

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Schriftelijke vragen over beperken strooizout

Rotterdam, 25 januari 2013

Geacht college,

Tijdens deze lange vorstperiode komt er veel strooizout op straat terecht. Dat is slecht voor flora- en fauna. Het zout lekt weg in bermen en vervuult grondwater. Sommige dieren, zoals kikkers, kunnen slecht tegen een zoute habitat en gaan dood. Hetzelfde geldt voor bomen, die verzwakken en meer vatbaar zijn voor schimmels door het strooizout.

Kortom, alle reden om zuinig om te gaan met strooizout en het gebruik tot een minimum te beperken. Er bestaat echter een zoutsoort die beperkt toxisch is en dus veel minder schadelijk is voor de stedelijke biodiversiteit dan gangbaar strooizout. Milieuvriendelijk strooizout werkt bovendien bij lagere temperaturen goed, werkt dertig keer sneller, blijft tot vijf keer langer liggen op de weg en voorkomt roestvorming van putdeksels en straatmeubilair. Nadeel zijn de kosten; tot 40 keer duurder dan gewoon strooizout. Daar staat tegenover dat de gemeente kan besparen op uitrijden van strooizout, vervanging van dode bomen als gevolg van strooizout, op afschrijving van straatmeubilair door corrosie, enzovoort. Ook NS en Shell kiezen voor het duurdere zout vanwege de grote voordelen. Dat doen zij niet alléén uit oogpunt van duurzaamheid.

Dit brengt ons tot de volgende vragen:

- 1. Is het college bekend met de gevolgen van strooizout voor planten en dieren in de stad?*
- 2. Welk type strooizout gebruikt de gemeente Rotterdam momenteel?*
- 3. Is het college bekend met de verschillende typen strooizout en de verschillen in kosten en gevolgen voor de stedelijke biodiversiteit?*
- 4. Is er ooit een inhoudelijke afweging gemaakt tussen de verschillende soorten strooizout? Zo ja, kunt u dat met ons delen, zo nee, bent u bereid om tot zo'n vergelijking over te gaan en daarbij óók alle indirecte financiële voordelen van milieuvriendelijk strooizout mee te nemen (zoals voorkomen corrosie)?*

De gemeente Huizen heeft dit jaar als eerste gemeente in Nederland een ingenieus systeem in gebruik genomen met sensoren die (op zonnecellen) de staat van de wegen exact in de gaten houdt én is gekoppeld aan weersvoorspellingen van een weerbureau. De sensoren meten de wegdektemperatuur, voelen of de weg nat of droog is en berekenen hoeveel strooizout er nog ligt, ook op de fietspaden. Door het nieuwe systeem kan de gemeente veel gericht strooien, is het zout langer werkzaam en verwaait het minder. Volgens de gemeente Huizen wordt met het nieuwe systeem veel zout bespaard en worden de investeringen snel terugverdiend. Bijkomend voordeel is dat er beter dan eerst preventief kan worden gestrooid, waardoor de wegen beter begaanbaar blijven. De hogere kiloprijs voor milieuvriendelijk zout wordt met zuinig strooien bovendien nog sneller gecompenseerd door de financiële voordelen (waaronder minder corrosie, minder arbeidsuren, minder strooiwagens, minder vervanging van bomen, enzovoort).

5. *Kent het college de nieuwste techniek die de gemeente Huizen gebruikt om de staat van wegen continu te monitoren, waardoor gericht kan worden gestrooid en onnodig gebruik van strooizout wordt voorkomen? Zo ja, hoe beoordeelt u deze methodiek?*
6. *Is het college bereid om te berekenen wat de potentiële investeringen én de besparingen zijn van een dergelijk systeem voor de gemeente Rotterdam? Zo ja, wanneer kunnen we een dergelijke business case tegemoet zien?*

Het bedrijf Doorgeest Koeltechniek experimenteert in Heino met een fietspad dat sneeuwvrij wordt gehouden door het grondwater door buizen in het wegdek te pompen. Grondwater heeft gemiddeld een temperatuur van ongeveer 11 tot 15 graden. De eerste resultaten zijn positief. Het energieverbruik is nihil en de investeringskosten liggen slechts tien procent hoger dan bij een gangbaar fietspad. Tijdens de levensduur worden de aanlegkosten terugverdiend doordat niet gestrooid hoeft te worden.

Het is daarnaast mogelijk om warmte-koudesystemen in asfaltwegen te leggen, waarmee de warmte van zonlicht wordt opgeslagen in de ondergrond en kan worden gebruikt in koudere perioden. Daardoor kun je onder meer in de winter de weg ijsvrij houden zonder zout. Shell Pernis gebruikt deze beproefde techniek van het bedrijf Ooms Avenhorn op de fly-overs. Bovendien kun je de warmte en koude leveren aan gebruikers langs het wegvak, zoals kantoren, waardoor het asfalt functioneert als een lokale energiecentrale.

Voordeel voor de gemeente is dat de levensduur van het asfalt met vijf jaar toeneemt. Dat bespaart geld voor wegenonderhoud. Wellicht is het mogelijk om de koude-warmte-investeringen privaat te laten financieren door een lokaal energiebedrijf dat warmte -en koude afneemt voor haar klanten, zodat voor de gemeente een mooie plus overblijft op het wegenonderhoud. Een installatie in het wegdek is overigens niet overal rendabel en de weg moet leidingvrij zijn onder de grond. Door het buizensysteem is het namelijk niet mogelijk om de weg op te breken voor bijvoorbeeld rioleringsonderhoud. Ook moet er een geschikte waterlaag zijn die niet al in gebruik is door een andere WKO-installatie.

7. *Bent u op de hoogte van de proefopstelling in Heino, waar met grondwater het wegdek ijsvrij wordt gehouden? Zo ja, wat is uw oordeel over deze proef?*
8. *Bent u op de hoogte van beproefde techniek om d.m.v. WKO ook energie/warmte op te wekken door zonlicht dat het asfalt verwarmd? Zo ja, wat is uw oordeel over deze beproefde techniek?*
9. *Wil het college onderzoeken hoe investeringen in dergelijke projecten in relatie staan tot besparingen ten aanzien van strooien en wegonderhoud?*
10. *Is het college bereid om al dan niet met externe partijen te starten met een proef rond duurzaam verwarmde wegen en/of fietspaden in Rotterdam?*
11. *Wil het college in kaart brengen op welke doorgaande stedelijke wegen voldoende ruimte is onder de grond om energieleverend asfalt te kunnen aanleggen?*
12. *Is het college bereid om een lokaal energiebedrijf te zoeken/helpen oprichten en te faciliteren dat zich specifiek richt op het exploiteren van het stedelijk wegennet ten behoeve van warmte en koudeopslag en hernieuwbare energie? Zo nee, waarom niet?*

Met vriendelijke groet,



Judith Bokhove