

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

583

Vragen van de leden **Visser** en **Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *overlast onderhoud Afsluitdijk* (ingezonden 19 oktober 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Onderzoek extra borden Afsluitdijk»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In hoeverre bent u van mening dat extra borden de problemen kunnen oplossen, of is er meer nodig?

Antwoord 2

In het algemeen leidt onderhoud tot hinder. Tevens betekent onderhoud dat er verkeersmaatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te waarborgen. Bebording is daarbij één van de mogelijke maatregelen. Naar aanleiding van een aantal ongevallen is een verkeersaudit uitgevoerd en zijn, om de attentiewaarde voor de automobilist te vergroten, extra borden geplaatst die waarschuwen voor filevorming. In het antwoord op vraag 4 ga ik hier nader op in.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke werkzaamheden nu tegelijkertijd worden verricht op en rondom de Afsluitdijk? Welke vertraging brengt dit met zich mee bij de verschillende gebruikers, van automobilisten tot aan het scheepvaartverkeer? Wanneer zijn de werkzaamheden afgerond?

¹ Leeuwarder Courant, 8 oktober 2015 (<http://www.lc.nl/plus/onderzoek-extra-borden-afsluitdijk-19149253.html>)

Antwoord 3

Op dit moment vinden onderhouds- en renovatiewerkzaamheden plaats aan zowel het sluiscomplex bij Kornwerderzand als aan het sluiscomplex bij Den Oever. Eén brugdeel is gesloten, waardoor het verkeer in beide richtingen over het andere brugdeel gaat.

Bij Den Oever doet zich geen noemenswaardige extra filevorming voor.

De files bij Kornwerderzand, die zich vooral voordoen tijdens de avondspits, lopen op tot 4 km voor de start van die werkzaamheden, dit is ongeveer 15 tot 30 minuten vertraging. De huidige vertraging is naar verwachting iets minder dan gedurende de zomer doordat het recreatie seizoen is afgelopen (minder recreatievaart, minder brugdraaiingen).

Op beide sluiscomplexen is er één doorvaart beschikbaar in plaats van twee. Voor scheepvaart ontstaat hierdoor slechts beperkte hinder.

De huidige werkzaamheden zijn naar verwachting op 20 december afgerond. Ook volgend jaar vinden er onderhoudswerkzaamheden plaats aan de sluiscomplexen. De verwachting is dat deze minder hinder voor het wegverkeer zullen veroorzaken, maar mogelijk meer hinder voor de vaarweg. In de periode van 2017–2022 zal de Afsluitdijk versterkt worden. Ook deze werkzaamheden zullen met hinder gepaard gaan.

Vraag 4

Is er sprake van een toename van het aantal ongelukken sinds de start van de wegwerkzaamheden op de Afsluitdijk? Zo ja, heeft u hier een verklaring voor?

Antwoord 4

Op basis van de huidige inzichten constateer ik dat op de rijbaan van Den Oever naar Kornwerderzand van 3 km voor de werkzaamheden tot aan de werkzaamheden op de brug het aantal ongevallen is toegenomen. Na het eerste ongeval in juli zijn al extra borden geplaatst om ruimer van tevoren te waarschuwen voor de werkzaamheden.

Op 14 september heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden. Naar aanleiding van dodelijke ongevallen vindt in principe altijd een incidentenonderzoek plaats, gericht op leer- en verbeterpunten voor toekomstige werkzaamheden. Dit onderzoek is voor het einde van het jaar afgerond.

Naar aanleiding van dit dodelijke ongeval is daarnaast ook een verkeersaudit uitgevoerd, gericht op korte termijn maatregelen. In dit onderzoek is bezien of de getroffen verkeersmaatregelen voldoende zijn. Daaruit is gebleken dat idealiter op de brug een barriër zou zijn geplaatst, om de twee rijrichtingen van elkaar te scheiden. Voor een barriër is op de brug echter fysiek geen ruimte, dus deze maatregel kon niet worden uitgevoerd. De maximum snelheid op de brug is sinds het begin van de werkzaamheden al verlaagd tot 50 km/h. Het ontbreken van de barriër is overigens geen directe aanleiding voor de ongevallen geweest.

In de audit is verder opgemerkt dat de (extra geplaatste) borden niet uniform waren. Dit heeft geen directe link met de ongelukken, maar de bebording is hier inmiddels wel op aangepast. Daarnaast zijn extra borden in de middenberm geplaatst.

Al met al is uit de audit geen duidelijke verklaring voor de ongevallen naar voren gekomen. Wel is het algemeen bekend dat het ongevalsrisico bij werkzaamheden groter is dan in een normale situatie. Om de attentiewaarde voor de automobilist te vergroten zijn daarom extra borden geplaatst die waarschuwen voor filevorming.

Vraag 5

In hoeverre is er sprake van een toename van het aantal files op kantoordagen en in het weekend? In hoeverre is de brugbediening hier debet aan?

Antwoord 5

Er is sprake van een toename van de lengte en duur van de files als gevolg van de werkzaamheden, maar niet op andere plaatsen dan gebruikelijk. In de zomer heeft het weekendverkeer hier meer last van gehad in verband met de recreatievaart. Na de vakantieperiode heeft het verkeer op werkdagen hier meer last van gehad. De beperking van capaciteit op de weg naar 1 rijstrook per rijrichting (2-0 systeem) zorgt ervoor dat de files na een brugdraaiing minder snel oplossen.

Daarnaast is de duur van de brugopeningen langer dan normaal. De reden hiervoor is dat scheepvaart niet in beide richtingen, van en naar het IJsselmeer, tegelijk kan plaatsvinden. Doorvaart vindt na elkaar plaats.

Vraag 6

Op welke wijze worden de brugsluitingen tussen Den Oever, Kornwerderzand en Bolsward op elkaar afgestemd? Welke criteria worden er gebruikt ten behoeve van het afsluiten van het auto- en scheepvaartverkeer? Wordt de brug- en sluisbediening afgestemd op de drukte op de weg? Hoe worden deze op elkaar afgestemd en hoe zijn de gebruikers geïnformeerd?

Antwoord 6

Voor de brugbediening wordt met diverse factoren rekening gehouden, en zijn met name de getijden belangrijk (vooral scheepvaart met hoogtij), en de hoeveelheid verkeer op de weg en op het water. Het is dus altijd maatwerk. Voor een brugopening wordt zoveel mogelijk gewacht op een moment dat er een luwte is in het wegverkeer. Afstemming van de bruggen op elkaar voor het wegverkeer kan daarom nauwelijks en zou ook een beperkte toegevoegde waarde hebben.

Indien hulpdiensten zich hebben gemeld, dan krijgen zij voorrang. Dit geldt ook voor de buslijndiensten.

Voor het beroeps scheepvaartverkeer (incl. chartervaart) zijn (internationaal) afspraken gemaakt dat in- en uitgaande beroepsvaart onbelemmerde doorvaart hebben. Recreatievaart wordt zoveel mogelijk gebundeld, al dan niet met beroepsvaart, zodat de schepen gezamenlijk geschutz kunnen worden.

Informatievoorziening

Voor de aanvang het project is de beroepsvaart en recreatievaart geïnformeerd over de werkzaamheden en de hinder tijdens de werkzaamheden. Informatie over de duur en de aard van de projecten en de ingeschatte hinder op de weg wordt vermeld op www.vanAanaarBeter.nl en voor de vaarweg op www.vaarweginfo.nl. Weggebruikers worden over actuele verkeersinformatie geïnformeerd via de gebruikelijke kanalen via radio, navigatie, apps. Over de actuele situatie wordt scheepvaart op het object geïnformeerd via marifoon en omroepinstallatie. Bij wachttijden langer dan een uur wordt scheepvaart al eerder geïnformeerd via Scheepvaartuurberichten.

Vraag 7

Wanneer is het eigen verkeersdeskundig onderzoek van Rijkswaterstaat afgerond? Welke opties worden er verkend? Welke maatregelen zijn er inmiddels genomen om de weggebruikers beter te informeren over de werkzaamheden? Welke maatregelen bent u bereid om te nemen?

Antwoord 7

Zie het antwoord bij vraag 4.

Vraag 8

Waarom worden er gelijktijdig wegwerkzaamheden verricht waardoor de kans op files en op ongelukken alleen maar groter wordt?

Antwoord 8

RWS stemt werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af, op basis van een afweging van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de objecten.

Tijdens de eerste fasen van de werkzaamheden bleek dat zich zowel bij Kornwerderzand als bij Den Oever acuut ingrepen nodig waren aan de sluiscomplexen. Hierdoor is de duur van de werkzaamheden bij Kornwerderzand langer dan gepland. De werkzaamheden bij Den Oever zijn in de tijd verplaatst om zo de overlap van de werkzaamheden zo kort mogelijk te houden. Echter, overlap was niet te voorkomen.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het notaoverleg MIRT dit najaar?

Antwoord 9

Ja.