rps.nl

TEKST
Jeroen Wolbers

REDACTIE
Stef van Remmen
Jeroen Wolbers
Liza Bakker

FOTOGRAFIE
Paulien de Gaaij

VORMGEVING

Grafisch Ontwerpbureau
Onze Jongens

DRUK

Grafisch Bedrijf Crezée
Oplage 5.000 exemplaren