

Veelgestelde vragen - Versterking brug A7 bij Purmerend over Noordhollandsch Kanaal

4 december 2023

Inhoudsopgave

1. Over de werkzaamheden	1
2. Over de hinder, afsluitingen en omleidingen	2
3. Zwaar verkeer en gewichtsbepanking	3
4. Over de omgeving.....	4

1. Over de werkzaamheden

1.1. Welke werkzaamheden voert Rijkswaterstaat uit?

Rijkswaterstaat versterkt de steunpunten van de brug in de A7 in twee delen: per weghelft. We beginnen met het verwijderen van asfalt en beton. Vervolgens boren we 4.000 gaten volledig van de bovenkant tot de onderkant van de brug en 27.000 gaten in bestaand beton voor wapeningstaal. Na het plaatsen van dit extra wapeningstaal wordt het beton en asfalt opnieuw aangebracht.

1.2. Waarom moeten deze werkzaamheden uitgevoerd worden?

Tijdens een inspectie in oktober 2022 bleek dat de steunpunten van de brug niet voldoen om het gewicht van zwaar verkeer, zoals grote vrachtwagens, te dragen. Hierdoor mag vrachtverkeer dat zwaarder is dan 30 ton sindsdien niet meer over de brug. Met de gewichtsbepanking was en is de situatie op de brug tijdelijk veiliggesteld. Dit vrachtverkeer wordt omgeleid via provinciale wegen. Dat kost extra tijd voor het vrachtverkeer en zorgt bovendien ook voor meer verkeer op de provinciale wegen (N246, N247 en N244). De toename van het vrachtverkeer langs de bebouwde kom in die gebieden zorgt voor hinder voor omwonenden. De steunpunten worden daarom volgend jaar versterkt.

1.3. Wanneer voert Rijkswaterstaat deze werkzaamheden uit?

Van 1 april tot 1 september 2024. De werkzaamheden nemen vijf maanden in beslag. Zodra bekend is welke aannemer de werkzaamheden gaat uitvoeren, volgt meer informatie over de uitvoeringsplanning.

1.4. Waarom is er voor de technische oplossing van versterking gekozen?

Om de brug weer veilig te maken voor al het verkeer zijn er twee mogelijkheden. De eerste optie is om de brug vanaf de onderzijde ondersteunen. Het vaarverkeer onder de brug wordt dan zeer beperkt. Er zou een smallere vaarweg ontstaan, waardoor grote scheepvaart niet meer door het kanaal kan varen. Om de brug te ondersteunen, zouden ook lokale wegen en fietspaden aangepast moeten worden. Deze optie zou dus leiden tot permanente hinder voor de omgeving. Naast de hinder biedt deze optie geen kwaliteit op de langer termijn. Van onderaf versterken is een tijdelijke maatregel, maar verhelpt het probleem niet.

Daarom is er gekozen voor de tweede optie: de versterking van de brug. Op korte termijn zorgt dat voor veel impact en verkeershinder op de (snel)weg. Maar op lange termijn zijn er, na de versterking, geen maatregelen meer nodig voor de komende 30 jaar.

1.5. Waarom wordt er geen tijdelijke brug gemaakt?

Dit heeft met verschillende zaken te maken:

1. Er is in Nederland een stikstofprobleem: er wordt te veel stikstof uitgestoten wat slecht is voor de natuur. Daarom zijn hier strenge regels voor opgesteld. Het bouwen van een tijdelijke brug zorgt voor extra stikstof. Binnen de huidige regelgeving over stikstof is dit daarom niet mogelijk.

2. Dit kost veel extra tijd. Het zou betekenen dat vrachtverkeer zwaarder dan 30 ton voor een nog langere periode moet omrijden.
3. De aansluitingen op de A7 en toe- en afritten zouden aangepast moeten worden. Dit kost extra tijd en daarvoor zouden we bomen moeten kappen.
4. Tijdens de bouw van de tijdelijke brug zou geen scheepvaart mogelijk zijn.

