

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

378

Vragen van het lid **Krul** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de berichten «Acht maanden «totale ellende» op A7» en «Zo'n verkeersinfarct kun je gebied echt niet aandoen» en «Je kunt brug ook aan onderzijde verstevigen»; «verkeer Transportbedrijven in overleg met Rijkswaterstaat over renovatie viaduct A7» (ingezonden 26 oktober 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 november 2023).

Vraag 1

Zou u willen reageren op alle bevindingen in de nieuwsartikelen van het Noordhollands Dagblad «Acht maanden «totale ellende» op A7»¹, «Zo'n verkeersinfarct kun je gebied echt niet aandoen»² en «Je kunt brug ook aan onderzijde verstevigen»; «verkeer Transportbedrijven in overleg met Rijkswaterstaat over renovatie viaduct A7?»³

Antwoord 1

Ja, waar mogelijk wordt in de beantwoording van onderstaande vragen op de bevindingen van de artikelen in gegaan.

Vraag 2

Hoe beziet u het feit dat er bijna acht maanden non-stop files zullen staan op de A7?

Antwoord 2

In oktober 2022 is er een gewichtsbeperking van 30 ton ingesteld op de brug. Dit kwam voort uit doorrekeningen en inspecties ter plekke in de maanden ervoor. De situatie op de brug was met deze maatregel tijdelijk veiliggesteld maar versterking door middel van het aanbrengen van extra wapening, een laag nieuw beton en vervolgens nieuw asfalt is op korte termijn noodzakelijk.

¹ Noordhollands Dagblad, 21 oktober 2023, Acht maanden «totale ellende» op A7, https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20231020_58991031.

² Noordhollands Dagblad, 25 oktober 2023, «Zo'n verkeersinfarct kun je gebied echt niet aandoen», https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20231024_65803838.

³ Noordhollands Dagblad, 25 oktober 2023, «Je kunt brug ook aan onderzijde verstevigen»; verkeer Transportbedrijven in overleg met Rijkswaterstaat over renovatie viaduct A7, https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20231024_70799084.

Een snelle aanpak van de brug is noodzakelijk om zo snel mogelijk de gewichtsbepanking voor het vrachtverkeer van 30 ton op te kunnen heffen. Helaas gaat de noodzakelijke versterking van de brug gepaard met forse verkeershinder. Rijkswaterstaat doet er alles aan om deze hinder, samen met alle publieke en private partners in de regio te beperken. Daarbij dient te worden opgemerkt dat er ook zonder deze werkzaamheden op dit traject al regelmatig sprake is van files met een gemiddelde duur van circa 11 minuten. Inmiddels is Rijkswaterstaat weer verder in de voorbereiding van de werkzaamheden en heeft daarbij de uitvoeringsperiode weten in te korten van 7 naar 5 maanden.

Vraag 3

Zou u een brede impactanalyse willen laten maken van het effect van de gewichtsbepanking voor zwaar vrachtverkeer?

Antwoord 3

De gewichtsbepanking voor vrachtverkeer van 30 ton of meer is sinds oktober 2022 ingesteld. Samen met de sector wordt gekeken naar de effecten hiervan en hoe deze zoveel mogelijk beperkt kunnen worden. Dit vormt input voor het bereikbaarheidsplan.

Vraag 4

Welke contacten heeft u over de gevolgen van de genoemde gewichtsbepanking voor zwaar vrachtverkeer? Zou u daarbij specifiek willen ingaan op de contacten en samenwerking op het gebied van de doorstroming, economische schade, sluipverkeer, overlast op andere wegen, invloed op de leefbaarheid en aanrijtijden van de nooddiensten?

Antwoord 4

De genoemde thema's worden door Rijkswaterstaat besproken met de volgende partijen: ondernemerscollectieven en transportondernemingen in de regio, Transport Logistiek Nederland (TLN), EVO/Fenedex (Eigen Vervoerders Organisatie / Federatie van Nederlandse Exporteurs), veiligheidsregio's, ambulancediensten, brandweer, politie, (vaar)wegbeheerders (gemeentes, provincie en hoogheemraadschap) en bewonersorganisaties. Dit gebeurt op reguliere basis en is sinds instelling van de gewichtsbepanking geïntensiveerd. Samen met deze organisaties wordt gekeken welke maatregelen in het bereikbaarheidsplan het meest effectief zijn en op welke wijze Rijkswaterstaat de sector kan helpen.

Vraag 5

Zou u de voorgaande vraag ook specifiek willen beantwoorden met betrekking tot de aanscherpingen voor vrachtverkeer naar 25 ton in de eerste vier maanden?

