

Datagap-analyse Transitiepad Weg-, Dijk- en Spoor-Materieel

Plan van Aanpak

Rijkswaterstaat

1 juni 2023

Project
Opdrachtgever

Datagap-analyse Transitiepad Weg-, Dijk- en Spoor-Materieel
Rijkswaterstaat

Document
Status
Datum
Referentie

Plan van Aanpak
Definitief
1 juni 2023
136043/23-009.153

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur

136043
Ir.ing. M.E.M. Schäffner
Ir. J.F. Kramer

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

W.S. Scheepens MSc, F. Huinink MSc
Ir.ing. M.E.M. Schäffner, W.S. Grul MSc
Ir.ing. M.E.M. Schäffner

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Daalsesingel 51c
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	TERUGBLIK DATAGAP ANALYSE	6
2.1	Hoofdconclusies datagap analyse TP WDSM	6
2.2	Samenvatting belangrijkste databronnen	6
3	ROUTES VOOR VERBETERING DATAVERZAMELING EN - UITWISSELING	7
3.1	Mogelijke routes	7
3.2	Beschrijving van de verschillende routes	8
3.2.1	Route 1A: Vrachtbonnen uit opleverdossiers uitbreiden	8
3.2.2	Route 1B: MKI-rapportage uit opleverdossiers uitbreiden	9
3.2.3	Route 2: Online meldpunt circulariteit opzetten	10
3.2.4	Route 3: AMICE koppelen aan RWS projectcodes	11
3.2.5	Route 4: Meldpunt Bodemkwaliteit uitbreiden	11
3.3	Uitbreiden SLA PIN	12
3.4	Van SLA-PIN op projectniveau naar monitoringsoverzicht RWS	13
4	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	14
	Laatste pagina	14
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Overzicht databronnen per data laag	1

1

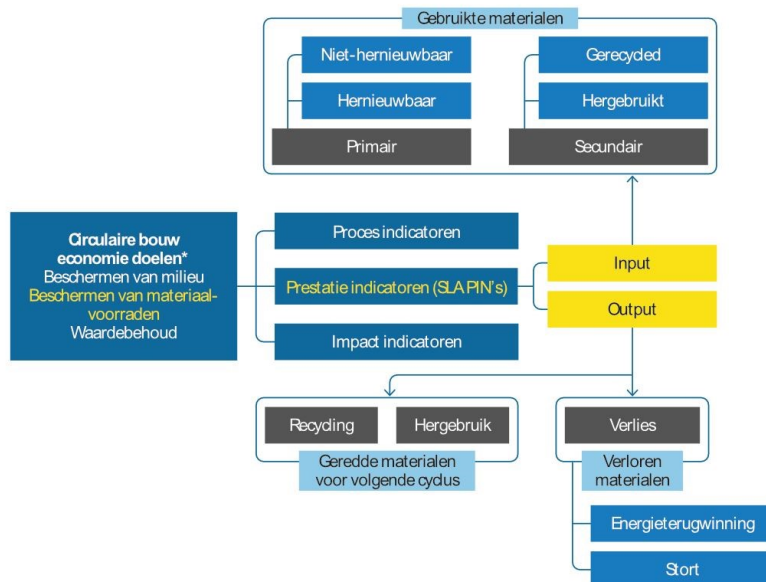
INLEIDING

Nederland heeft als doelstelling om in 2050 volledig circulair te zijn. Rijkswaterstaat (RWS) dient ook aan deze doelstelling te voldoen en heeft hiertoe in 2019 de strategie naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten (KCI) opgesteld, samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. De KCI-strategie houdt in dat alle processen en werkwijzen van RWS in 2030 op zo een manier zijn ingericht, dat deze klimaatneutraal en circulair zijn.

Om te meten en monitoren hoe de ontwikkeling van deze doelstelling verloopt, is de Service Level Agreement Prestatie Indicator (SLA-PIN) Circulariteit ontwikkeld. Voor deze SLA-PIN is inzicht nodig in de jaarlijkse materiaalbalans van RWS: hoeveel materiaal aan het areaal wordt toegevoegd en hoeveel er wordt verwijderd. Voor het creëren van dit inzicht heeft RWS Witteveen+Bos gevraagd dit Plan van Aanpak voor het transitiepad Weg-, Dijk- en Spooormaterieel (TP WDSM) op te stellen. Onderhavig document is dit Plan van Aanpak.

In de hierna volgende fase van het transitiepad worden casestudies uitgevoerd om de SLA PIN Circulariteit daadwerkelijk te meten. De resultaten van deze casestudies zullen praktijkervaring geven waarmee het Plan van Aanpak getoetst en verfijnd kan worden. Het Plan van Aanpak zal naar aanleiding van die resultaten moeten worden herzien en aangevuld.

Afbeelding 1.1 Informatiebehoefte van de SLA-PIN Circulariteit



Doelstelling van het Plan van Aanpak

Dit document is een integraal onderdeel van rapport Datagap Analyse TP WDSM. Het doel van dit Plan van Aanpak is om op basis van de Datagap analyse, globale routes vast te stellen waarmee RWS de informatiebehoefte van de SLA-PIN WDSM kan vervullen. Vanuit de mogelijke routes volgen conclusies en aanbevelingen voor Rijkswaterstaat.

Scope

Het transitiepad Weg-, Dijk- en Spooormaterieel (TP WDSM) werkt naar de realisatie van een emissieloze bouwplaats. Dit onderzoek betreft specifiek niet het materieel, maar het materiaal binnen de projecten van TP WDSM. Dit zijn voornamelijk de grondstromen. Het onderdeel 'spoor' valt buiten scope van deze opdracht. Met oog op de andere transitiepaden waarvoor Datagap analyses worden uitgevoerd, is de scope van materialen binnen dit onderzoek als volgt bepaald:

- grond: zoals zand, teelaarde;
- mineralen: zoals klei, grind, breuksteen, steenslag, BIMS;
- geotextiel;
- fundering: zoals meng- en puingranulaat.

2

TERUGBLIK DATAGAP ANALYSE

In dit hoofdstuk presenteren we een beknopt overzicht van de hoofdconclusies van het rapport Datagap analyse voor transitiepad WDSM en een overzicht van de databronnen die uit dat rapport als mogelijke bronnen voor de SLA-PIN naar voren komen.

2.1 Hoofdconclusies Datagap analyse TP WDSM

- veel informatie wordt in de keten al verzameld, maar komt niet automatisch bij RWS terecht & is vaak niet direct te koppelen aan RWS projectcode:
 - belangrijk dat RWS actief de informatievraag voor de SLA-PIN in de uitvraag van projecten opneemt;
 - focus op het creëren van linking pins tussen databronnen (koppeling naar RWS projecten);
- informatiebehoefte SLA-PIN wordt nog niet volledig gedekt met huidige databronnen en -systemen;
- in de opleverdossiers die de aannemer aan RWS overhandigt, is naar verwachting veel relevante informatie voor de SLA-PIN te vinden, maar deze zijn lastig doorzoekbaar;
- voor informatieverzameling en -opslag worden uiteenlopende formats gebruikt: er is meer uniformiteit gewenst en centrale opslag van gegevens:
 - bijvoorbeeld geen uniforme archiveringsstructuur voor opleverdossiers;
- grondachtige materialen worden al veelvuldig hergebruikt, maar vaak in een laagwaardige functie:
 - er is belang om te sturen op lokaal toepassen en op hoogwaardig hergebruik. Deze aspecten komen nu niet terug in de SLA-PIN Circulariteit.

2.2 Samenvatting belangrijkste databronnen

- input: toegepaste materiaalstromen:
 - vrachtbonnen;
 - KCI-MKI format;
 - milieuhygiënische certificaten of verklaringen;
 - meldingen binnen Meldpunt Bodemkwaliteit;
- output: vrijkomende materiaalstromen:
 - vrachtbonnen (deels);
 - KCI-MKI format;
 - AMICE;
 - Meldpunt Bodemkwaliteit (deels).

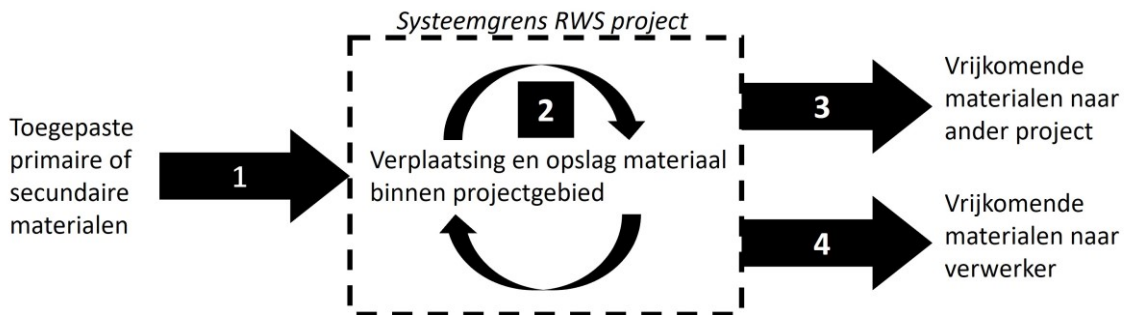
3

ROUTES VOOR VERBETERING DATAVERZAMELING EN -UITWISSELING

Voor de te vergaren informatie binnen de SLA-PIN over materialen die worden ingezet in RWS projecten kan onderscheid worden gemaakt tussen 4 materiaalstromen, zie afbeelding 3.1:

- pijl 1: toegepaste primaire of secundaire materialen t.b.v. de realisatie van RWS projecten;
- pijl 2: materialen die binnen een projectgebied worden verplaatst of opgeslagen;
- pijl 3: vrijkomende materialen die kunnen worden hergebruikt in een ander project;
- pijl 4: vrijkomende materialen die moeten worden verwerkt en niet direct opnieuw worden ingezet.

Afbeelding 3.1 Massastromen op hoofdlijnen



Dit hoofdstuk beschrijft mogelijke routes om de Datagap voor de SLA-PIN te dichten. Een overzicht van deze routes is opgenomen in paragraaf 3.1. In paragraaf 3.2 worden de verschillende routes verder uitgelicht. Hier staan specifieke maatregelen, kansen en risico's beschreven en de manier informatie uit de 3 datalagen met elkaar kunnen worden verbonden. Paragraaf 3.3 beschrijft hoe de SLA-PIN mogelijk uitgebreid kan worden. Paragraaf 3.4 beschrijft hoe informatie uit data laag 1 kan worden ontsloten en gemonitord vanuit RWS.

In Bijlage: Overzicht databronnen per data laag is een overzicht van relevante databronnen voor de informatiebehoefte ten behoeve van het meten van de SLA-PIN Circulariteit voor de grondstromen binnen het transitiepad weg-, dijk-, spoo materieel opgenomen.

3.1 Mogelijke routes

De routes in dit hoofdstuk beschrijven methoden waarop circulariteitsinformatie uit verschillende informatiebronnen kan worden ontsloten. Elke route beschouwt dus een andere databron. Er zijn 4 routes gedefinieerd om per informatiebron informatie voor de SLA-PIN te achterhalen, dit zijn:

- **route 1:** opleverdossier gebruiken en uitbreiden:
 - dit vraagt om het creëren van centrale opslag en het verbeteren van de digitale doorzoekbaarheid van opleverdossiers;
 - 1A: vrachtbonnen gebruiken;
 - 1B: MKI rapportage/KCI-MKI format gebruiken:
 - **overlapt met route 3 'KCI-MKI Format' uit PvA TP Wegverharding;**
- **route 2:** online meldpunt circulariteit opzetten;

- *route 3*: AMICE koppelen aan RWS-projecten:
 - **overlapt met route 5 'Plan vrijkomende materialen & AMICE' uit PvA TP Wegverharding;**
- *route 4*: meldpunt Bodemkwaliteit uitbreiden.

Het PvA van TP Wegverharding vermeldt een route 'Materiaalpaspoort', deze achten wij ook als relevant voor grond- en funderingsmaterialen. Deze route is wegens de grote overlap niet nogmaals apart uitgewerkt in dit Plan van Aanpak.

3.2 Beschrijving van de verschillende routes

Dit hoofdstuk beschrijft de 4 routes. Voor elke route worden de te nemen maatregelen, kansen en risico's beknopt toegelicht.

3.2.1 Route 1A: Vrachtbonnen uit opleverdossiers uitbreiden

Route 1A richt zich op het ontsluiten van SLA-PIN informatie door gebruik te maken van bestaande dossiers. RWS vraagt de hoofdaannemer de benodigde informatie per vrachtbon te registreren en als onderdeel van het opleverdossier aan te leveren. Hierbij is de informatie voor datalaag 2, namelijk totale volumes en massa's materiaal op projectniveau, vaak nu al via vrachtbonnen beschikbaar. Echter, informatie voor datalaag 3, circulariteitsinformatie, is over het algemeen nog niet specifiek beschikbaar. Met route 1A kan informatie worden opgehaald over pijlen 1, 3 en 4 uit afbeelding 3.1. Tabel 3.1 toont een overzicht van de beschikbare informatie per datalaag voor Route 1A.

Maatregelen:

- vrachtbonnen vanaf nu uitbreiden met een aanduiding 'primair' of 'secundair' bij herkomstbestemming:
 - het is hierbij van belang dat een aannemer vrachtbonnen van zowel toegepast als vrijkomend materiaal registreert;
- een link creëren tussen vrachtbonnen en milieuhygiënische verklaringen door het nummer/ID van de milieuhygiënische verklaring op te nemen in de vrachtbon. Hiermee kan de toepassingslocatie worden gekoppeld aan de vrijkomende materiaalstroom, waardoor onderscheid gemaakt kan worden in pijlen 3 en 4 (afbeelding 3.1);
 - een overzicht (bijvoorbeeld een standaardformat in Excel) uitvragen als onderdeel van het opleverdossier waarin de aannemer de informatie vanuit de vrachtbonnen samenvat (vrachtbonnummer, hoeveelheid, type materiaal, primair/secundair, stort/hergebruik, et cetera);

Kansen:

- overzicht van de informatie uit de vrachtbonnen (zoals een standaardformat in Excel) faciliteert digitale doorzoekbaarheid op projectniveau;
- betrouwbare data;

Risico's:

- een vrachtbon wordt enkel opgesteld voor materiaaltransporten die de projectengrenzen passeren. Hierdoor ontstaat een blinde vlek voor materiaalstromen die binnen een project worden hergebruikt (in het geval van een gesloten grondbalans);
- vervoer voor eigen rekening behoeft geen vrachtbon. Wanneer een aannemer eigenaar van de materialen is en dit in een ander eigen project opnieuw toepast, valt ook dit buiten het zicht van de vrachtbonnen en opleverdossiers;
- het uitvragen van een standaardformat kan leiden tot een hoge urenlast van de aannemer met een stijging van de projectkosten tot gevolg;
- de invuller van de vrachtbon is doorgaans niet gemoeid met circulariteitsinformatie. Hierdoor bestaat een risico dat de informatie niet correct wordt opgegeven:
 - dit vraagt om duidelijke beschrijving van de definities 'primair en secundair materiaal', per materiaaltipe, om dit risico te beheersen;
- RWS heeft geringe invloed op de uitvoering. RWS mist hierdoor mogelijk sturing om de opgegeven informatie te controleren.

Tabel 3.1 Overzicht beschikbaarheid informatie per data laag voor Route 1A

Route 1A	Data laag 2	Data laag 3
toegepaste materialen	te achterhalen via vrachtbonnen, zodoende beschikbaar in opleverdossier	in toekomst beschikbaar bij uitbreiding vrachtbon
vrijkomende materialen	te achterhalen via vrachtbonnen, tenzij aannemer eigenaar blijft van materiaal	in toekomst beschikbaar bij uitbreiding vrachtbon, apart uitvragen wanneer aannemer eigenaar blijft van materiaal

3.2.2 Route 1B: MKI-rapportage uit opleverdossiers uitbreiden

Ook Route 1B richt zich op het ontsluiten van de benodigde informatie door gebruik te maken van het opleverdossier. RWS vraagt de benodigde informatie uit aan de hoofdaannemer als onderdeel van de MKI-rapportages. De informatie voor data laag 2 is op projectniveau beschikbaar als een MKI-berekening via de Bepalingsmethode wordt uitgevraagd. Informatie voor data laag 3, circulariteitsinformatie, is over het algemeen nog niet specifiek beschikbaar. Een belangrijk verschil met route 1A is dat de informatie in route 1B op minder hoog detailniveau wordt uitgevraagd, namelijk niet per transportactiviteit maar voor het gehele project. Met route 1B kan informatie worden opgehaald over pijlen 1 en 3+4 (geaggregeerd) uit afbeelding 3.1. Binnen MKI-berekeningen wordt namelijk niet specifiek uitgevraagd of vrijkomende materialen opnieuw worden ingezet of speciale verwerking vereisen. Tabel 3.2 toont een overzicht van de beschikbare informatie per data laag voor Route 1B.

Maatregelen:

- MKI-rapportage en -berekening van aannemer opvragen als onderdeel van het opleverdossier;
- in rapportage van MKI-berekeningen expliciet laten noteren wat de netto hoeveelheden toegepaste en vrijkomende materiaalstromen zijn (per materiaaltipe):
 - het is hierbij belangrijk dat de opsteller van de MKI-berekening de afweging maakt of materiaal primair of secundair van aard is;
 - deze ontwikkeling is al gaande vanuit de NMD. De verwachting is dat dit jaar wordt doorgevoerd, waardoor dit niet om extra handelingen vanuit RWS vraagt;
- Excel toevoegen aan opleverdossier (of velden in bestaande Excelformat voor MKI-berekening toevoegen) waarin de aannemer alle relevante informatie voor de SLA-PIN samenvat;

Kansen:

- expertise blijft bij deskundigen die met circulariteits-/duurzaamheidsoverwegingen te maken hebben (namelijk degene die de MKI-berekening uitvoert);
- de informatie kan met relatief kleine inspanning worden verzameld en ontsloten;
- overzicht van de informatie uit de MKI-berekening faciliteert digitale doorzoekbaarheid op projectniveau;
- gebruik van bestaand medium;

Risico's:

- volledige verantwoordelijkheid ligt bij de aannemer; RWS heeft weinig mogelijkheden om de informatie te controleren op juistheid en compleetheid.

Tabel 3.2 Overzicht beschikbaarheid informatie per data laag voor Route 1B

Route 1B	Data laag 2	Data laag 3
toegepaste materialen	te achterhalen via MKI-berekening, zodoende beschikbaar in opleverdossier	soms te achterhalen via MKI-berekening of leveranciersinformatie, in toekomst beschikbaar door ontwikkelingen NMD, tot dan apart uitvragen als onderdeel van MKI-rapportage
vrijkomende materialen	te achterhalen via MKI-berekening	mogelijk in toekomst beschikbaar door ontwikkelingen NMD, tot dan apart uitvragen als onderdeel van MKI-rapportage

3.2.3 Route 2: Online meldpunt circulariteit opzetten

In Route 2 vraagt RWS de benodigde informatie uit aan de hoofdaannemer, via een nieuw te ontwikkelen 'Meldpunt Circulariteit'. De aannemer wordt gevraagd de massa (datalaag 2) en circulariteitsinformatie (datalaag 3) behorende bij pijlen 1 tot en met 4 uit afbeelding 3.1 in te voeren via een online platform. Op deze manier wordt over tijd een database gevormd waar de informatie voor de SLA-PIN voor alle RWS projecten bij elkaar staat en centraal doorzoekbaar is.

Tabel 3.3 toont een overzicht van de beschikbare informatie per data laag voor Route 2:

Maatregelen:

- online meldpunt voor informatiebehoefte SLA PIN opzetten, vergelijkbaar met een Meldpunt Bodemkwaliteit. RWS richt dit systeem op en stelt voorschriften op voor de wijze waarop de informatie moet worden aangeleverd;
- aannemer vult SLA-PIN informatie in bij oplevering van het opleverdossier;

Kansen:

- centraal overzicht van de informatie voor pijlen 1 t/m 4 in afbeelding 3.1 faciliteert digitale doorzoekbaarheid, zowel op projectniveau als RWS-breed;
 - belangrijk verschil met route 1 is dat route 1 enkel op projectniveau inzicht creëert terwijl route 2 één centrale database betreft die RWS-breed de informatie op projectniveau samenbrengt;
 - er kan aanvullend een koppeling met route 1 worden opgezet;

Risico's:

- extra kosten voor RWS om systeem op te zetten;
- extra tijdsbelasting door administratieve handeling voor aannemers;
- doordat het een nieuw systeem betreft zal een transitieperiode ontstaan waar aannemer en RWS bekend moeten raken met het systeem, met fouten en onvolledigheid tot gevolg:
 - in de periode dat een dergelijk systeem wordt opgezet, wordt de SLA PIN informatie niet specifiek ontsloten of bijgehouden;
- wanneer de koppeling met het projectdossier (of andere vorm van bewijslast) verloren raakt, is het tijdsintensief om dit terug te krijgen. De informatie staat namelijk op verschillende plekken opgeslagen;
- het is moeilijk voor RWS om informatie te controleren op betrouwbaarheid;
- wanneer geen databron wordt voorgeschreven, zoals bij Route 1A of 1B, is het aan de aannemer om de databron - en daarmee het gewenste detailniveau - te kiezen:
 - hierdoor kan inconsistentie in de wijze van aanleveren ontstaan. Dit kan de betrouwbaarheid en controleerbaarheid van de verzamelde informatie beperken.

Tabel 3.3 Overzicht beschikbaarheid informatie per data laag voor Route 2

Route 2	Datalaag 2	Datalaag 3
toegepaste materialen	beschikbaar zodra online meldpunt operationeel is, RWS is vrij in de wijze en nauwkeurigheid van uitvragen	beschikbaar zodra online meldpunt operationeel is, RWS is vrij in de wijze en nauwkeurigheid van uitvragen
vrijkomende materialen	beschikbaar zodra online meldpunt operationeel is, RWS is vrij in de wijze en nauwkeurigheid van uitvragen	beschikbaar zodra online meldpunt operationeel is, RWS is vrij in de wijze en nauwkeurigheid van uitvragen

3.2.4 Route 3: AMICE koppelen aan RWS projectcodes

In Route 3 worden meldingen in AMICE gekoppeld aan RWS projecten, door de RWS-projectcode in de melding op te laten nemen. Het doel hiervan is om beter inzicht te krijgen in de circulariteitsinformatie (datalaag 3) van vrijkomende materialen die moeten worden verwerkt voordat deze opnieuw ingezet kunnen worden. Op deze manier wordt AMICE over tijd doorzoekbaar voor RWS-specifieke circulariteitsinformatie op projectniveau. In het Plan van Aanpak voor TP Wegverharding¹ is eenzelfde voorstel gedaan (maatregel 13). Met Route 3 kan circulariteitsinformatie worden opgehaald over pijl 4 uit afbeelding 3.1. Tabel 3.4 toont een overzicht van de beschikbare informatie per data laag voor Route 3:

Maatregelen:

- AMICE (afvalstroomnummer) koppelen aan datalagen 1 en 2 door de RWS-projectcode bij een AMICE-melding uit te vragen;

Kansen:

- circulariteitsinformatie wordt beschikbaar op projectniveau voor materiaalstromen;
- informatie uit AMICE kan worden vergeleken met, of een aanvulling zijn op, informatie uit Route 1A;

Risico's:

- aannemer moet projectcode overdragen aan afvalverwerker. De afvalverwerker moet de melding op eenzelfde wijze uitvoeren;
- volledige verantwoordelijkheid ligt bij de aannemer en afvalverwerker, RWS heeft weinig mogelijkheden om de informatie te controleren op juistheid en compleetheid;
- wanneer meerdere meldingen binnen hetzelfde project worden gedaan, kan dit onduidelijkheid opleveren;
- AMICE geeft alleen inzicht in de stroom vrijkomende materialen die naar een afvalverwerker gaat; vrijkomende materialen die direct worden hergebruikt vallen hier dus niet onder.

Tabel 3.4 Overzicht beschikbaarheid informatie per data laag voor Route 3

Route 3	Datalaag 2	Datalaag 3
toegepaste materialen	niet van toepassing	niet van toepassing
vrijkomende materialen	beschikbaar, maar vooralsnog niet gekoppeld aan een RWS-projectcode	beschikbaar, maar vooralsnog niet gekoppeld aan een RWS-projectcode

3.2.5 Route 4: Meldpunt Bodemkwaliteit uitbreiden

In Route 4 wordt gebruik gemaakt van het Meldpunt Bodemkwaliteit (MBK) door deze, vergelijkbaar met Route 3, te koppelen aan een RWS-projectcode. Bij het meldpunt worden meldingen gedaan over grond, baggerspecie en steenachtige stoffen. In het MBK wordt echter geen melding gemaakt van toegepaste of vrijkomende geotextielen. Met Route 4 kan circulariteitsinformatie worden opgehaald over pijl 1, 3 en 4 uit afbeelding 3.1.

