20/12 124 c

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

FINANCIEEL RESULTAAT VAN OPPERVLAKTE-ASPHALTEERING VAN WEGVERHARDINGEN.

T. H. S.
BIBLIOTHEEK
DELFT.

1005 F 40

NIX — BANDOENG

1926

FINANCIEEL RESULTAAT VAN OPPERVLAKTE-ASPHALTEERING VAN WEGVERHARDINGEN.

Naar aanleiding van onze publicatie over bovengenoemd onderwerp zijn door belanghebbenden vragen bij het vereenigingsbestuur voorgebracht, uit het antwoord waarop men zoude willen kunnen afleiden, in hoeverre door oppervlakte-asphalteering van grind- of steenslagverhardingen tegemoet gekomen wordt en kan worden aan de financieele lasten van het kostbare onderhoud dier verhardingen.

Hoewel een afdoend antwoord op bedoelde vragen eerst zal kunnen worden gegeven, nadat de resultaten bekend zijn van de door de N. I. W. V. in 1926 reeds ondernomen en in 1927 nog te ondernemen praktijkproeven m. b. t. den klimatologischen en mechanischen invloed, waaraan wegverhardingen van verschillende samenstelling zijn blootgesteld, zijn door het Dag. Bestuur gegevens uit de praktijk verzameld en verwerkt om voorloopig een globaal beeld ter zake te kunnen vormen en weergeven.

Uitdrukkelijk zij dus op den voorgrond gesteld, dat het ondervolgende onder reserve wordt gegeven en is aan te nemen — te meer is het goed zulks te doen, daar hier te lande nog niet over langdurige en bewuste ervaring ter zake wordt beschikt en vorenbedoelde gegevens uit dien hoofde onvolledig zijn te achten.

De verstrekte gegevens toonen :

1e dat de kosten van oppervlakte-asphalteering 2 tot 3 maal (in uitzonderingsgevallen 5 tot 6 maal) zoo hoog zijn, als de uitgaven hebben bedragen, welke voor de instandhouding van betrokken grind- of steenslagverhardingen zijn (kunnen worden) besteed);

2e dat de onderhoudskosten van geasphalteerde grind- of steenslagverhardingen $^1/_2$ à $^1/_3$ bedragen van voren onder 1 bedoelde uitgaven voor de instandhouding van betrokken verhardingen ;

FINANCIEEL RESULTAAT VAN OPPERVLAKTE-ASPHALTEERING VAN WEGVERHARDINGEN.

Naar aanleiding van onze publicatie over bovengenoemd onderwerp zijn door belanghebbenden vragen bij het vereenigingsbestuur voorgebracht, uit het antwoord waarop men zoude willen kunnen afleiden, in hoeverre door oppervlakte-asphalteering van grind- of steenslagverhardingen tegemoet gekomen wordt en kan worden aan de financieele lasten van het kostbare onderhoud dier verhardingen.

Hoewel een afdoend antwoord op bedoelde vragen eerst zal kunnen worden gegeven, nadat de resultaten bekend zijn van de door de N. I. W. V. in 1926 reeds ondernomen en in 1927 nog te ondernemen praktijkproeven m. b. t. den klimatologischen en mechanischen invloed, waaraan wegverhardingen van verschillende samenstelling zijn blootgesteld, zijn door het Dag. Bestuur gegevens uit de praktijk verzameld en verwerkt om voorloopig een globaal beeld ter zake te kunnen vormen en weergeven.

Uitdrukkelijk zij dus op den voorgrond gesteld, dat het ondervolgende onder reserve wordt gegeven en is aan te nemen — te meer is het goed zulks te doen, daar hier te lande nog niet over langdurige en bewuste ervaring ter zake wordt beschikt en vorenbedoelde gegevens uit dien hoofde onvolledig zijn te achten.

