

Vergaderjaar 1994–1995

22 100

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 februari 1995

Met het oog op het nota-overleg «Verkeersveiligheid» van 6 februari 1995 en naar aanleiding van vragen van de VVD breng ik u op de hoogte van mijn bevindingen met betrekking tot **de recent opgetreden gladheid**.

Nederland is tijdens het Kerstweekeinde en op zondag 8 januari geconfronteerd met een exceptionele ijzelvorming. Hierdoor zijn aanzienlijke problemen voor het wegverkeer ontstaan. Op die drie dagen tezamen hebben ongeveer 400 ongevallen op het hoofdwegennet plaatsgevonden, waarvan 80% op wegvakken met **zeer open asfaltbeton (ZOAB)**.

Naar aanleiding hiervan heb ik een onderzoek in laten stellen naar de feitelijke gebeurtenissen, om vast te kunnen stellen welke maatregelen nodig zijn. Temeer daar de toepassing van ZOAB op het hoofdwegennet thans vigerend beleid is. Ik geef hierbij een overzicht van alle ontwikkelingen in de loop der tijd, afwegingen en besluitvorming die hebben geleid tot het op grote schaal toepassen van ZOAB. Deze brief is opgesteld in nauwe samenwerking met het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD).

ZOAB is een asfaltmengsel dat is ontwikkeld ter verhoging van de verkeersveiligheid, onder andere door een betere waterafvoer dan bij dicht asfaltbeton (DAB). De eerste proefvakken waren gebaseerd op Engelse ervaringen, waar ZOAB werd toegepast op wegen en vliegvelden.

In 1972 is het eerste proefvak in Nederland aangelegd op de secundaire weg S5 bij Uchelen. Daarna volgden proefvakken op de A12 bij Zeist, Houten en Veenendaal. Geleidelijk werd het aantal proefvakken uitgebreid.

In de winter van 1978/1979 werden de eerste problemen gemeld met de gladheidsbestrijding. Deze problemen werden geweten aan de relatief

kleine vakken, waarop het in de praktijk niet mogelijk was met een aangepast strooiregime de gladheid te bestrijden.

In 1986 is over de ervaringen in de voorgaande jaren een eindrapportage opgesteld door het toenmalig Studiecentrum Wegenbouw (SCW). Bij de beoordeling van ZOAB heeft ook de gladheidsbestrijding een rol gespeeld. Echter, in de periode 1979–1986 hebben zich nauwelijks ijzelomstandigheden voorgedaan, waardoor dit aspect niet in voldoende mate kon worden meegenomen.

De verwachte positieve effecten op de verkeersveiligheid door het waterafvoerend vermogen (ontbreken spat- en sproeiwater), voorkomen van vervorming (o.a. spoorvorming) en grotere zichtbaarheid van belijning waren duidelijk. Daarnaast bleek een lagere geluidsproductie (ca. 3 dBA). De nadelen van ZOAB bleken een geringere sterkte van de konstruktie en een kortere levensduur, waardoor de kosten hoger zijn, intensievere gladheidsbestrijding en, zoals later bleek, een lagere stroefheid kort na de aanleg.

De balans van voor- en nadelen viel positief uit, waarbij de kans van voorkomen van situaties waarin voor- en nadelen optreden werd meegewogen. Hierbij is onder andere in aanmerking genomen dat gemiddeld slechts enkele uren per jaar ijzelvorming optreedt, terwijl het wegdek een veel groter deel van de tijd nat is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 1987 besloten om ZOAB toe te passen op autosnelwegen met een intensiteit van meer dan 35 000 motorvoertuigen/etmaal. Dit besluit is bij de behandeling van de begroting voor 1988 in de Tweede Kamer aan de orde geweest.

De belangstelling voor ZOAB werd versterkt, omwille van de geluidsreducerende werking. Dat is een extra aanleiding geweest om in SVV-II deel d (1990) de doelstelling op te nemen het gehele hoofdwegennet van ZOAB te voorzien. Met de behandeling van SVV II deel d is voor deze beleidskeuze de instemming van de Tweede kamer verkregen. Vanaf 1987 is het ZOAB-programma door de diensten van de Rijkswaterstaat ter hand genomen en is thans zover gevorderd dat ongeveer een kwart van de rijkswegen van ZOAB is voorzien. Uit een NIPO-enquête onder weggebruikers in 1993 bleek grote waardering voor het rijcomfort en de verkeersafwikkeling op ZOAB.

Overigens vindt nog steeds onderzoek plaats naar mogelijkheden voor een verdere optimalisatie van ZOAB.

Naar aanleiding van een tweetal ongevallen met dodelijke afloop in 1991 is onderzoek verricht naar de aanvangstroefheid van ZOAB. Hieruit bleek dat ZOAB direct na aanleg zowel bij droog als nat wegdek een geringere remvertraging – een langere remweg – heeft dan dicht asfaltbeton (DAB). De Tweede Kamer is in de periode 1992–1993 op de hoogte gebracht van deze problematiek.

Momenteel wordt in samenwerking met het bedrijfsleven fundamenteel onderzoek verricht naar mogelijkheden om de aanvangstroefheid te verhogen. Het is op dit moment niet aan te geven wanneer bruikbare resultaten beschikbaar komen. Zolang geen oplossing is gevonden om de aanvangstroefheid te verhogen, wordt doorgegaan met het plaatsen van borden bij nieuw aangelegd ZOAB met de waarschuwing voor de weggebruiker dat er op een langere remweg gerekend moet worden.

In 1993 heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van ZOAB. De SWOV constateerde dat er geen verschil werd waargenomen tussen

ZOAB en DAB. De SWOV vermoedt dat de weggebruiker de in potentie grotere veiligheid direct omzet in hogere snelheden en kortere volgafstanden. Naar aanleiding hiervan zijn vervolgonderzoeken ingesteld waarbij, naast onderzoek naar hogere snelheden en kortere volgafstanden op ZOAB, gericht onderzoek wordt gedaan naar ongevallen bij weefvakken, op- en afritten, etc. Situaties met optredende gladheid zullen in dit onderzoek worden meegenomen. Verwacht wordt de resultaten van dit onderzoek rond de zomer beschikbaar te hebben.

Ook naar gladheidsbestrijding op ZOAB is de laatste jaren onderzoek verricht. Beperking hierbij is de afhankelijkheid van klimatologische omstandigheden. Eind 1991 zijn de ervaringen van winterse omstandigheden op ZOAB geëvalueerd. In het toen verschenen rapport «Gladheidsbestrijding op zeer open asfaltbeton» van de Rijkswaterstaat is geconcludeerd dat de gladheidsbestrijding op ZOAB anders ingericht dient te worden dan op DAB. Deze conclusie heeft geleid tot een strooiadvies op ZOAB – extra strooien met een andere (tevens zwaardere) samenstelling van het strooimengsel –, dat als instructie onder de aandacht van RWS-beheerders is gebracht. In andere Europese landen zijn ook onderzoeken verricht naar gladheidsbestrijding op ZOAB, waaronder onderzoek naar dooimiddelen. Dat heeft geen nieuwe gezichtspunten opgeleverd. In het buitenland bestrijdt men de gladheid op ZOAB net als in Nederland met zout.

Naar de oorzaken van de gebeurtenissen tijdens de Kerstdagen en op 8 januari, is ook onderzoek verricht. Alhoewel een deel van de onderzoeken nog loopt kan reeds worden vastgesteld dat de volgende factoren in hoofdzaak bepalend zijn geweest. De weersomstandigheden waren extreem: ernstige ijzelvorming en gedurende langere tijd regen, gecombineerd met een lucht- en wegdektemperatuur beneden het vriespunt. Omdat ijzel werd voorspeld heeft de Rijkswaterstaat preventief gestrooid volgens de daarvoor geldende instructies. De verkeersintensiteiten waren echter laag, waardoor de pompende werking van de autobanden – die zorgt dat het zout aan de oppervlakte van het ZOAB blijft – zich onvoldoende voordeed. Ook mag worden verondersteld dat vanwege het weekend veel weggebruikers niet volledig op de hoogte waren van de feitelijk situatie.

Het gelijktijdig aanwezig zijn van genoemde factoren mag uitzonderlijk genoemd worden. Verder bestaat bij weggebruikers de algemene indruk dat bij gladheid het rijden op het hoofdwegennet niet bijzonder veel problemen oplevert. Samen met de KLDP ben ik van mening dat het maximale is gebeurd om tijdig voor ijzelvorming te waarschuwen.

Het voorgaande heeft mij doen besluiten tot het uitvoeren van een aantal acties om beter te kunnen optreden in periodes voorafgaande aan en tijdens ijzelvorming:

1. Het nagaan van mogelijkheden om een hogere effectiviteit van strooimiddelen te bereiken. Ook zal de Rijkswaterstaat nagaan in hoeverre toepassing van andere stoffen als dooimiddel mogelijk is, waarbij ervaringen uit het buitenland worden meegenomen. Ook zal contact worden opgenomen met instanties in buurlanden waar tijdens de Kerstdagen ook sprake was van ijzelvorming, om ervaringen uit te wisselen. Voorts zal worden bezien of de strooi-instructies verbetering behoeven.
2. Bij wegen waar verkeerssignalering aanwezig is, zal in geval van ijzelvorming en geringe intensiteit, het verkeer naar één rijstrook worden geleid. Op die manier kan beter gebruik worden gemaakt van de

pompde werking van autobanden en zullen strooiacties effectiever zijn. Nagegaan wordt of ook op wegvakken zonder signalering dergelijke maatregelen getroffen kunnen worden. Hierbij wordt gedacht aan mobiele rijstroosignalering.

3. De uitvoering van het verkeerbeheersingsprogramma biedt – door de uitbreiding van verkeerssignalering en informatievoorziening aan de weggebruiker door middel van dynamische route-informatiepanelen (DRIPS) – mogelijkheden om de onder 2 genoemde opties uit te voeren. Ik zal daarbij bezien of de bestrijding van ijselvorming tot additionele wensen leidt.

4. Samen met de KLPD zal worden onderzocht of informatievoorziening onder bijzondere omstandigheden kan worden verbeterd.

Gezien het grote voordeel van ZOAB ten opzichte van DAB en de hiervoor genoemde maatregelen om de verkeersveiligheid te waarborgen, heb ik in overleg met de KLPD vastgesteld dat er geen redenen zijn om mijn beleid ten aanzien van de toepassing van ZOAB te herzien.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink