

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 92

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2009

In antwoord op uw brief van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat d.d. 5 maart 2009, informeer ik u hierbij over de problematiek en aanpak van het verhardingsonderhoud dit jaar aan het wegdek van diverse hoofdwegen (onder andere door de vorst) in beheer bij Rijkswaterstaat.

Op ongeveer 0,5% procent van het rijkswegennet is deze winter vorstschade ontstaan op het hoofdwegennet in beheer bij Rijkswaterstaat. Het asfalt op de rijkswegen ondervindt elk jaar zogeheten winterschade. Door vorst raken er meer steentjes los van het wegdek dan normaal. Extreem lage temperaturen komen maar heel weinig voor en veroorzaken grotere schade. Hoe ouder het wegdek, hoe gevoeliger het is voor vorstschade.

Op een groot aantal van de getroffen wegen zijn inmiddels spoedreparaties uitgevoerd ter grootte van 10 miljoen euro. De wegvakken waar de veiligheid en doorstroming in het geding kwamen, zijn als eerste aangepakt. Dit betrof veelal de kleinere gaten en naden, maar ook enkele stroken waar nieuw asfalt is neergelegd.

Eind januari is besloten dat er aanvullende reparatiewerkzaamheden uitgevoerd gaan worden ter waarde van 20 miljoen euro. Hierbij worden ook aangrenzende wegvakken van de getroffen locaties meegenomen in het onderhoud. Dit vergt een iets langere voorbereidingstijd dan aanvankelijk gedacht. In verband met het spoedeisende karakter van de reparatiewerkzaamheden is contact geweest met Bouwend Nederland. Rijkswaterstaat zal namelijk voor dit werkpakket de uitzonderingsclausule hanteren van de Europese aanbestedingsregels en zal hier indien noodzakelijk uit de hand aanbesteden.

In onderstaande tabel treft u de lijst met locaties alwaar conform de huidige planning deze reparaties nog voor de zomer worden uitgevoerd.

A4 bij Delft (uitgevoerd)

A4 ter hoogte van prins Clausplein (uitgevoerd)

A6 tussen Hollandse brug en knooppunt Muiderberg (uitgevoerd)

A6 tussen Lelystad en Lelystad Noord (uitgevoerd)
A7 tussen Scheemda en Winschoten, (april-juni)
A7 bij Bolsward, (april-juni)
A7 tussen Drachten en Marum, (april-juni)
A7 tussen Heerenveen-Joure-Drachten (april-juni)
A9 tussen Wijkertunnel en Krommenie (april-mei)
A10 bij Zeeburgertunnel (uitgevoerd)
A10 Oost binnenring (mei-juli)
A15 zuidelijke ring Rotterdam (uitgevoerd)
A16 Zuidzijde bij Rotterdam (uitgevoerd)
A28 tussen Meppel en Hoogeveen (april-juni)
A32 bij aquaduct Akkrum, (april- juni)
A1 nabij Eemnes (april-mei)

Verkeer en Waterstaat is begin negentiger jaren begonnen met het vervangen van de traditionele DAB-deklagen door ZOAB-deklagen om de veiligheid te vergroten en geluidshinder te beperken. Het merendeel (ca. 95%) van de ZOAB wegen hebben deze vorstperiode zonder schade doorstaan. Met uitzondering van de winter 1996/1997 is de huidige winter de eerste keer dat oudere ZOAB-deklagen worden blootgesteld aan een lange vorstperiode met extreem lage temperaturen en veel kortopeenvolgende temperatuurwisselingen (vorst-dooi). In de winter 1996/1997 was de leeftijd van het oppervlak aan ZOAB-deklagen nog te jong om winterschade te kunnen verwachten. De eerste toepassingen van ZOAB in het buitenland dateren van eind negentiger jaren, zodat de daar aanwezige ZOAB-deklagen nog te jong zijn voor het ontstaan van winterschade. Uit een quick scan is gebleken dat in het buitenland geen winterschade is waargenomen. Er zijn ook landen waar geen ZOAB wordt toegepast omdat hier strenge winters algemeen zijn, zoals bijvoorbeeld in Noorwegen en hoger gelegen delen van Frankrijk. Verder blijkt dat de omvang van het ZOAB-areaal zeer beperkt is in landen met vergelijkbare klimatologische omstandigheden, zoals in Duitsland.

Niettemin heeft RWS al de wegvakken met Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) onderzocht waar vorstschade is opgetreden. Deze zijn gemiddeld 11,8 jaar oud en dat is iets jonger dan de verwachte gemiddelde levensduur voor ZOAB van 12 jaar. De reden dat deze wegvakken nu iets korter zijn meegegaan heeft voornamelijk met de verkeersintensiteit te maken en deze strenge vorstperiode. Een dergelijke strenge vorstperiode kan de levensduur van het ZOAB met ca. twee jaar verkorten. Er is nu geen reden om de verwachte gemiddelde levensduur van ZOAB bij te stellen. Wegvakken in de randstad en rechthoekige stroken gaan conform deze verwachting korter mee vanwege het intensievere gebruik door het (vracht)verkeer.

De onderhoudsfilosofie voor ZOAB-wegen om een asfaltdeklag pas te vervangen als het einde van de levensduur bereikt is, wordt voorlopig ook gecontinueerd. Preventief vervangen van wegvakken die nog een korte levensduur hebben leidt tot hogere onderhoudskosten en meer verkeershinder (vaker wegwerkzaamheden), omdat het in Nederland lang niet zeker is dat er zich elke winter een strenge vorstperiode voordoet. V&W participeert momenteel in een grootschalige Internationale benchmark onder de vlag van CEDR (de Europese organisatie van nationale wegbeheerders) met betrekking tot de kosten en werkwijze van beheer en onderhoud aan de hoofdwegen. Mochten de resultaten hiervan aanleiding geven om het onderhoudsbeleid bij te stellen dan zal ik de Kamer hierover informeren.

Ook in en na de zomer vindt bij RWS regulier verhardingsonderhoud op het hoofdwegennet plaats. Met de investeringsimpuls vanuit het kabinet wordt het mogelijk de oudere ZOAB-wegdekken, die door de vorstschade,

hun einde levensduur eerder bereikt hebben versneld in 2009 te repareren. De weggebruiker wordt over dit onderhoud via de normale communicatiekanalen Groot Onderhoud Wegen geïnformeerd. Het spreekt voor zich dat V&W daarbij de verkeershinder tot een minimum tracht te beperken. Via de kwartaalrapportages over Groot onderhoud zal ook de Kamer frequent geïnformeerd worden over de uitvoeringslocaties en de verkeershinder die daarbij optreedt.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings