Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/258120

Uw kenmerk
2021Z14610

Datum	22 september 2021
Onderwerp	Beantwoording Kamervragen over het bericht 'Gemeenten slaan alarm om volledige afsluiting A12: Ernstige gevolgen voor verkeer'

Geachte voorzitter,
Op 27 augustus ontving ik vragen van het lid P.C. de Groot over het bericht 'Gemeenten slaan alarm om volledige afsluiting A12: Ernstige gevolgen voor verkeer'. Hierbij ontvangt u de beantwoording van deze vragen.

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Gemeenten slaan alarm om volledige afsluiting A12: Ernstige gevolgen voor verkeer'? [1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is er een landelijke aanpak bij onderhoud van wegen om over te gaan op een gedeeltelijke of gehele afsluiting? Hoe vaak komt een gehele afsluiting op A-wegen voor in Nederland en wat is de reden dat er in dit geval gekozen is voor een volledige afsluiting?

Vraag 3
Op basis van welke argumenten is er gekozen voor een volledige afsluiting versus een gedeeltelijke afsluiting?

Antwoord 2 en 3
Rijkswaterstaat bekijkt per project wat de beste aanpak is. Hierbij wordt een afweging gemaakt op basis van de berekende effecten voor hinder, veiligheid, efficiëntie, onderliggend wegennet etc. Onderdeel van deze werkwijze is dat Rijkswaterstaat overleg voert met de regio (wegbeheerder).

[1] Omroepwest.nl, 12 augustus 2021, 'Gemeenten slaan alarm om volledige afsluiting A12: Ernstige gevolgen voor verkeer' (https://www.omroepwest.nl/nieuws/4436236/gemeenten-slaan-alarm-om-volledigeafsluiting-a12-ernstige-gevolgen-voor-verkeer).

Gehele afsluitingen op A-wegen worden in Nederland vaker toegepast. In veel gevallen (ca. 100x per jaar) betreft het weekendafsluitingen. Meerdaagse afsluitingen overdag op werkdagen komen minder dan tien keer per jaar voor. Rijkswaterstaat probeert gehele afsluiting van A wegen zoveel mogelijk te voorkomen, maar dit is niet altijd mogelijk, zoals nu bij de A12. Afgelopen winter heeft Rijkswaterstaat op dit traject reeds noodreparaties moeten uitvoeren. Er werd een groot onderhoudscontract voorbereid, maar bij de inspectie in april jl. bleek dat er dermate veel schade aan het asfalt was, dat er zo snel als mogelijk moest worden ingegrepen. Een nieuwe winter over dit asfalt kan meer en grotere schades opleveren met meer hinder als gevolg, omdat dit werk niet gepland kan worden.

Bij de werkzaamheden op de A12 is op basis van een financiële kosten/baten analyse, model verkeersberekeningen voor het hoofdwegennet en expert judgement gekozen voor een volledige afsluiting van meerdere dagen/nachten achtereen. Bij deze aanpak kan in een kortere tijdsperiode meer werk worden verzet (de verkeersmaatregelen hoeven maar één keer op- en afgebouwd te worden), is de hinder voor de weggebruiker het kortst en kan de veiligheid voor de weggebruiker en wegwerker beter worden gegarandeerd. De werkzaamheden zijn zo gepland dat ze zo min mogelijk overlappen met werkzaamheden op andere hoofdwegen die als omrijroute dienen, of met onderliggend wegennet die van belang is voor de bereikbaarheid van de omgeving.

Vraag 4
Wat bedraagt de extra reistijd ten gevolge van de afsluiting en het volgen van omleidingsroutes?

Antwoord 4
Uit modelberekeningen van het hoofdwegennet blijkt dat de extra reistijd op kan lopen tot 60 minuten in de spits. Dit betreft een modelberekening, de praktijk kan altijd anders uitvallen.

Vraag 5
Zijn de getroffen gemeenten en sectoren betrokken bij de keuze van een volledige wegafsluiting, die een enorme impact heeft op de bereikbaarheid? Welk overleg is hier de afgelopen weken nog over geweest? Hoe zorgt Rijkswaterstaat ervoor dat, ook in de toekomst, de rest van Nederland vroegtijdig en volledig geïnformeerd wordt over het afsluiten van deze en andere belangrijke verkeersaders?

Vraag 6
Zijn alle mogelijkheden in kaart gebracht om bij dit onderhoud voor zowel de omliggende regio's als Rijkswaterstaat de beste optie te bepalen? Ook in relatie tot andere wegwerkzaamheden in de regio?

Antwoord 5 en 6
In zijn algemeenheid betrekt Rijkswaterstaat haar omgeving bij het afsluiten van belangrijke verkeersaders en wordt de omgeving op verschillende manieren geïnformeerd over grootschalige werkzaamheden en de te verwachten hinder. Rijkswaterstaat heeft van verschillende gemeenten bezorgde signalen ontvangen. Rijkswaterstaat begrijpt de bezorgdheid en neemt de signalen serieus. Daarom zal

bij de Staat van de Infrastructuur, die uw Kamer in december a.s. zal ontvangen, beter inzichtelijk worden gemaakt welke grootschalige werkzaamheden per regio gepland staan. Rijkswaterstaat hecht er grote waarde aan de omgeving vroegtijdig te betrekken bij grootschalige werkzaamheden. In de recente bestuurlijke overleggen MIRT is dit ook een specifiek agendapunt en wordt de hinderaanpak jaarlijks geagendeerd. Op basis van de afspraken in deze bestuurlijke overleggen wordt momenteel de hinderaanpak vernieuwd. De ervaringen uit dit project zullen hierbij worden betrokken. Uw Kamer wordt hierover dit jaar geïnformeerd.

De werkzaamheden waren gepland van 20 tot 30 augustus, een relatief verkeersluwe periode, om zo de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken. Vanwege conflicterende werkzaamheden op het onderliggend wegennet, waaronder de N228, heeft Rijkswaterstaat op verzoek van stakeholders besloten de werkzaamheden te verplaatsen. Daarnaast maakte de veiligheidsregio zich zorgen vanwege evenementen in de regio.

Rijkswaterstaat heeft daarop in juni een expertsessie georganiseerd met de provincies Utrecht en Zuid-Holland, gemeenten (wegbeheerders in de regio), hulpdiensten, Veiligheidsregio's en politie. Conclusie van deze sessie was dat de regio een lichte voorkeur heeft voor uitvoering in de herfstvakantie, maar dat alle andere opties (van 9 aaneengesloten dagen) tussen zomer en herfst ook acceptabel waren.

Vervolgens heeft Rijkswaterstaat in een bestuurlijk overleg met de omgeving afgesproken alle opties onderling af te wegen. In deze afweging viel de herfstvakantie als optie af omdat 1) de werkzaamheden zouden interfereren met andere werkzaamheden van Rijkswaterstaat en daardoor de benodigde omleidingsroutes (noord via A2, A9 en A4 en zuid via A2, A27 en A15) niet beschikbaar zouden zijn of te zwaar belast zouden worden en 2) dat hoe dichter het najaar nadert, de kwaliteit van het asfalt steeds meer onder druk komt te staan, vanwege de vaak slechtere weersomstandigheden. Bij het verwerken van asfalt moet namelijk rekening worden gehouden met de combinatie van wind, regen en temperatuur. Algemeen geldt dat hoe slechter de weersomstandigheden zijn, hoe meer de
kwaliteit van het asfalt onder druk komt te staan.
Daarmee zou de kans op uitloop van werkzaamheden groter worden. Conclusie van deze afweging was dat dat deze werkzaamheden van de zomer van 2021 naar eind september 2021 (zie ook antwoord 7 en 8) zijn verplaatst. Er zijn dan geen werkzaamheden op het onderliggend wegennet die conflicteren met de omleidingsroutes.

Vanaf medio juni is overleg gevoerd met de gemeenten om de werkzaamheden en benodigde verkeersmaatregelen verder af te stemmen. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat ook bestuurlijk regelmatig contact gehad. Daarnaast is met diverse grote logistieke organisaties en bedrijven, zoals TLN, Snel Shared Logistics, Jongeneel, Evofenedex, Jumbo en Westfort eveneens contact geweest. Ook zijn en worden omwonenden en weggebruikers geïnformeerd over de geplande werkzaamheden op de A12 en de te verwachten hinder. Dit gebeurt via diverse kanalen, zoals persberichten, advertenties in lokale weekbladen, social media, berichtgeving in online navigatieapps en informatieborden langs de weg.

Tijdens de werkzaamheden aan de A12 wordt dagelijks gemonitord op veiligheid en verkeersmanagement en wordt hierop geanticipeerd en indien nodig bijgestuurd.

Vraag 7
Is er geanalyseerd wat de gevolgen zijn van de volledige afsluiting voor het onderliggende wegennet en de verkeersveiligheid rondom bijvoorbeeld scholen, winkelgebieden en wijken binnen de bebouwde kom?

Vraag 8
Is er geanalyseerd in hoeverre het onderliggend wegennet de drukte, de doorstroom en de zwaarte van het verkeer kunnen opvangen? En wat zijn de conclusies die getrokken kunnen worden uit de resultaten van deze analyse(s)?

Antwoorden 7 en 8
De gegevens van de verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn niet beschikbaar, omdat de wegbeheerders hier niet over beschikken. Daarom is met gebruikmaking van de lokale kennis geanalyseerd wat de gevolgen zijn van de negendaagse afsluiting van de A12 voor de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Uit deze analyses is gebleken dat op het onderliggend wegennet onvermijdelijk langere reistijden zullen ontstaan. Om de te verwachten drukte op het onderliggend wegennet enigszins op te vangen, zijn in overleg met de wegbeheerders (gemeenten en provincies) beheersmaatregelen vastgesteld, zoals inzet van verkeersregelaars, monitoring met motoren en informatie via bebording en tekstkarren. Ook worden weggebruikers vooraf geïnformeerd over de afsluiting dit gedeelte van de A12, zodat zij niet verrast worden als de werkzaamheden begonnen zijn. Dit gebeurt via diverse kanalen, zoals persberichten, advertenties in lokale weekbladen, social media, berichtgeving in online navigatieapps en informatieborden langs de weg.

Vraag 9
Op welke manier moeten de aangrenzende bedrijven omgaan met de afsluiting? Is er sprake van hulp en compensatie?

Antwoord 9
Het zal onvermijdelijk zijn dat aangrenzende bedrijven tijdens de uitvoering van de werkzaamheden geconfronteerd worden met langere reistijden. Bedrijven die menen recht te hebben op compensatie voor geleden inkomstenderving, kunnen hierover terecht op de website van Rijkswaterstaat voor meer informatie: https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie

Vraag 10
De A12 heeft vier rijstroken, waarom is er niet voor de altijd toegepaste Duitse methode gekozen van een 2x2 afsluiting waardoor gedurende de werkzaamheden twee rijstroken beschikbaar blijven?

Antwoord 10
Voor de A12 is ook gekeken naar de zogenaamde Duitse methode. Hierbij worden beide rijrichtingen over één rijbaan geleid. Deze methode is technisch niet mogelijk, omdat de rijbanen op de A12 tussen Woerden en Nieuwerbrug op twee gescheiden weglichamen liggen met daartussen een circa 70 m brede diep liggende middenberm met veel bomen. De oversteek van de ene naar de andere rijbaan is daardoor niet mogelijk zonder ingrijpende maatregelen (o.a. bomenkap).

Vraag 11
Waarom is er niet voor gekozen dergelijk groot onderhoud in de zomervakantie van 2021 te laten plaatsvinden? Is er een mogelijkheid om de werkzaamheden te verplaatsen naar een volgende vakantieperiode, bijvoorbeeld de zomer van 2022?

Antwoord 11
Zie ook het antwoord bij vraag 5 en 6. Vanwege de slechte technische staat van dit gedeelte van de A12 is op korte termijn, voor winter 2021, onderhoud nodig en kunnen de geplande werkzaamheden niet verder in de tijd worden opgeschoven. De slechte technische staat van dit gedeelte heeft te maken met het einde van de levensduur van het asfalt dat er ligt. In de winter van 2020-2021 zijn 15 schademeldingen gedaan, het hoogste aantal in de afgelopen drie jaar. Het gaat om schadeclusters, waarbij de gaten in het asfalt ongeveer 16 centimeter diep waren. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en kan schade veroorzaken aan voertuigen. Uitstel tot een later moment heeft daarnaast ook financiële consequenties, omdat de aannemer al is gestart met de voorbereidingen voor de uitvoering van deze werkzaamheden.

Vraag 12
Welke andere mogelijkheden zijn er om een volledige afsluiting van negen dagen, waarvan het grootste gedeelte doordeweeks plaatsvindt, te voorkomen?

Antwoord 12
Andere door Rijkswaterstaat onderzochte mogelijkheden zijn: uitvoeren in 6 weekendafsluitingen, 3x4 dagen (verlengd weekend), of 2x5 dagen (extra verlengd weekend). Bij deze opties wordt dan meer in het weekend gewerkt, maar de totale duur van de hinder is dan uiteindelijk meer dan bij de aaneengesloten afsluiting van de A12. Daarnaast moet bij het plannen van onderhoud rekening worden gehouden met werkzaamheden in zowel het areaal van Rijkswaterstaat als op het onderliggend wegennet. Er kan niet op teveel plekken tegelijk worden gewerkt, omdat dit de bereikbaarheid verder onder druk zet. Hierdoor zijn bovengenoemde opties afgevallen. Het vaker op- en afbouwen van verkeersmaatregelen zorgt er bovendien voor dat we de veiligheid voor de weggebruiker en wegwerker minder goed kunnen garanderen en de kosten hoger worden.

Vraag 13
Kunt u deze vragen één voor één, en ruimschoots voor de start van de afsluiting en werkzaamheden beantwoorden?

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/258120

Antwoord 13
In het kader van leesbaarheid en duidelijkheid zijn sommige vragen samengevoegd. De inhoudelijke beantwoording van de vragen is zo volledig als mogelijk opgesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser