

Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 105 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden

9

Vragen van het lid **Van Langen-Visbeek** (BBB) op 13 november 2023 medegedeeld aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van drie artikelen in het Noordhollands Dagblad over *het herstelwerk aan het viaduct over de A7*.

Antwoorden van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 4 december 2023).

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van drie artikelen in het Noordhollands Dagblad van 28 oktober 2023 («Versnelling voor werk A7»), 30 oktober 2023 («De goedkoopste niet de snelste») en 6 november 2023 («Werk A7 maanden korter»).

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat de eerdere informatie over de langdurig stelselmatig veroorzaakte filedruk in de regio klopt?

Antwoord 2

Een snelle aanpak van de brug is noodzakelijk om zo snel mogelijk de gewichtsbepierking voor het vrachtverkeer van 30 ton op te kunnen heffen. Helaas gaat de noodzakelijke versterking van de brug gepaard met forse verkeershinder.

De genoemde filebeelden van twee uur of langer volgen uit de modellen waarbij gerekend is met de werksituatie zonder maatregelen en gedragsaanpassing van de weggebruiker. In de hinderaanpak die door Rijkswaterstaat gehanteerd wordt is het streven om hinder als gevolg van werkzaamheden te beperken tot een maximale vertraging van één uur. Rijkswaterstaat doet er alles aan om deze hinder, samen met alle publieke en private partners, in de regio te beperken.

Het nemen van intensieve mobiliteitsmaatregelen (zie beantwoording vraag 8) zorgt naar verwachting tot een reductie van het verkeer van maximaal 20%. Hierdoor kan – aldus de berekeningen – de vertraging worden gereduceerd tot ongeveer 40 minuten. Op dit moment wordt onderzocht welke financieel doelmatige maatregelen ervoor kunnen zorgen dat de extra reistijd wordt beperkt. Ter vergelijking, ook zonder de uit te voeren werkzaamheden

is op dit traject al regelmatig sprake van files met een gemiddelde duur van circa 11 minuten.

Vraag 3

Wat zijn de gevolgen voor de veiligheid van inwoners in de regio vanwege langere reistijden naar bijvoorbeeld de ziekenhuizen en aanrijtijden van de veiligheidsregio?

Antwoord 3

Voor regulier bezoek aan ziekenhuizen en zorginstellingen dient rekening gehouden te worden met extra reistijd, zie het antwoord op vraag 2. Rijkswaterstaat voert op reguliere basis gesprekken met de onder meer de veiligheidsregio's. Momenteel is Rijkswaterstaat intensief in gesprek met veiligheidsregio's, Geneeskundige Hulporganisaties in de Regio (GHOR's) en individuele hulpdiensten om gezamenlijk een impactanalyse uit te voeren van het werk op de bedrijfsvoering van de medische sector. Op basis daarvan zal in overleg met deze partijen worden gezien welke maatregelen het meest effectief zijn om de bereikbaarheid van de hulpdiensten op peil te houden.

Vraag 4

Kunt u vanuit de kabinetsverantwoordelijkheid voor diverse grote transitieopgaven reflecteren op genoemde ontwikkeling?

Antwoord 4

Onze waterwerken, wegen, spoorwegen en waterwegen vormen het fundament voor een bereikbaar en veilig Nederland en hebben ons de afgelopen decennia veel welvaart en welzijn gebracht. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. Veel wegen, bruggen, viaducten en sluizen hebben er zeker een halve eeuw opzitten en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Onze infrastructuur heeft het zwaarder te verduren dan werd voorzien in de tijd dat deze werd aangelegd. Tegelijkertijd zijn de bereikbaarheidsopgaven groot en veelsoortig. Naar verwachting zal de bevolking en daarmee de mobiliteit richting 2040 blijven groeien, zoals beschreven in de Hoofddlijnennotitie Mobiliteitsvisie die aan de Kamer is gezonden.

Door het intensieve gebruik en toenemende belasting van de netwerken moeten we de komende jaren op veel plekken werken aan de instandhouding ervan. We spreken daarbij van een groei in de bestedingen van ca. € 2 miljard per jaar naar ca. € 3 miljard per jaar tot 2030. Deze enorme groei aan werkzaamheden gaan helaas ook gepaard met meer hinder. We proberen deze hinder te beperken door in te zetten op: slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Hinderbeperking gebeurt door inzet vooraf (slim plannen en slim bouwen) en het faciliteren van slim reizen tijdens de uitvoering van het werk. Zo wordt er voor gezorgd dat reizigers, werkgevers en stakeholders goed geïnformeerd zijn en op basis hiervan slimme reiskeuzes kunnen maken. Uiteraard doen we dit als Rijk niet alleen. We betrekken de regionale partners in een vroegtijdig stadium.

Met de extra middelen uit het coalitieakkoord en de schuif van aanleg naar instandhouding is er meer geld en capaciteit voor de onderhoudswerkzaamheden. We zijn desondanks toch genoodzaakt keuzes te maken om budget en prestaties meer in evenwicht te brengen en de voorspelbaarheid te vergroten. Waar het bij werkzaamheden om voorspelbare, geplande stremmingen en hinder gaat, leiden storingen en onderhoudsachterstanden tot ongeplande stremmingen en vergroot dit de hinder én de onvoorspelbaarheid. Naast de basale instandhouding van het netwerk is het doel die ongeplande stremmingen terug te dringen. Dit kan alleen worden bereikt als we verder groeien op de instandhouding en daarbij de voorspelbare hinder van deze werkzaamheden accepteren. Alleen dan kan de onvoorspelbare hinder worden teruggedrongen.

