

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2004

Via deze brief informeer ik u over de actuele situatie ten aanzien van de stroefheid op enkele (snel)wegen in met name Zuid-Holland en de achtergronden daarvan.

Metingen van de kwaliteit van het wegdek

Ieder jaar, in de periode van september tot en met april, wordt de helft van de ruim 5000 km hoofdrijbaan die het rijk in beheer heeft gemeten. Daarbij wordt niet alleen de stroefheid gemeten, maar ook scheurvorming, spoorvorming, verlies van steenslag en vlakheid. Ieder wegvak wordt dus eens in de twee jaar gemeten. Dat gebeurt op de *rechter* rijstrook, omdat daar doorgaans het meeste verkeer en de meeste vrachtauto's rijden, waardoor de slijtage op de rechter rijstrook maatgevend is voor de conditie van de gehele rijbaan. De metingen vormen de basis voor de onderhoudsplanning voor het hoofdwegenet.

In januari en februari 2004 is gerapporteerd op grond van metingen die in de periode oktober 2003 tot januari 2004 in Zuid-Holland zijn uitgevoerd. Daaruit bleek dat de rechter rijstrook van een fors aantal rijkswegen in Zuid-Holland, waaronder die van de noordbaan van de A12 tussen Zoetermeer en Den Haag, net onder de stroefheidsnorm van 0,38 zat. Dat was opmerkelijk.

Wat de situatie in Zuid-Holland uitzonderlijk maakt, zijn twee zaken: de leeftijd en de omvang van de betrokken wegvakken. Deze waren in Zuid-Holland nog maar 5 à 8 jaar oud toen de onvoldoende stroefheid geconstateerd werd, terwijl de rechter rijstrook normaal gesproken zo'n 10 jaar meegaat. De wegvakken in Zuid-Holland waarvan de stroefheid op de rechter rijstrook te laag is, hebben een totale lengte van 41 km. Dit is 8½% van de rijkswegen in Zuid-Holland; dat is ruim boven het normale schadebeeld.

Op grond van 20 jaar ervaring met Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) blijkt dat tot nu toe het dominante schadebeeld verlies van steenslag is en niet onvoldoende stroefheid. Bij de jaarlijkse metingen komt onvoldoende stroefheid doorgaans voor op wegdekken van één tot een paar honderd meter op wegen die aan het eind van hun levensduur zijn.

Ter vergelijking: op de rijkswegen buiten Zuid-Holland bedroeg de gezamenlijke lengte van wegvakken met onvoldoende stroefheid 15,7 km. Dat is een ¼% van het totaal. Bovendien waren veruit de meeste van deze wegvakken aan het eind gekomen van hun reguliere levensduur. Dit is een gebruikelijk schadebeeld. Er is altijd wel een wegvak dat iets sneller slijt dan verwacht (bijvoorbeeld als gevolg van ongevallen of verlies van lading). De metingen dienen mede om dit soort tekortkomingen te signaleren.

Van de 15,7 km is inmiddels het wegvak op 10,8 km vervangen. Op 4,9 km wegvak zijn waarschuwborden geplaatst en zal het wegdek in 2005 vervangen worden. Dit betekent dat het probleem van jong asfalt zich op Zuid-Holland concentreert.

Ongevallen op de A12

In de nacht van 15 op 16 oktober 2004 vonden op de noordbaan van de A12 op 3 locaties ongevallen plaats. Hierbij waren 45 auto's betrokken en vielen 12 gewonden. Of onvoldoende stroefheid van het wegdek hierbij een rol heeft gespeeld, wordt nog onderzocht. Momenteel worden door RWS, het KLPD en de politie Haaglanden nadere analyses verricht, zowel verkeerskundig als wegbouwkundig. Deze analyses zijn eind december 2004 gereed.

Naar aanleiding van de ongelukken zijn er op het betreffende deel van de A12 nieuwe stroefheidsmetingen verricht. Daarbij bleek de problematiek op de rechter rijstrook onveranderd ten opzichte van vorig jaar.