Antwoord 5

Zie beantwoording van vraag 3 en 4. Tijdens het eerste deel van de werkzaamheden wordt het verkeer in beide richtingen met versmalde rijstroken over één helft van de brug geleid (zogenaamd 4-0-systeem), terwijl de andere helft van de brug versterkt wordt. Het verkeer wordt daarmee tijdens het eerste deel van de werkzaamheden over een nog niet versterkt deel van de brug geleid. Hierdoor wordt deze helft van de brug zwaarder belast en geldt er gedurende deze situatie, op basis van berekeningen van belasting, een gewichtsbepanking van 25 ton. In de gesprekken over de impact van de gewichtsbepanking komt het effect van deze beperking aan de orde.

Vraag 6

Heeft u in kaart laten brengen welke gevolgen het afsluiten van de oprit Purmerend Weidevenne richting Hoorn heeft op de doorstroming, economische schade, sluipverkeer, overlast op andere wegen, invloed op de leefbaarheid en aanrijtijden van de nooddiensten?

Antwoord 6

Rijkswaterstaat brengt dit momenteel in kaart in samenwerking met de gemeenten Purmerend en Wormerland en de veiligheidsregio's en hulpdiensten. Het hele verkeersnetwerk van Rijkswegen, provinciale wegen, gemeen-

telijke wegen en wegen van waterschappen in Noord-Holland wordt beschouwd. Daarbij wordt gekeken naar de optimalisatie van de doorstroming en de capaciteit van het gehele netwerk. Maatregelen om die optimalisatie te bereiken kunnen helaas lokaal wel een negatief effect hebben.

Vraag 7

Zou u voorgaande vraag ook afzonderlijk en per aspect willen beantwoorden wat betreft de oprit bij Purmerend Centrum richting Amsterdam en de afrit naar Purmerend Centrum?

Antwoord 7

Zie beantwoording vraag 6. Rijkswaterstaat brengt dit voor het gehele verkeersnetwerk van Noord-Holland in kaart.

Vraag 8

Welke acties gaat u uitzetten als gevolg van de inschatting van Rijkswaterstaat dat er een totale overbelasting van de A7 tijdens de renovatie zal volgen? Zou u een tijdpad aan deze acties willen koppelen?

Antwoord 8

Rijkswaterstaat voert de komende periode de volgende acties uit:

- Theoretische modellering verkeershinder/impactanalyse voor het volledige verkeersnetwerk van Noord-Holland.
- Bereikbaarheidsplan met verkeersmanagement-, mobiliteitsmanagement-, en incidentmanagementmaatregelen. Dit gebeurt in overleg met regionale partijen en bedrijfsleven voor volledige het verkeersnetwerk Noord-Holland. Dit is naar verwachting half november gereed. Daarna wordt deze uitgevoerd en vindt implementatie van de maatregelen plaats.
- De publiekscommunicatiecampagne start eind dit jaar.
- Het voeren van gesprekken en houden van informatieavonden waarin toelichting wordt gegeven aan bewoners, bedrijfsleven, regionale overheden worden ingepland.

Vraag 9

In hoeverre vindt u dagelijkse files van twee uur of langer, die vervolgens ook nog maar beperkt oplossen, verantwoord?

Antwoord 9

In de hinderaanpak die door Rijkswaterstaat gehanteerd wordt is de norm om hinder tot een maximale vertraging van één uur te beperken. Alle inzet is er op gericht de vertraging verder te beperken.

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. Op dit moment wordt onderzocht welke maatregelen (zie beantwoording vraag 8) ervoor kunnen zorgen dat de extra reistijd beperkt blijft tot maximaal een uur. Gestreefd wordt de extra reistijd verder te beperken tot 40 minuten. Hiervoor is het nodig dat met de maatregelen 20% van het wegverkeer van de A7 af gaat. Dit is onderzocht op basis van de impactanalyse, beschikbare capaciteit weg en de verkeersintensiteiten.

Vraag 10

Zou u inzicht willen geven in de bestaande plannen om, zoals het nieuwsartikel het noemt, autoreizen te ontmoedigen?

Antwoord 10

Ja, dit gebeurt op diverse manieren, namelijk door een communicatiecampagne, onderzoeken van een beloningssysteem voor anders reizen, fietsplan, 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 inzet van langere treinen. Ook 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.

Vraag 11

Zijn er scenario's opgesteld van welke effecten het ontmoedigen van dit autoreizen heeft en of dit wel voldoende effect heeft?

Antwoord 11

De verwachting is dat eind 2023 de maatregelen die effect hebben helder zijn, evenals een inschatting van de effecten op het netwerk. Deze maatregelen worden geïnventariseerd, geanalyseerd en gezamenlijk afgewogen met de stakeholders, wegbeheerders, OV bedrijven en veiligheidsregio voordat hierover besloten wordt.

Vraag 12

Hoe reageert u in het kader van voorgaande vragen op het feit dat volgens het nieuwsartikel zelfs als een op de vijf van de automobilisten een andere oplossing vindt, overige weggebruikers nog altijd zo'n veertig minuten in een spitsfile staan?