Vraag 5

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere schriftelijke vragen over het treinverkeer in Noord-Holland Noord dat na corona nog steeds niet terug is op het oude niveau?¹ Bent u bereid in gesprek te gaan met de NS om dit in ieder geval gedurende de periode van de werkzaamheden op te schalen?

Antwoord 5

Ja, ik herinner mij deze antwoorden. Hierin is aangegeven dat door de NS is geconstateerd dat het reisgedrag in de trein sinds corona blijvend veranderd is. Dit wordt ook bevestigd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid². NS heeft de dienstregeling aangepast aan de veranderde reizigersstromen. Vanuit Rijkswaterstaat worden gesprekken gevoerd met de NS en zijn er afspraken gemaakt over de eventuele inzet van langere treinen gedurende de werkzaamheden. De NS monitort dit traject op drukte en zij zullen treinen langer maken als het reizigersaanbod daarom vraagt.

Vraag 6

Hoe kan het dat het werk nu ineens wel in veel minder tijd gerealiseerd kan worden?

Antwoord 6

Rijkswaterstaat is inmiddels verder in de voorbereiding van de werkzaamheden en heeft daarbij gekeken of werkzaamheden in een kortere periode kunnen worden uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek bleek dit mogelijk en is besloten de uitvoeringsperiode te verkorten met 2 maanden. Dit kan door werk parallel op meerdere plaatsen van de brug tegelijk uit te voeren en/of meer uren per dag te werken.

Vraag 7

Waarom is er, gezien het belang van deze regio voor bijvoorbeeld de distributie, de voedselproductie en de bouw, aan de voorkant niet beter gezocht naar alternatieven?

Antwoord 7

Er zijn verschillende alternatieven bekeken en afgewogen. Hierbij is ook het versterken van de brug vanaf de onderzijde (het ondersteunen van de brug middels een tijdelijke constructie) als volwaardig alternatief onderzocht. Dit alternatief is afgefallen vanwege de technische risico's (o.a. verandering van krachtsverdeling van de brug door tijdelijke constructie en daarmee samenhangende risico's), beperkingen aan onderliggende infrastructuur (de tijdelijke constructie kan ruimte onder de brug van de weg en vaarweg inperken) en kortere levensduur (maatregel voor maximaal 10–15 jaar). De gekozen oplossing maakt de brug weer constructief veilig, heft de gewichtsbepijking op en zorgt voor een restlevensduur van de brug van 30 jaar.

Vraag 8

Wat betekent het alternatief voor de kosten van de genoemde hersteloperatie?

Antwoord 8

Bij het afwegen van alternatieven (zie vraag 7) is gekeken naar factoren zoals o.a. technische risico's en hinder. De investeringskosten waren niet dermate onderscheidend dat op basis hiervan een keuze gemaakt is. De gekozen oplossing bleek de enige variant waarbij de restlevensduur voor een periode van 30 jaar gegarandeerd kan worden omdat het probleem bij de bron wordt aangepakt.

Gezien de hinder die deze variant veroorzaakt en daarmee gepaarde maatschappelijke en economische schade wordt door Rijkswaterstaat samen met bedrijven, hulpdiensten, transporteurs en gemeenten maximale inzet gepleegd om hinder te beperken. Dit gebeurt op diverse manieren, zoals door een communicatiecampagne, onderzoeken van een beloningssysteem voor

¹ *Aanhangsel Handelingen I* 2023/24, nr. 2.

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Waar is de ov-reiziger gebleven?, 10 oktober 2023, KiM-23-A019

anders reizen, fietsplan en een werkgeversaanpak mobiliteit via BREIKERS als onderdeel van het bereikbaarheidsplan wat in afronding is. BREIKERS is een onafhankelijke organisatie die werkgevers in Noord-Holland kosteloos en resultaatgericht helpt bij hun transitie naar slimme & duurzame mobiliteit. Ook vindt er overleg met de NS plaats over de eventuele inzet van langere treinen. De drukte op het traject wordt door de NS gemonitord. Verder zal vanaf volgend jaar de intercity stoppen op station Purmerend. Dit was al voorzien in de nieuwe dienstregeling van de NS, maar helpt het project om openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief te kunnen stimuleren (zie ook antwoord op vraag 5).

Vraag 9

Bent u bereid in gesprek te gaan met Rijkswaterstaat om soortgelijke problemen bij toekomstige hersteloperaties te voorkomen?

Antwoord 9

Bij werkzaamheden is hinder niet te voorkomen. De inzet is er op gericht de hinder zo veel als mogelijk te beperken. Gezien de grote opgave voor het instandhouden van de netwerken zullen we hier helaas vaker mee worden geconfronteerd, zie ook de beantwoording van vraag 4.

Werkzaamheden, stremmingen en hinder zijn voor de gebruikers van onze netwerken uiteraard vervelend, maar zijn noodzakelijk om Nederland ook in de toekomst goed bereikbaar te houden. Bezien vanuit dit gezamenlijke belang is de hoop dat de gebruikers hiervoor begrip kunnen opbrengen.