

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2269

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *duurzaam zoab* (ingezonden 15 februari 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 19 april 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 1812.

Vraag 1

Kent u de berichten «Zoab niet langer heilig bij politiek»¹, «Vorst verandert snelwegen in groten gatenkaas»² en «Zoab spekglad bij viaducten»³?

Antwoord 1

Ja, die berichten ken ik. Overigens wil ik met betrekking tot het artikel «Zoab spekglad bij viaducten» opmerken dat ter plaatse van de beschreven locatie een dichte deklaag aanwezig is en dus geen zoab-deklaag.

Vraag 2

Is het waar dat u nog steeds uitgaat van een levensduur van gewoon zoab van ruim 11 jaar? Is dit gezien de ervaringen in de afgelopen winter nog steeds een realistisch uitgangspunt?

Antwoord 2

De technische levensduur van gewoon zoab – dat wil zeggen zoab met standaard bitumen – varieert van 7 tot 19 jaar en is gemiddeld 12 jaar. Hoe lang een zoabwegdek meegaat wordt in sterke mate bepaald door de verkeersintensiteit en door het al dan niet optreden van extreme weersomstandigheden. Als gevolg van de voor Nederlandse begrippen tot nu toe extreme winter is de schade aan het wegdek in de afgelopen maanden inderdaad groter dan in dezelfde periode in andere jaren. Daarbij is 60 procent van de vorstschade te relateren aan factoren die te maken hebben met het feit dat sprake is van zoab dat tegen het einde van de technische levensduur aan zit. 40 procent van de vorstschade is niet aan de levensduur van het zoab gerelateerd. Van het zoab dat tegen het einde van de technische levensduur aan zit, heeft tot nu toe 98 procent de winter schadevrij doorstaan.

¹ Cobouw, 21 januari 2010.

² Algemeen Dagblad, 31 januari 2010.

³ De Telegraaf, 2 februari 2010.

Vraag 3

Is er op basis van de monitoringsresultaten voldoende inzicht waar, en welk preventief onderhoud moet plaatsvinden zodat de grote schades op oude verhardingen na een paar koude winterdagen kunnen worden voorkomen? Is het gekozen onderhoudsregime voldoende dekkend?

Antwoord 3

Rijkswaterstaat monitort periodiek de kwaliteit van het zoab op het Nederlandse hoofdwegennet. Op basis van die monitoring wordt vastgesteld of een deklaag het einde van de van de technische levensduur nadert. Afhankelijk van de geconstateerde kwaliteit wordt de betreffende deklaag dan binnen 1 of 2 jaar vervangen.

Door de periodieke monitoring zijn de wegvakken met verhoogd risico voor vorstschade bekend. Dit zijn immers alle wegvakken die tegen het einde van de technische levensduur aanzitten. Omdat niet te voorspellen is of op een wegvak met verhoogd risico ook daadwerkelijk vorstschade optreedt, worden dergelijke wegvakken in een vorstperiode dagelijks in de gaten gehouden door weginspecteurs. Indien er vorstschade wordt geconstateerd, wordt deze afhankelijk van de ernst direct of zo spoedig mogelijk hersteld. Veiligheid van de weggebruiker, het voorkomen van verkeershinder en het voorkomen van verdere schade staan daarbij uiteraard voorop.

Vraag 4

Welke methoden worden onderzocht om zoab vorstproof te maken en wanneer zijn daarvan de resultaten bekend?

Antwoord 4

Rijkswaterstaat doet op dit moment samen met TU Delft en TNO onderzoek naar zoab dat een langere levensduur heeft en dat beter tegen de inwerking van vorst bestand is. Het gaat om een uitgebreid en meerjarig onderzoek, waarin ook het effect van de verbetering van andere functionele eigenschappen als waterbergend vermogen en geluidsreductie worden onderzocht. Ook volgt Rijkswaterstaat nauwgezet onderzoek dat in het buitenland verricht wordt om zoab te ontwikkelen dat minder gevoelig is voor de inwerking van vorst.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de ervaringen zijn met het proefvak op de A9 tussen Haarlem en Velsen in 2007 met zoab met gemodificeerde bitumen?

Antwoord 5

Doel van die specifieke proef is onder meer na te gaan wat de technische levensduur is van zoab met bepaalde gemodificeerde bitumen en hoe dat zoab zich gedurende de jaren houdt. Omdat het wegdek op dit proefvak in 2007 is aangelegd, zijn op dit moment nog geen goed te onderbouwen conclusies te trekken.

Vraag 6

Is het waar dat u een garantie vraagt van 7 jaar op het asfalt en dat hieraan in de meeste gevallen kan worden voldaan met zoab onder toepassing van standaard bitumen?

Antwoord 6

Ja, in de onderhoudscontacten wordt een garantie van 7 jaar gevraagd en in de meeste gevallen kan hier met zoab onder toepassing van standaard bitumen aan worden voldaan. Echter, sinds 2007 past Rijkswaterstaat op het hoofdwegennet vrijwel uitsluitend zoab+ toe. In zoab+ zitten gemodificeerde bitumen, waardoor die zoab-variant een gemiddeld twee jaar langere levensduur heeft dan zoab met standaard bitumen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat hierdoor vooral op prijs zal worden geconcurrereerd en aannemers niet worden geprikkeld om producten aan te brengen die veel langer mee kunnen gaan?

Antwoord 7

Nee, die mening deel ik niet. In de contracten met aannemers zijn namelijk bonus/malus-bepalingen opgenomen met betrekking tot de levensduur van de deklaag. Naarmate de levensduur langer c.q. korter is dan 7 jaar is de bonus c.q. malus groter. Op deze wijze worden aannemers geprikkeld om producten aan te brengen die veel langer mee kunnen gaan.

Vraag 8

Is er vergelijkend onderzoek gedaan naar de «life-cycle» kosten van het nu meest toegepaste zoab, inclusief het intensieve onderhoud als gevolg van vorstschades tijdens de verwachte levensduur, en bijvoorbeeld zoab met gemodificeerd bitumen? Zo ja, wilt u de Kamer de resultaten doen toekomen?

Antwoord 8

Ja, Rijkswaterstaat heeft onderzoek verricht naar de life cycle-kosten van gewoon zoab en van het sinds 2007 vrijwel altijd toegepaste zoab+. Daaruit blijkt dat de aanleg van zoab+ iets duurder is dan de aanleg van gewoon zoab. Daar staat tegenover dat zoab+ gemiddeld twee jaar langer mee gaat. Per saldo zijn de life cycle-kosten van zoab+ lager dan die van zoab met standaard bitumen.

Vraag 9

Is het waar dat u tot op de dag van vandaag niet ontvankelijk bent voor aanbiedingen om zoab deklagen te voorzien van gemodificeerde bitumen, dat ervoor zorgt dat de zoab langer meegaat en dus minder snel gaten ontstaan? Zo ja, waarom volgt u niet de keuze van Frankrijk waar vrijwel overal deze nieuwe zoab variant wordt toegepast en ook van België en Duitsland waar op doorgaande wegen wordt gekozen voor beton of asfalt met modificaties?

Antwoord 9

Zoals ik heb aangegeven in mijn antwoord op vraag 6, past Rijkswaterstaat sinds 2007 vrijwel altijd zoab met gemodificeerde bitumen toe op het hoofdwegennet.

Overigens is de vorstschade aan met name het Franse en Belgische hoofdwegennet de afgelopen winterperiode veel groter geweest dan in Nederland. De Franse wegbeheerders hebben Rijkswaterstaat onlangs benaderd met de vraag om advies over het vorstbestendiger maken van de Franse snelwegen.

Vraag 10

Bent u bereid andere criteria op te nemen in aanbestedingen waarbij de «life-cyclekosten» mede bepalend zijn?

Antwoord 10

Life cycle-kosten vormen reeds een belangrijk aspect bij de gunning van contracten door Rijkswaterstaat. Dit komt onder meer tot uiting in het feit dat Rijkswaterstaat sinds 2007 vrijwel uitsluitend zoab+ toepast, waarvan de life cycle-kosten lager zijn dan die van gewoon zoab.