Antwoord 12

De inzet is er op gericht de hinder zo veel als mogelijk te beperken. Hinder is helaas niet te voorkomen met dit soort grote renovaties. Het huidige wegennet ter plaatse is al zo fors belast dat alle verstoringen (ongeluk, extreem weer of werkzaamheden) leiden tot forse files.

Vraag 13

Zou u een impactanalyse willen laten maken van de invloed op de omliggende wegen, zoals de N244 en N247?

Antwoord 13

Ja, dat doet Rijkswaterstaat in samenwerking met de betrokken gemeentes en veiligheidsregio's.

Vraag 14

Op welke manier heeft u contact met projectteam van de gemeente Purmerend dat naar mogelijke oplossingen kijkt?

Antwoord 14

Het projectteam van Rijkswaterstaat heeft direct en intensief contact met het projectteam van gemeente Purmerend.

Vraag 15

Welke mogelijkheden zijn er om suggesties die dit projectteam doet, zoals het aanleggen van (tijdelijk) extra asfalt, te realiseren? Welke steun kunnen zij verwachten vanuit u en vanuit Rijkswaterstaat?

Antwoord 15

Effectieve maatregelen kunnen door of met behulp van Rijkswaterstaat worden gerealiseerd. Dat wordt nu zorgvuldig onderzocht. Ook tijdelijke fysieke aanpassingen worden onderzocht. Het aanleggen van extra/tijdelijk asfalt is niet realistisch in verband met voorbereiding en vergunningen (o.a. stikstof).

Vraag 16

Hoe beziet u het plan van grote transportbedrijven om transporten beter te verdelen?

Antwoord 16

Het plan van de transportsector betreft twee onderdelen: het ondersteunen van de brug vanaf de onderzijde (zie beantwoording op vraag 20) en de vraag aan de provincie en Rijkswaterstaat wat de transportsector zelf kan doen om overlast tot een minimum te beperken. Rijkswaterstaat en de sector zijn constructief met elkaar in gesprek waarbij de sector actief mee denkt om de hinder te beperken.

Vraag 17

Zou u uw reactie op het plan van deze bedrijven aan de Kamer willen sturen?

Antwoord 17

Zie beantwoording vraag 16. Op het plan over het ondersteunen vanaf de onderzijde wordt ingegaan bij de beantwoording van vraag 20.

Vraag 18

Zou u op elk van de in het nieuwsartikel «Zo'n verkeersinfarct kun je gebied echt niet aandoen»⁴ genoemde zorg, idee, bezwaar of aanpak van mensen of instanties afzonderlijk willen reageren (waaronder die van de heer Langedijk uit Medemblik en het Dijklander Ziekenhuis)?

Antwoord 18

Rijkswaterstaat voert gesprekken en houdt van informatieavonden waarin een toelichting wordt gegeven aan bewoners, bedrijfsleven, regionale overheden. Deze worden ingepland.

Vraag 19

Wat doet u eraan en wat doet Rijkswaterstaat eraan om de harmonie tussen alle betrokken partijen goed te houden? Welke rol ziet u voor zichzelf hierin?

Antwoord 19

Rijkswaterstaat is in goed overleg met alle partijen. Projectinformatie en effecten op de doorstroming en beoogde maatregelen om de hinder zo veel als mogelijk te beperken worden open gedeeld en besproken. Deze maatregelen worden gezamenlijk afgewogen voordat hierover besloten wordt.

Vraag 20

Waarom is het alternatieve plan over repareren vanaf de onderzijde niet meegenomen? Welke bezwaren zijn er tegen reparatie vanaf die onderzijde?

Antwoord 20

In een eerder stadium is het versterken vanaf de onderzijde van de brug (het ondersteunen van de brug middels een tijdelijke constructie) als volwaardig alternatief onderzocht. Dit alternatief is afgefallen vanwege 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 van de weg en vaarweg onder de brug 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 voor 30 jaar.

Vraag 21

Zou u inzicht willen geven in wat de effecten zijn op de doorstroming, leefbaarheid en sluijverkeer als er voor repareren vanaf de onderzijde wordt gekozen? Hoe lang is dan de levensduur?

Antwoord 21

De hinder voor de wegen onder de brug wordt groter, omdat er bij dit alternatieve plan meer werkzaamheden aan de onderzijde verricht moeten worden. Er is namelijk voldoende ruimte nodig om onder de brug te kunnen werken. Dit vraagt om een groter werkgebied waardoor de wegen onder de brug (deels) moeten worden afgezet. De hinder op de A7 ligt wel aanzienlijk lager, omdat er geen lange hinderperiode meer is.

De inschatting van de restlevensduur na versterking via de onderzijde is 10–15 jaar, waarna de brug alsnog moet worden aangepakt, zie beantwoording vraag 20. Het afsluiten van de brug wordt daarmee dus niet voorkomen, maar uitgesteld.

⁴ Noordhollands Dagblad, 25 oktober 2023, «Zo'n verkeersinfarct kun je gebied echt niet aandoen», https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20231024_65803838.