

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 927

van **MARINO KEULEN**

datum: 23 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Eenheidsprijzen onderhoudsingrepen op wegen - Vergelijking met Nederland

In de rapporten die het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ter beschikking stelde van de commissie Mobiliteit en Openbare Werken in het kader van de bespreking van de toestand van het wegennet wordt ook stilgestaan bij de onderhoudskost. In elke provincie is er wel sprake van een onderhoudsachterstand op gewestwegen en budgettaire beperkingen spelen hier zeker en vast een rol in. In het PMS-rapport over de autosnelwegwegen wordt zelfs stilgestaan bij eenheidsprijzen voor onderhoudsingrepen. In Nederland werkt men in regel met een iets andere samenstelling van asfalt die minder poreus is (en bijgevolg minder vlot het water doorlaat), maar zijn de wegen vaak in een betere staat (zoals blijkt uit een studie van het WEF waarbij Nederland op de vijfde plaats staat wat de kwaliteit van de wegen betreft en ons land pas 46^{ste}). Het is vooral interessant om dan te weten wat de eenheidsprijs van de onderhoudsingrepen in Nederland is in vergelijking met Vlaanderen.

1. Wat is het verschil in eenheidsprijzen voor onderhoudsingrepen aan de weg tussen Vlaanderen en Nederland? Beschikt de minister hieromtrent over cijfers? Wat is de verklaring voor dit verschil?
2. Is de oorzaak waarom Nederland structureel beter scoort in de kwaliteit van de wegen enkel te danken aan de samenstelling van het asfalt of zijn er andere redenen (bijvoorbeeld beter structureel onderhoud, meer beschikbare middelen enzovoort)?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 927 van 23 maart 2018

van **MARINO KEULEN**

1. De eenheidsprijzen in Nederland zijn mij niet bekend.
2. De oorzaak is een combinatie van de keuze van de toplaag en een andere onderhoudsstrategie die uit die keuze volgt, en waarvoor op zijn beurt weer hogere budgetten nodig zijn.

Op de Nederlandse autosnelwegen wordt bijna overal het poreuze ZOA-mengsel gelegd (ZOA = zeer open asfalt). De belangrijkste reden voor die keuze is het bestaan van een geluidswet in Nederland. Een ZOA-mengsel produceert minder wegverkeerslawaai in vergelijking met een gesloten asfaltmengsel (daarom dat ZOA in de volksmond ook fluisterasfalt wordt genoemd). Omwille van die reden heeft Rijkswaterstaat ooit beslist om dit mengsel overal aan te leggen, ook op plaatsen waar het eigenlijk niet nodig is.

Eén van de nadelen van ZOA is de beperkte functionele levensduur: de poriën geraken na verloop van tijd verstopt, waardoor de geluidsreductie afneemt. Tevens treedt sneller rafeling op (verlies van steentjes). Het gevolg is dat deze toplaag moet worden vervangen vooraleer de structurele levensduur is bereikt en waardoor de kwaliteit van de wegen beter is. Om een idee te geven: de functionele levensduur van ZOA bedraagt 5 à 10 jaar, terwijl de structurele levensduur van de dichte mengsels die in de rest van Europa worden gelegd (meestal SMA) tussen de 10 à 15 jaar ligt.