

Beantwoording vragen voorafgaand aan de raadscommissie

Zaaknummer Z-23-482395
 Documentnummer DOC-24-802045
 Naam commissielid J. de Vries
 Fractie VVD
 Onderwerp Commissievragen VVD raadsclie. 29-2 agendapunt 8.3
 Wegenbeleidsplan
 Datum waarop de vraag is gesteld 26 februari 2024

Beantwoording uiterlijk woensdag 15:00 uur voorafgaand aan de commissievergadering.

Portefeuillehouder
 Afdeling



1.	Bij Trends en Ontwikkelingen komt het onderdeel Onkruidbestrijding aan de orde. Daarin lezen wij dat er, zoals bekend, een verbod op het gebruik van chemische onkruidbestrijdings-middelen is waardoor onkruidbestrijding duurder is geworden. U zoekt het om de kosten zoveel mogelijk te beheersen in het voorkómen van onkruid op de verhardingen. Dat gebeurt door, zo schrijft u, voegen in de verharding te behandelen met onkruidwerende middelen. Dit oogt nogal tegenstrijdig: zijn onkruidwerende middelen dan niet verboden net als de bestrijdingsmiddelen? Waar moeten we dan aan denken?
antwoord	Onkruidwerend is niet hetzelfde als onkruidbestrijding. Het weren van onkruid kan bijvoorbeeld door de voegen niet met zand maar met een voegmortel te vullen. Zaden komen daar niet tot ontwikkeling of wortels kunnen er lastig doorheen dringen. Er zitten geen bestrijdingsmiddelen in verwerkt.
2.	Bij Beheerstrategie staat een tabel van prioriteiten t.a.v. beleidsthema's, wegtypen en locatietypen. De prioriteiten in beleidsthema's zijn 1. Duurzaamheid, 2. Veiligheid, 3. Comfort en 4. Aanzien. In de Wegenverkeerswet (een wetgeving die toch nauw aansluit bij dit beleid) staat een andere prioritering, zoals die wordt gehanteerd bij verkeersbesluiten. Dit is uiteraard niet hetzelfde als wegbeheer maar doordat het wel over (het beheer en onderhoud van) dezelfde wegen gaat lijkt de prioritering zoals hier voorgesteld hiermee in strijd. In de Wegenverkeerswet staat, in artikel 2, de veiligheid bovenaan in de prioritering. Daarna volgen thema's als bruikbaarheid, vrijheid van het verkeer enz. Ook voor het milieu (duurzaamheid wordt niet expliciet genoemd) is een plaats in de rangorde, maar die is laag. Hoe ziet u dit: is duurzaamheid als eerste prioriteit hiermee te rijmen? Is het niet beter om veiligheid ook hier op 1 te plaatsen?
Antwoord	De term duurzaamheid slaat hier niet op het milieu, maar op de levensduur van de verharding. Het gaat hier om schades die de constructie van de verharding aantasten. Deze leiden vaak ook snel tot een onveilige verharding. Denk aan scheurvorming of craquelé, die de verharding snel aantasten.



	De term kan inderdaad tot verwarring leiden, maar sluit wel aan bij de terminologie uit de CROW wegbeheer systematiek.
3.	Een heel technische vraag, wij zijn benieuwd naar het antwoord. Bij Beheerstrategie wordt ook iets gezegd over het gebruik van rood asfalt. Sterkte en levensduur daarvan zijn beduidend minder dan die van zwart asfalt, staat er, en de stroefheid neemt sneller af. Dit is bv op rotondes inderdaad een risico zoals bekend. Daarom wordt het met mate toegepast, alleen waar het nodig is. Dat rood asfalt minder sterk is, sneller slijt en de stroefheid snel afneemt zal niet door de kleur veroorzaakt worden maar door de samenstelling. Wij vragen ons af of het ook mogelijk is om een ander soort asfalt te gebruiken. Ter wille van de attentiewaarde in het verkeer zal de kleur rood ook gewenst zijn, maar dat kan niet het verschil maken wat betreft slijtage. Met andere woorden: zijn wij bij het gewenste opvallende rode asfalt gebonden aan het nu gebruikte snel slijtende materiaal? (Dit wordt als een vast gegeven neergezet, waarom).
Antwoord	Om asfalt rood te maken worden er ander soort materialen gebruikt. Bijvoorbeeld rode steenslag. Deze zijn vaak van iets zachter materiaal. Ook wordt er gebruik gemaakt van vervangende middelen voor de zwarte bitumen. Dit om rode kleur beter tot zijn recht te laten komen. De toepassing van dit soort materialen in combinatie met de buitentemperatuur leidt tot minimale verschillen in eigenschappen. Bijvoorbeeld een andere flexibiliteit. Uiteraard wordt er continue gewerkt aan betere asfaltmengels, maar tot op heden blijft deze problematiek bestaan. Ook bij het ontwikkelen van duurzamere asfaltmengels met vervangers van bitumen kunnen op de langere termijn dit soort thema's een rol gaan spelen.
4.	Bij Financiën wordt onder Investerings het een en ander uiteengezet over het benodigde budget voor exploitatie en investeringen. Daarbij staat een cyclusbudget lange termijn weergegeven exclusief en inclusief rehabilitatie. Dit wordt weergegeven vanaf 2018 en verder. Nu wij per 2023 de wegen van HHNK hebben overgenomen zal alles vanaf dat jaar heel anders zijn dan vanaf 2018. Moeten die cyclusbedragen daarop worden aangepast of is dit al gebeurd? Dan geldt dit met ingang van 2023, dus waarom dan niet: vanaf 2023 en verder? Graag een uitleg hoe dit wordt bedoeld.
Antwoord	De term 2018 en verder is helaas een fout in de tabel. Hier had 2024 en verder moeten staan. Deze fout herstellen we in een te publiceren versie.