1.6 Waarom duren deze werkzaamheden vijf maanden?

Om de brug te versterken wordt extra wapeningsstaal en beton aangebracht in de steunpunten van de brug. Hiervoor moeten we 4.000 gaten volledig van de bovenkant tot de onderkant van de brug en 27.000 gaten in bestaand beton voor wapeningsstaal boren. Dit is veel en complex werk. Bovendien moet ook het asfalt verwijderd en later opnieuw aangebracht worden. Op basis van berekeningen verwachten we dat de aannemer vijf maanden nodig heeft om de brug te herstellen. Zodra Rijkswaterstaat een aannemer geselecteerd heeft, wordt de exacte uitvoeringsplanning duidelijk.

2. Over de hinder, afsluitingen en omleidingen

2.1 Welke hinder leveren deze werkzaamheden op voor autoverkeer?

Tijdens de werkzaamheden blijft de brug beperkt open voor verkeer. Eén weghelft van de brug is open voor verkeer in beide richtingen. De twee rijstroken per rijrichting zijn daardoor smaller. Daarom wordt de maximumsnelheid op de brug teruggebracht naar 70 kilometer per uur.

Helaas gaat de noodzakelijke versterking van de brug gepaard met forse verkeershinder. Ook omdat dit sowieso al een erg druk traject is met regelmatig file. Houd rekening met fors extra reistijd op de A7 en op provinciale en lokale wegen in Noord-Holland. Rijkswaterstaat ontwikkelt samen met onder andere gemeenten, provincie en hulpdiensten een bereikbaarheidsplan. Ook zijn toerit 4 Purmerend-Zuid richting Hoorn, toerit 5 Purmerend richting Zaandam en afrit 5 Purmerend vanuit de richting Zaandam tijdens de werkzaamheden afgesloten. Afrit 4 Purmerend-Zuid vanuit de richting Hoorn blijft open. Er worden omleidingsroutes ingesteld. Rijkswaterstaat verwacht een forse toename van de drukte op omliggende wegen door het omgeleide verkeer.

2.2 Blijft de brug bereikbaar voor autoverkeer?

Tijdens de werkzaamheden blijft de brug beperkt open voor verkeer*. Eén weghelft van de brug is open voor verkeer in beide richtingen. De twee rijstroken per rijrichting zijn daardoor smaller. Daarom wordt de maximumsnelheid op de brug teruggebracht naar 70 kilometer per uur.

Om aan het werk te kunnen op de brug, moet de wegsituatie op de A7 opgebouwd worden, halverwege worden omgezet en aan het eind van het project worden afgebouwd. Hierbij zijn waarschijnlijk extra afsluitingen nodig. Als de aannemer is gekozen, wordt duidelijk hoe deze drie momenten in het project worden uitgevoerd. Om onnodige hinder te voorkomen zullen deze afsluitingen zoveel mogelijk in het weekend en in de nacht plaatsvinden.

2.3 Hoeveel rijstroken blijven er over?

Tijdens de werkzaamheden zijn er nog steeds vier rijstroken*. Twee richting het noorden en twee richting Amsterdam. De stroken zijn echter smaller en daardoor geldt er een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur.

Vanwege het uitharden van het beton kan het voorkomen dat er op sommige momenten drie rijstroken open zijn in plaats van vier. Om onnodig hinder te voorkomen zullen deze werkzaamheden zoveel mogelijk in het weekend en in de nacht plaatsvinden.

2.4 Worden er toe- en afritten afgesloten, zo ja welke?

Ja, tijdens de werkzaamheden zijn de volgende toe- en afritten afgesloten:

- Toerit 4 Purmerend-Zuid richting Hoorn
- Toerit 5 Purmerend richting Zaandam
- Afrit 5 Purmerend vanuit de richting Zaandam

2.5 Hoe wordt het verkeer omgeleid?

Op dit moment onderzoeken we samen met omliggende gemeenten en de provincie Noord-Holland hoe we het verkeer het beste kunnen omleiden en de regio, ondanks de hinder, zo bereikbaar mogelijk kunnen houden. Zodra er meer duidelijkheid is over het bereikbaarheidsplan, is dat te zien op <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a7-versterking-brug-purmerend>. Naar verwachting is dit eind 2023/begin 2024 bekend.

2.6 Geldt er een snelheidsbeperking op de A7?

Tijdens de werkzaamheden mag het verkeer op de A7 maximaal 70 km per uur rijden.

2.7 Verwachten we extra drukte op de provinciale wegen? En zo ja, welke?

Ja, Rijkswaterstaat verwacht een forse toename van de drukte op omliggende wegen door het omgeleide verkeer. Op de N246 en N244 is het al drukker vanwege de bestaande omleiding voor vrachtverkeer zwaarder dan 30 ton.

2.8 Hoe gaat Rijkswaterstaat sluiptverkeer voorkomen?

De A7 blijft de doorgaande route voor verkeer. Verkeer van en naar de kop van Noord-Holland kan daarnaast ook via de A9 en A6 rijden, bijvoorbeeld ook via de A6 (Flevoland). Vrachtverkeer zwaarder dan 25 ton rijdt via de N246 en de N244. Bestemmingsverkeer in en rondom de gemeenten Purmerend en Wormerland wordt ter plekke omgeleid vanwege de afgesloten toe- en afritten.

Sluipverkeer kunnen we uiteindelijk niet helemaal voorkomen. In samenwerking met gemeenten, provincie en hulpdiensten nemen we maatregelen om sluiptverkeer zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat sluiptroutes in de spits worden afgesloten voor autoverkeer.

2.9 Hoeveel extra reistijd kan ik verwachten?

Rijkswaterstaat werkt samen met gemeenten, provincie en hulpdiensten aan een bereikbaarheidsplan. Doel van dit plan is om de reistijd in ieder geval te beperken tot maximaal een uur en indien mogelijk nog verder terug te brengen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat er nu al dagelijks file staat op de A7.

2.10 Hoe kan ik me hierop voorbereiden?

Bereid je reis in ieder geval goed voor. Werk zoveel mogelijk thuis, als dat kan. Denk aan alternatieven zoals het openbaar vervoer of de fiets. Moet u toch de weg op? Reis dan zoveel mogelijk samen (carpoolen). Plan uw reis dan vooraf via <https://www.rwsverkeersinfo.nl/>. Houd rekening met fors extra reistijd.

2.11 Rijden er meer treinen of bussen tijdens de werkzaamheden?

NS zet langere treinen in. Bij het aanpassen van de dienstregeling wordt rekening gehouden met de toegenomen vraag. Daarnaast zal vanaf volgend jaar de intercity stoppen op station Purmerend. Dit stond al vast in de nieuwe dienstregeling van de NS, maar helpt ook bij de bereikbaarheid van de regio tijdens de werkzaamheden. Rijkswaterstaat en gemeente Purmerend zijn daarnaast in gesprek met busvervoerders om te zorgen dat de bus geen last heeft van eventueel sluiptverkeer, waardoor de bus een goed alternatief is tijdens de werkzaamheden.

3. Zwaar verkeer en gewichtsbepanking

3.1 Mag zwaar vrachtverkeer tijdens de werkzaamheden over de brug?

In de eerste fase van de werkzaamheden is er een gewichtsbepanking voor verkeer zwaarder dan 25 ton. Dit verkeer wordt omgeleid. Rijkswaterstaat onderzoekt of de gewichtsbepanking in de tweede fase van de werkzaamheden opgeheven kan worden, omdat dan het verkeer over het inmiddels versterkte deel van de brug rijdt.

3.2 Waarom is er een extra gewichtsbepanking opgelegd (van 30 naar 25 ton)?

Tijdens het werk worden alle vier rijstroken over één brughelft geleid. De brug is momenteel niet sterk genoeg om de huidige 30 ton beperking in stand te houden bij verkeer over één brughelft. Uit berekeningen blijkt dat dit wel veilig is bij een beperking van 25 ton voor vrachtverkeer.

3.3 Wordt het dan nóg drukker op de omleidingswegen?

Ja. Door de aanpassing van de gewichtsbepanking (van 30 naar 25 ton) maken meer vrachtwagens gebruik van de omleidingsroutes. Tijdens de ochtend- en avondspits zal het op deze routes mogelijk extra druk worden vanwege (sluip)verkeer dat de file op de A7 probeert te omzeilen.

3.4 Hoe worden winkels en bedrijven bevoorrad?

Door de aanpassing van de gewichtsbepanking maken meer vrachtwagens gebruik van de omleidingsroutes. Winkels en hun toeleveranciers moeten rekening houden met fors extra reistijd. We vragen bedrijven om hun ritten zo veel mogelijk buiten de spits te plannen en ritten te combineren. Informeer ook uw leveranciers over deze geplande werkzaamheden.

4. Over de omgeving

4.1. Wat merk ik als omwonende van de bouw van de werkzaamheden?

Rijkswaterstaat wil hinder voor omwonenden tijdens de werkzaamheden waar dat kan zoveel mogelijk beperken. U zult mogelijk hinder ervaren van geluid en trillingen tijdens de boringen en de geur die vrijkomt tijdens de asfalteringswerkzaamheden. Details hierover volgen als de uitvoeringsplannen van de aannemer bekend zijn.

4.2. Wat merk ik als inwoner van Purmerend en Wormerland van de werkzaamheden?

Tijdens de werkzaamheden zal het fors drukker zijn in en rondom Purmerend en Wormerland. Ook staat er een stuk meer en vaker file. Maak (voor korte ritten) waar mogelijk gebruik van de fiets. Voor inwoners in en rondom Purmerend is de bus ook een goed alternatief. Er zijn vanwege de werkzaamheden afspraken gemaakt met de gemeente en de vervoerder voor een goede doorstroming.

4.3. Wat merk ik als inwoner van een gemeente langs omleidingsroutes?

Het kan drukker worden op de wegen door verkeer dat naar een snellere route op zoek is. Rijkswaterstaat is in overleg met gemeenten en provincie om maatregelen te nemen om sluipverkeer te weren. Dit kan betekenen dat sluiproutes in de spits worden afgesloten voor autoverkeer.

4.4. Wat merkt de transportsector van de werkzaamheden?

De gewichtsbepanking voor zwaar vrachtverkeer wordt tijdens de bouw aangepast van 30 naar 25 ton. Dat betekent dat er wat meer vrachtwagens gebruik moeten maken van de omleidingsroutes. Vrachtverkeer richting Den Oever rijdt via de N244 terug naar de A7. Vrachtverkeer richting Zaanstad wordt omgeleid via N244, N246 naar de A8. Op deze wegen zal het hierdoor fors drukker zijn.

4.5. Wat kunnen werkgevers doen?

1. Houd rekening met de impact van de werkzaamheden op uw bereikbaarheid. Minimaliseer het aantal (auto)ritten van uw medewerkers door bijvoorbeeld thuiswerken, het gebruik van het openbaar vervoer of samen reizen (carpoolen) te stimuleren.

2. Als werkgever kunt u ook kosteloos advies opvragen bij Stichting Breikers (www.wijzijnbreikers.nl). Zij kunnen op basis van uw bedrijfsprofiel advies geven over mobiliteitsalternatieven die u als werkgever het beste kunt aanbieden aan uw werknemers. Deze (duurzame) mobiliteitsaanpak kan ook na de werkzaamheden blijven bestaan.

3. Plan eventuele overlegmomenten of wisselingen van ploegendiensten zo dat uw medewerkers niet in de spits hoeven te reizen.

4. Informeer uw leveranciers over de geplande werkzaamheden.