Tabel 3.5 toont een overzicht van de beschikbare informatie per data laag voor Route 4:

Maatregelen:

- koppelen van MBK aan RWS-projecten: voeg RWS-projectcode toe aan MBK-melding;
 - het is hierbij belangrijk dat de RWS-projectcode ook bekend is bij onderaannemers, aangezien zij ook een melding kunnen indienen;
- uitbreiden: in MBK melding specifiek uitvragen of een materiaalstroom primair of secundair is.

Kansen:

- MBK is al veel in gebruik; zowel de markt als RWS is bekend met het meldpunt;
- het meldpunt is in beheer van RWS en dus goed toegankelijk;

¹ RWS (november 2021). Plan van Aanpak data gap CE, versie 1.0, pg. 16.

Risico's:

- meldingen zijn niet altijd betrouwbaar: oude meldingen die niet zijn uitgevoerd, worden er niet uitgehaald;
- er is een risico op dubbeltellingen wanneer zowel de verzendende als ontvangende partij een MBK-melding maakt;
- het huidige MBK-systeem is niet ingericht om meldingen te controleren, verifiëren of hierop te sturen;
- het MBK wordt op termijn vervangen met het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Voor nu is het nog onduidelijk hoe dit er precies uit gaat zien. Wel is duidelijk dat het DSO niet meer als centraal register zal functioneren, zoals nu wel het geval is bij het MBK;
 - de mogelijkheid bestaat om het DSO zo in te richten dat circulariteitsinformatie op projectniveau inzichtelijk en doorzoekbaar wordt opgeslagen. De vraag is of dit binnen de invloedssfeer van RWS ligt.

Tabel 3.5 Overzicht beschikbaarheid informatie per data laag voor Route 4. Let op: over geotextielen worden geen meldingen gedaan in het MBK

Route 4	Data laag 2	Data laag 3
toegepaste materialen	voor licht verontreinigde grond, funderingsmaterialen en steenslag wordt materiaalhoeveelheid in bestaande meldingen uitgevraagd. Koppeling met RWS-projectcode mist, dus koppeling aan RWS projecten nu nog niet mogelijk. Voor schone materialen wordt massa niet genoteerd in MBK melding	voor licht verontreinigde grond, funderingsmaterialen en steenslag is dit te deduceren vanuit bestaande meldingen, via ingediende milieuhygiënische verklaringen en het adres van de herkomstlocatie. Voor schone materiaalstromen is dit niet te deduceren o.b.v. MBK melding
vrijkomende materialen	de actor die grond toe wil passen doet de MBK melding. Dus informatie over materiaalhoeveelheden kan indirect worden opgehaald als bekend is in welk project de grond opnieuw wordt toegepast en voor dat project een MBK-melding is ingediend	te deduceren aan de hand van milieuhygiënische verklaringen en adres herkomstlocatie bij licht verontreinigde materiaalstromen. MKB-melding van ontvangend project nodig om deze informatie te achterhalen

3.3 Uitbreiden SLA PIN

De aspecten 'hoogwaardig hergebruik' en het 'toepassen van gebiedseigen grond' worden op dit moment nog niet in de SLA-PIN gevat. De SLA-PIN kan op deze aspecten worden uitgebreid om ook inzicht te krijgen in de kwaliteit van hergebruik. Ook kan de SLA-PIN worden uitgebreid door specifiek ophoogmaterialen als aparte materiaal categorie te beschouwen. Wanneer wordt gekozen de SLA-PIN op deze thema's uit te breiden, geldt dit als add-on op de eerder gedefinieerde routes. Dit zou betekenen dat binnen data laag 3 (circulariteitsinformatie) niet alleen wordt achterhaald of grond-, funderings- of mineraalstromen primair of secundair van aard zijn, maar ook een niveau dieper wordt gekeken naar de kwaliteitsklasse of vervulde functie van secundaire materialen.

Voor grondstromen kan hiervoor uitgevraagd worden wat de kwaliteitsklasse is van de plaats van herkomst en bestemming, zoals nu al wordt geregistreerd bij MBK-meldingen. Bijvoorbeeld:

- indien de kwaliteitsklassen van herkomst en bestemming overeenkomen, kan men spreken van hoogwaardig hergebruik;
- wanneer de kwaliteit op de bestemmingslocatie lager is, kan worden gesproken van kwaliteitsverlies en dus laagwaardig hergebruik;
- wanneer een grondstroom is gesaneerd door een erkende verwerker, kan worden gesproken van kwaliteitstoename en dus van hoogwaardig hergebruik.

Op eenzelfde manier kan inzicht worden verkregen in de mate van lokale toepassing. Binnen het MBK kan de hemelsbrede afstand worden uitgevraagd tussen herkomst- en toepassingslocatie. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende gradaties transportafstanden. Bijvoorbeeld, op basis van arbitrair gekozen afstanden, een verdeling zoals:

- <25 km hemelsbreed, een label 'lokaal toegepast' kan worden toegekend;
- 25-100 km hemelsbreed;
- >100 km hemelsbreed.

De wijze van informatie uitvragen voor een uitgebreide SLA-PIN kan in een vervolgstudie, of bijvoorbeeld tijdens een van de casussen, verder worden uitgewerkt. Het uitbreiden van de SLA-PIN biedt RWS de kans te sturen op 2 belangrijke circulariteitsindicatoren: op kwaliteitsbehoud en gebiedseigenheid. Mogelijk bestaat er een risico dat RWS intern geen draagvlak vindt om een dergelijke wijziging van de SLA-PIN door te voeren.

3.4 Van SLA-PIN op projectniveau naar monitoringoverzicht RWS

In paragraaf 3.1 en 3.2 zijn verschillende routes gedefinieerd om informatie uit de 3 verschillende datalagen op projectniveau te koppelen. Echter, het is ook van belang dat RWS deze informatie project overstijgend kan inzetten voor monitoring, voortgangsinzicht en sturing. Een manier waarop dit kan worden bereikt is door de SLA-PIN indicatoren op projectniveau te noteren in bestaande projectmanagement systemen als Hummingbird of Meridian.

4

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Met de gepresenteerde routes geven we richting om de informatiebehoefte voor de SLA PIN Circulariteit te kunnen achterhalen. Echter, het is nog niet duidelijk hoe robuust en volledig elke van deze routes is. In de volgende fase, bij het uitvoeren van casestudies, kan hier duidelijkheid en praktische ervaring over worden opgedaan. Op basis van opgedane kennis zal dit Plan van Aanpak moeten worden bijgesteld.

De (hoofd)aannemer blijkt een sleutelrol te hebben in het vastleggen en verzamelen van gegevens over toegepaste en vrijkomende materialen. Het is van toegevoegde waarde om de aannemer in het vervolg van de SLA PIN ontwikkeling, bijvoorbeeld bij de casussen, te betrekken. Informatie over hoeveelheden (datalaag 2) kan vanuit verschillende bronnen/systemen worden verkregen, namelijk via Routes 1A, 1B, 2 en 4.

Wij adviseren om:

- een casus in te richten waarbij Route 1A (vrachtbonnen als informatiebron) en 1B (MKI-rapportage als informatiebron) worden toegepast. Hierbij kunnen de uitkomsten onderling worden vergeleken;
- een casus in te richten waarbij Route 4 (MBK als informatiebron) wordt toegepast.

Op basis van de casussen en opgedane praktijkervaring kan vervolgens een richting voor vervolg worden bepaald. Circulariteitinformatie (datalaag 3) wordt nog niet consequent bijgehouden op projectniveau. Er zijn wel mogelijkheden deze informatie op projectniveau expliciet te maken, bijvoorbeeld door het in de toekomst expliciet te laten vermelden op vrachtbonnen (Route 1A) of in MKI-rapportages (Route 1B). Aanvullend kan Route 3 mogelijk blinde vlekken uit de MKI-rapportages aanvullen.

Wij adviseren om:

- in een vervolgcasus te experimenteren met het aanpassen van vrachtbonnen. Dit dient dan een nog uit te voeren project te zijn;
- in een casus Routes 1B en 3 te combineren voor een voltooid project.

Op basis van de casussen en opgedane praktijkervaring, kan vervolgens een richting worden bepaald over hoe met minimale inspanning een zo volledig mogelijk beeld ontstaat.

Tijdens beide casussen kan in samenwerking met de aannemer en RWS worden verkend op welke manier de SLA PIN informatie beschikbaar kan worden gemaakt voor project overstijgende monitoring. Een mogelijke manier hiervoor is informatievelden in Hummingbird of Meridian toevoegen.

Bijlage(n)



BIJLAGE: OVERZICHT DATABRONNEN PER DATAAAG