De verstrekte gegevens toonen :

1e dat de kosten van oppervlakte-asphalteering 2 tot 3 maal (in uitzonderingsgevallen 5 tot 6 maal) zoo hoog zijn, als de uitgaven hebben bedragen, welke voor de instandhouding van betrokken grind- of steenslagverhardingen zijn (kunnen worden) besteed;

2e dat de onderhoudskosten van geasphalteerde grind- of steenslagverhardingen $^1/_2$ à $^1/_3$ bedragen van voren onder 1 bedoelde uitgaven voor de instandhouding van betrokken verhardingen ;

3e dat de geasphalteerde grind- of steenslagverharding echter durend in goeden staat verkeert, waar voorheen, toen oppervlakte-behandeling in kwestie nog niet had plaats gevonden, de betrokken verkeersstrook niet in goeden staat te houden was, vaak durend in slechten toestand verkeerde;
4e dat het motorverkeer veel van een afdekking met asphalt van het rijvlak profiteert, het grobaktransport daaraan veel afbreuk doet (vergelijk de publicatie: „De grobak als wegvernieler");
en
5e dat een asphalthuid betrekkelijk kostbaar is, waar de grind- of steenslagverharding uit weinig hard (zacht) materiaal bestaat, zonder meer zich dan ook niet kan handhaven, en de huid zoo veelal veel bitumen alsmede indekmateriaal van goede kwaliteit vordert, nagenoeg evenveel als volgens de z. g. penetratie-methode behandelde slijtlagen vorderen.

. . . . . .

Deels met de noodige, uit de inleiding sprekende reserve, is op grond van een en ander het volgende aan te bevelen:
1e Oppervlakte-asphalteering passe men overal toe, waar het klimaat (regen en wind) nadeelig op de wegverharding inwerkt en (of) het (licht) motorverkeer deze ernstig aantast. (Waar in regenstreken of gedurende den regentijd ook in normale streken oppervlakte-asphalteering zal worden uitgevoerd, dient gebruik gemaakt te worden van bijzondere emulsies — die doorgaans onverhit zijn te verwerken. Door de N. I. W. V. zullen met dergelijke middelen praktijk-proeven worden genomen, waarvan de uitkomsten zijn af te wachten, alvorens in het groot tot gebruikmaking van een dier middelen worde besloten).
2e Het (licht) motorverkeer, dat van de onderwerpelijke wegverbetering veel profijt trekt (minder brandstofverbruik, geringer bandenslijtage, enz.) late men binnen de grenzen van dat profijt bijdragen in de kosten hiervan, meer naarmate deze kosten hooger zijn dan de uitgaven, welke men aan de betrokken verharding vóór de behandeling in kwestie kon besteden en nu nog zoude kunnen besteden.
(Volgens Amerikaansche cijfers kan gesteld worden, dat bij vergelijking van geasphalteerde wegen met grind- of steen-

slagwegen ten aanzien van het (licht) autotransport zich verhouden: *a*/ de tractie-coëfficiënt als 1 : 1,65, *b*/ het benzineverbruik als 1 : 1,30 en *c*/ de totaal kosten als 1 : 1,05).

3e Het grobaktransport worde langs afzonderlijke banen geleid (zie onze publicatie: „De grobak als wegvernieler"). (Blijkens door enkele wegentechnici verstrekte inlichtingen vereischt het onderhoud van een asphalthuid bij een weg, waarover grobaktransport plaats vindt, niet minder dan tweemaal zooveel als wat hiervoor noodig is bij een weg, waarover niet met grobaks verkeerd wordt. Hierbij bedenke men, dat de grobak een voorziening, als waarvan hier sprake is, geenszins noodzakelijk maakt, integendeel, en dus bezwaarlijk hiervoor als de auto extra te belasten is, althans waar het gaat om wegen, welke de grobak altijd bereden heeft).

. . . . . .

Vanzelfsprekend moet bij de beoordeeling van de door oppervlakte-asphalteering te bereiken financieele voordeelen, rekening worden gehouden met de verandering, waaraan de asphaltprijzen gebeurlijk onderhevig zijn. Niet het minst verdient het aanbeveling in dit opzicht steeds teer en asphalt, eventueel ook andere afdekmiddelen, onderling met elkander te vergelijken.

Voor alles behoeft men hiertoe de beschikking over op wegonderhoud en -verbetering betrekking hebbend, goed cijfermateriaal, op de verzameling en ordelijke rangschikking waarvan dan ook niet genoeg kan worden aangedrongen. Zonder bedoelde cijfers is het ook niet doenlijk met voldoende nauwkeurigheid den economischen duur der slijtlaag van eenige verharding vast te stellen, wat te doen toch geboden is.