Bij de meting kwam echter een tweede probleem naar voren: op enkele plekken op de *middelste* rijstrook werd een stroefheid gemeten die ver onder de norm lag, namelijk 0,32 – 0,34. Dit is zeer uitzonderlijk: zoals gezegd slijt de rechter rijstrook normaliter het snelst, omdat deze doorgaans het zwaarst wordt belast.

Gegeven de situatie op de middelste rijstrook bij Zoetermeer heeft RWS geanalyseerd op welke andere plekken van het hoofdwegennet zich eventueel een vergelijkbaar risico zou kunnen voordoen op de middelste rijstrook. Dit bleek op 15 km van het totale hoofdwegennet van ruim 5000 km hoofdrijbaan. RWS heeft op deze 15 km meteen de stroefheid op de middelste rijstroken gemeten. Deze metingen zijn uitgevoerd op 8 en 9 november 2004. Overal op deze 15 km bleek de stroefheid te voldoen aan de norm. De lage stroefheid op de middelste rijstrook bij Zoetermeer is dus uniek.

Aanpak

RWS heeft als interne richtlijn dat meteen maatregelen genomen worden indien de stroefheid onder de norm van 0,38 komt. Als onvoldoende stroefheid geconstateerd is, wordt het betreffende wegvak – voor zover dat nog niet was gebeurd – meteen opgenomen in de planning voor de vervanging van wegdekken. Op grond van het niveau van verkeersveiligheid op de rijkswegen en de geldende wetten regelgeving en jurisprudentie op dit gebied worden totdat het wegdek daadwerkelijk vervangen is, de volgende tijdelijke maatregelen getroffen. Indien de stroefheid 0,36 – 0,37 bedraagt, wordt de weggebruiker gewaarschuwd via een bord «slipgevaar» en als de stroefheid verder onder de norm ligt, wordt de snelheidslimiet verlaagd tot 70 km/uur en worden de weggebruikers

gewaarschuwd via een bord slipgevaar. In bochten wordt altijd een snelheidslimiet ingesteld van 70 km/uur indien de stroefheid onder de norm ligt.

Na de constatering van onvoldoende stroefheid zijn in Zuid-Holland de volgende maatregelen genomen.

In drie *bochten* waar de stroefheid net onder de norm zat, zijn door Rijkswaterstaat snelheidsbeperkingen ingevoerd. Dit betrof de Fokkerbocht in de A16 bij de Drechtunnel en een tweetal bochten op het Prins Clausplein.

Voor rechte wegvakken zijn toen nog geen tijdelijke maatregelen ingevoerd. Dit was niet conform de interne Rijkswaterstaatrichtlijnen. Rijkswaterstaat heeft wel onderzoek ingesteld naar de oorzaken van de relatief snelle stroefheidsdaling van het wegdek. Nadat de ongevallen op de A12 nabij Zoetermeer hadden plaatsgevonden zijn alsnog waarschuwingborden geplaatst en snelheidsbeperkingen van kracht geworden.

In afwachting van de plaatsing van de borden is in Zuid-Holland momenteel via de matrixborden boven de weg een snelheidsbeperking ingevoerd van 70 km/uur op alle 41 km wegvakken waar de stroefheid onder de norm lag.

De plaatsing van de borden geschiedt conform de hierop van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Bij de plaatsing van de borden zal voorkomen worden dat waarschuwingen en de opheffing van waarschuwingen elkaar snel opvolgen: dicht bij elkaar liggende wegvakken met onvoldoende stroefheid zullen als één traject worden behandeld. Het is om deze reden en om reden van verkeersveiligheid, denk aan het geleidelijk teruggaan in snelheid van 120 km/uur naar 70 km/uur, dat de totale lengte van de wegvakken waar deze maatregelen worden getroffen ongeveer 100 km is. De wegvakken in Zuid-Holland waar deze maatregelen zijn getroffen staan in de bijlage vermeld.

Gezien het drukke verkeer op de betreffende wegen kunnen de borden in de middenberm alleen 's nachts en onder strenge verkeersmaatregelen geplaatst worden. In de nacht van 15 op 16 november is begonnen met de plaatsing; deze actie zal binnen 14 dagen worden afgerond. Totdat de borden geplaatst zijn, blijven de snelheidslimieten op de matrixborden van kracht.

Ik vind de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de Randstad, mede vanwege de hoge verkeersintensiteiten, dermate belangrijk dat ik in deze noodsituatie opdracht heb gegeven om het wegdek met spoed te vernieuwen op alle wegen waar conform de interne richtlijnen snelheidsbeperkingen gelden (A12, A4/A16, A15, A27 en A44). Deze maatregelen zullen, indien de weersomstandigheden dit toestaan, nog dit jaar uitgevoerd worden.

Bij de wegvakken waar conform de richtlijnen geen snelheidsbeperking hoeft te worden ingesteld en met borden op slipgevaar wordt gewezen, zal het wegdek uiterlijk voorjaar 2005 vernieuwd zijn.

Gezien het belang om deze noodsituatie zo spoedig mogelijk op te lossen, zal ik voorbij gaan aan de reguliere aanbestedingsregels. Anders zou het tot september duren alvorens deze stroefheidsproblemen uit de wereld zijn. Dat vind ik onaanvaardbaar; ik ben hierdoor overvallen en wil verkeersveiligheid niet ondergeschikt maken aan aanbestedingsregels. Ik ga er van uit dat de aannemerij begrijpt van welke noodsituatie hier sprake is en begrip heeft voor de afwijking van de reguliere aanbestedingsregels.

Onderzoek

In januari en februari 2004 zijn de rapportages opgesteld op basis van de metingen uit de periode oktober 2003 – januari 2004, waaruit bleek dat er sprake was van onvoldoende stroefheid. Dit was aanleiding om onderzoek te starten naar de oorzaken van de relatief snelle stroefheiddaling van het wegdek. In een laboratorium worden diverse boorkernen onderworpen aan slijtageproeven.

Ik heb opdracht gegeven te onderzoeken hoe het kan dat het asfalt in Zuid-Holland zijn stroefheid zo snel verloren heeft. De stroefheidsproblematiek heeft bij mij diverse vragen opgeroepen die ik beantwoord wil zien. Zo vind ik het opmerkelijk dat de geconstateerde problematiek alleen speelt op de rijkswegen in Zuid-Holland.

Ik heb gevraagd om bij de beantwoording van de vragen alle relevante factoren in beschouwing te nemen, zoals: lag het aan de asfaltsoort, de gebruikte steenslag, de eigenschappen van de steenslag, de herkomst van de steenslag, de asfaltcentrale waaruit het asfalt afkomstig was en / of de aannemers.

Deze proeven zijn arbeidsintensief, omdat het slijtageproces van 10 jaar in een laboratorium nagebootst moet worden. Het resultaat van bovenstaande onderzoeken verwacht ik eind december 2004.

Communicatie

Aangezien ik veel signalen ontvang dat de weggebruiker niet op de hoogte is van het nut en de noodzaak van de snelheidsbeperkende maatregelen op delen van de rijkswegen in Zuid-Holland, ben ik een actief communicatieproces gestart, onder andere via de RWS-info-lijn 0800-8002, de relevante websites van VenW, de providers van verkeersinformatie (VID en ANWB), via de radio en de dagbladen.

Vervolg

Zodra de onderzoeken gereed zijn, zal ik u over het resultaat daarvan informeren. Ik zal u dan tevens berichten welke maatregelen ik zal treffen om herhaling te voorkomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Rijksweg	Rijrichting	Strook	Van Km	Tot Km	stroefheid		straal of rechtstand
					< 0,36	0,36 ≤ x < 0,38	
A4	Amsterdam-Hoek v Holland	1 rijstrook	31,100	31,500		x	rechtstand
		1 rijstrook	32,500	32,600		x	straal
		1 rijstrook	34,500	35,700		x	rechtstand
		2 rijstroken	36,900	37,000		x	rechtstand
		1 rijstrook	37,000	38,400		x	rechtstand
		1 rijstrook	40,700	42,400		x	rechtstand
		1 rijstrook	44,000	45,000		x	straal
		1 rijstrook	46,700	47,000		x	rechtstand
A4	Hoek v Holland-Amsterdam	1 rijstrook	49,300	49,400		x	rechtstand
		1 rijstrook	45,900	43,600		x	straal
		1 rijstrook	42,000	38,300		x	rechtstand
		1 rijstrook	36,000	34,500	x		rechtstand
N11	Bodegraven – Leiden	1 rijstrook	8,900	9,100		x	straal
A12	Den Haag – Utrecht	1 rijstrook	3,600	5,700	x		rechtstand
		1 rijstrook	7,200	7,700	x		straal
A12	Utrecht – Den Haag	1 rijstrook	8,200	11,000		x	straal
		1 rijstrook	11,000	11,600		x	rechtstand
		1 rijstrook	11,600	13,000		x	rechtstand
		1 rijstrook	13,000	13,600		x	rechtstand
		1 rijstrook	14,400	14,900		x	rechtstand
		2 rijstroken	15,200	15,700		x	straal
		1 rijstrook	26,200	26,700		x	rechtstand
		1 rijstrook	40,400	40,200	x		rechtstand
		1 rijstrook	32,500	31,800		x	rechtstand
		1 rijstrook	13,000	12,800		x	rechtstand
A13	Rotterdam – Pr. Clausplein	1 rijstrook	11,200	5,500	x		straal
		3 rijstroken	5,500	3,500	x		rechtstand
		3 rijstroken	12,200	10,300		x	straal
A20	Hoek van Holland – Gouda	1 rijstrook	5,700	5,000		x	straal
		1 rijstrook	3,900	3,700		x	straal
A20	Gouda – Hoek van Holland	1 rijstrook	48,300	48,700		x	straal
		2 rijstroken	47,700	48,000		x	straal
		1 rijstrook	46,500	47,700		x	straal
		2 rijstroken	46,500	45,900		x	straal
		1 rijstrook	42,990	43,000		x	rechtstand
A44	Amsterdam – Den Haag	1 rijstrook	40,000	40,500		x	rechtstand
		1 rijstrook	41,000	40,200		x	rechtstand
		2 rijstroken	42,300	41,100	x		rechtstand
A44	Den Haag – Amsterdam	1 rijstrook	8,900	9,000		x	rechtstand
		1 rijstrook	10,500	10,900		x	straal
		2 rijstroken	10,900	11,200		x	rechtstand
		1 rijstrook	11,200	11,600		x	rechtstand
		2 rijstroken	12,100	12,200		x	rechtstand
		1 rijstrook	13,500	14,000		x	straal
		1 rijstrook	15,400	15,600		x	rechtstand
		2 rijstroken	18,700	21,000		x	straal
		1 rijstrook	21,000	21,500	x		rechtstand
		1 rijstrook	22,600	22,700		x	rechtstand
		1 rijstrook	23,400	24,100		x	rechtstand
		1 rijstrook	24,400	25,700		x	rechtstand
		1 rijstrook	25,900	26,000		x	rechtstand
		1 rijstrook	26,800	27,000		x	rechtstand
		1 rijstrook	27,000	26,800	x		rechtstand
		1 rijstrook	25,700	25,400		x	rechtstand
		2 rijstroken	25,000	25,100		x	rechtstand
2 rijstroken	24,900	24,800		x	rechtstand		
2 rijstroken	24,800	24,700		x	rechtstand		
2 rijstroken	24,700	24,400		x	rechtstand		
2 rijstroken	24,100	22,800		x	rechtstand		
1 rijstrook	21,500	21,400		x	rechtstand		
1 rijstrook	20,200	20,100		x	rechtstand		
1 rijstrook	19,900	19,200		x	straal		
1 rijstrook	18,800	18,700		x	rechtstand		
1 rijstrook	17,700	17,600		x	rechtstand		
1 rijstrook	16,300	15,900		x	rechtstand		

		stroefheid					
Rijksweg	Rijrichting	Strook	Van Km	Tot Km	< 0,36	0,36= \leq x<0,38	straal of rechtstand
A4							
VW*y		1 rijstrook	47,000	47,100		x	straal
		1 rijstrook	46,300	46,400		x	straal
		1 rijstrook	45,800	46,000		x	straal
A4							
VWN		1 rijstrook	49,900	50,000		x	straal
		1 rijstrook	49,800	49,700		x	straal
A4							
VWx		1 rijstrook	48,600	48,200		x	straal
A12							
VWh		1 rijstrook	26,900	27,000		x	straal
		1 rijstrook	26,500	26,600		x	straal
A12							
VWp		1 rijstrook	5,100	5,200		x	straal
A12							
VWr		1 rijstrook	6,100	6,300		x	straal
A15	Nijmegen – Rotterdam	3e rijstrook	74,900	74,100		x	straal
A15	Nijmegen – Rotterdam (parallelbaan)	alle rijstroken	96,600	94,700			
A15	Rotterdam – Breda (verbindingsweg)	alle rijstroken	95,400	95,800		x	straal
A15	Rotterdam – Nijmegen	3e rijstrook	71,900	72,000			
A15	Rotterdam – Nijmegen	3e rijstrook	73,600	74,100		x	rechtstand
A15	Rotterdam – Nijmegen	3e rijstrook	79,200	79,800		x	rechtstand
A15	Rotterdam – Nijmegen	2e rijstrook	90,200	94,300		x	rechtstand
A15	Rotterdam – Nijmegen	2e rijstrook	94,400	96,700		x	rechtstand
A15	Rotterdam – Nijmegen (parallelbaan)	alle rijstroken	94,500	96,600		x	straal
A16	Breda – Rotterdam	3e rijstrook	42,500	35,300		x	rechtstand
A16	Breda – Rotterdam (Drechttonnel)	2e rijstrook	34,340	33,770		x	straal
A16	Breda – Rotterdam (parallelbaan)	2e rijstrook	34,900	34,340		x	straal
A16	Breda – Rotterdam (parallelbaan)	2e rijstrook	33,770	33,300		x	straal
A16	Breda – Rotterdam (parallelbaan)	4e rijstrook	33,200	29,400		x	rechtstand
A16	Rotterdam – Breda	4e rijstrook	29,400	30,800			
A16	Rotterdam – Breda	2e rijstrook	30,800	30,900			
A16	Rotterdam – Breda	3e rijstrook	36,200	37,000			
A16	Rotterdam – Breda	3e rijstrook	37,800	41,000		x	rechtstand
A16	Rotterdam – Breda	3e rijstrook	41,700	42,600		x	rechtstand
A16	Rotterdam – Breda	3e rijstrook	43,500	44,300		x	rechtstand
A16	Rotterdam – Breda (parallelbaan)	2e rijstrook	33,770	34,340		x	straal
A16	Rotterdam – Breda (parallelbaan)	2e rijstrook	34,340	35,800			
A27	Breda – Utrecht	Alle rijstroken	37,600	43,000		x	rechtstand
A27	Breda – Utrecht	Alle rijstroken	43,100	52,285		x	straal
A27	Utrecht – Breda	2e rijstrook	52,285	50,300		x	rechtstand
A27	Utrecht – Breda	2e rijstrook	49,800	49,600			
A27	Utrecht – Breda	2e rijstrook	36,800	36,200			
A27	Utrecht – Nijmegen (verbindingslus)	alle rijstroken	36,400	36,500		x	straal
A27	Utrecht – Rotterdam (verbindingsweg)	alle rijstroken	36,800	36,900			
N3	Dordrecht – Papendrecht	2e rijstrook	9,700	9,600		x	rechtstand
N3	Dordrecht – Papendrecht	2e rijstrook	3,400	2,300		x	straal
N3	Dordrecht – Papendrecht	2e rijstrook	1,800	1,100		x	rechtstand
N3	Papendrecht – Dordrecht	2e rijstrook	1,100	1,800		x	rechtstand
N3	Papendrecht – Dordrecht	2e rijstrook	2,300	3,400		x	straal

* VW = verbindingsweg