

Mens, erger je niet

Tekst: Marc Erwich Fotos: Marie Wanders. © Koninklijke Jumbo B.V. Mens Erger Je Niet is een geregistreerd handelsmerk van Koninklijke Jumbo B.V.

Onze infrastructuur wordt in 2025 stevig onder handen genomen. Dus sta je vaker en langer in de file. Dat vraagt om aanpassing van je reisplannen. Maar erger je niet te veel, want eenmaal door de zure appel heen wacht ons een wegennet waarmee we tientallen jaren vooruit kunnen.

'Om de kwaliteit van de Nederlandse wegen, vaarwegen en spoorlijnen hoog te houden, vindt de komende jaren de grootste onderhoudsopgave ooit plaats.' De door koning Willem-Alexander uitgesproken kabinetsboodschap in de troonrede was glashelder. Ook Rijkswaterstaat draait niet om de hete brij heen. In de jaarlijkse rapportage 'Staat van de Infrastructuur' rept de overheidsorganisatie over 'confronterende feiten' en 'een werkproductiviteit die gauw en fors omhoog moet'. Wat is er aan de hand met onze infrastructuur?

OP DE SCHOP

Kort samengevat: onze infrastructuur heeft een flinke upgrade nodig. In 2025 wordt verspreid over het hele land meer dan ooit aan de weg gewerkt. Ruim honderd grote projecten staan op stapel. 'Vooral bruggen, tunnels, viaducten en sluizen hebben topprioriteit', weet Martin Wijnen, directeur-generaal van Rijkswaterstaat. 'Die dateren grotendeels uit de jaren 50 en 60. Het verkeer is in de tussenliggende decennia steeds groter, zwaarder en intensiever geworden. Deze ogenschijnlijk stevige objecten slijten daardoor sneller en bereiken nu het einde van hun technische levensduur. Daarom zijn ze dringend toe aan groot onderhoud of vervanging.'

Volgens ANWB-belangenbehartiger Chiel van Lent zorgt dit onvermijdelijk voor hinder. 'De auto neemt zo'n 70 procent van alle afgelegde kilometers in Nederland voor zijn rekening. Tegelijk groeit de bevolking en reizen we meer. Daarom is meer wegcapaciteit nodig. Vanwege de huidige stikstofproblematiek liggen deze uitbreidingsprojecten stil. In plaats daarvan gaat de overheid de komende jaren het achterstallige onderhoud versneld uitvoeren. Daardoor krijgen we tijdelijk minder wegcapaciteit. Dat kan tot veel vertraging leiden.'

VERGRIJDE INFRASTRUCTUUR

Net als in voorgaande edities van de Rijkswaterstaat-rapportage luidt de conclusie: 'de opgave om de infrastructuur in stand te houden blijft groeien'. Door het uitgestelde en achterstallige onderhoud vergrijst de infrastructuur en hebben

'ONZE INFRASTRUCTUUR HEEFT EEN UPGRADE NODIG'

weggebruikers vaker last van storingen, ongeplande werkzaamheden en wegafsluitingen. Reden: jarenlang geldtekort.

Maar nu de nood hoog is, is extra budget vrijgemaakt. Rijkswaterstaat kan – en moet – dus aan de bak. Om tempo te maken wordt de productie tot eind 2030 enorm opgevoerd. Wijnen: 'De te verrichten hoeveelheid werk is zo groot, dat het niet alleen meer kan in weekenden, vakanties en 's nachts. Bovendien is werken in de nacht kostbaar en minder productief. Ook willen we een aantrekkelijke werkgever blijven voor bouwers en dat ben je niet als je altijd moet werken tijdens deze zogenaamde stille uren. Grote werkzaamheden voeren we daarom steeds vaker ook overdag en doordeweeks uit. Enerzijds zullen weggebruikers daardoor meer in de file staan en vaker moeten omrijden, anderzijds zorgt deze versnelling ervoor dat de werkzaamheden sneller voorbij zijn en op de lange termijn minder afsluitingen en omlleidingen nodig zijn. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken, bepalen we per project onze werkwijze. Zo sluiten we in het ene geval de weg af en houden we elders de rijbanen beperkt open – of een combinatie ervan. Onze strategie varieert dus van kort en hevig tot lang en behapbaar, maar het is altijd maatwerk.'

ONDERHOUD BROODNODIG

Grote kans dat jij nu net als vele andere weggebruikers denkt: 'én meer onderhoud, én vaker op vervelende tijdstippen, daar word ik niet blij van.' Volgens Arnoud Broekhuis, manager ANWB Verkeersinformatie, is het zeker een bittere, maar vooral een noodzakelijke pil. 'Wat moet, dat moet. We rijden met z'n allen 350



Hoe beperk je zelf de overlast?

Vanuit de ANWB en Rijkswaterstaat klinkt het eensgezind: zorg dat je op de hoogte bent van de wegwerkzaamheden en anticipeer erop. Spreid bijvoorbeeld je reistijden, werk (vaker) thuis, pas je (werk)planning aan en stel niet-noodzakelijke reizen uit:

vanAnaarBeter.nl

‘WE DOEN ONS UITERSTE BEST OM DE FILEGROEI TE BEPERKEN’

miljoen kilometer per dag. De wegen moeten dus onderhouden worden en dat is best lastig bij zo'n hoge intensiteit. Bovendien willen we niet meer verrast worden, zoals bij de acute afsluiting van de Merwedeburg eind 2016.' Ook Van Lent onderstreept het belang van veiligheid. 'Onderhoud van de wegen is uiteraard broodnodig.' Het zijn precies deze gemengde gevoelens die Wijnen vaak hoort. 'Iedereen begrijpt dat het moet gebeuren, maar niemand wil er last van hebben.'

HET ZUUR

Er is dus geen weg terug. Wel vooruit. Maar daarvoor moeten we eerst door de zure appel heen. 'Het schrikbeeld is de verkeerschaos afgelopen zomer in Nieuwegein', vertelt Van Lent. 'Automobilisten die alternatieve routes zochten voor de afgesloten A2 stonden soms urenlang vast. De gemeente deelde zelfs eten en drinken uit. Nu is dit een extreem voorbeeld, maar er zullen zeker meer onverwachte vertragingen voorkomen.' Ook Broekhuis rekt op meer hinder. 'Uit onze cijfers blijkt dat het werken op verkeersluwe momenten in 2024 zorgde voor een forse filegroei. Zo nam de filezwaarte (lengte x duur file) in het weekend met 48 procent toe in vergelijking met deze periode in 2023. Het is best aannemelijk dat we in 2025 dezelfde toename zien. Vooral de Randstad, Brabant en Gelderland staat wat te wachten.'

HET ZOET

Ook de directeur-generaal van Rijkswaterstaat baalt van de verwachte filegroei. 'Dat is heel vervelend. Uiteraard doen we ons uiterste best om het beheersbaar te houden. Een initiatief



Stikstofprobleem

Om knelpunten op te lossen stond de aanleg van nieuwe wegen gepland. Maar stikstof gooide roet in het eten van de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Want meer verkeer leidt, zonder aanvullende maatregelen, tot meer stikstofneerslag. Daarom zitten deze projecten vast en zet de minister van Infrastructuur en Waterstaat nu MIRT-geld in om het achterstallige onderhoud te financieren.

