

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

### 262

Vragen van de leden **Visser** (VVD) en **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de gevolgen van het sluiten van de Merwededebrug A27 voor vrachtverkeer* (ingezonden 13 oktober 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2016).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Helemaal geen vrachtauto's meer over Merwededebrug A27»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

In dat kader, bent u ook bekend met het bericht «Extreem zware trucks verboden op brug A27 bij Gorinchem» van woensdag 5 oktober?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ja.

#### Vraag 3

Kunt u toelichten wat er in één week tijd is veranderd, dat het verbod op vrachtwagens van 60 ton en meer nu is doorgetrokken naar al het zwaardere vervoer (vrachtwagens en bussen boven de 3,5 ton)? Zo ja, op basis van welke informatie en bronnen is deze beslissing genomen? Kunt u garanderen dat de Merwededebrug wel open blijft voor al het verkeer lichter dan 3,5 ton? Zo nee, waarom niet?<sup>3</sup>

#### Antwoord 3

Uit de resultaten van de lopende inspecties bleken eerdere indicaties voor vermoeding van de stalen hoofdliggers ernstiger dan verwacht. Op basis van die gegevens is besloten om op de brug geen verkeer met een gewicht boven de 3,5 ton toe te staan. Nadere inspecties over de precieze staat van de brug,

<sup>1</sup> <http://nos.nl/artikel/2137110-helemaal-geen-vrachtauto-s-meer-over-merwededebrug-a27.html>

<sup>2</sup> <http://nos.nl/artikel/2136041-extreem-zware-trucks-verboden-op-brug-a27-bij-gorinchem.html>

<sup>3</sup> [http://www.telegraaf.nl/binnenland/26781051/\\_Merwededebrug\\_dicht\\_vrachtwagens\\_.html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/26781051/_Merwededebrug_dicht_vrachtwagens_.html)

zijn in week 42 afgerond. Het risico dat het verkeer lichter dan 3,5 ton geen gebruik meer kan maken van de brug is uitermate klein, dit verkeer vormt slechts een klein deel van de maatgevende belasting.

#### Vraag 4

Wanneer heeft u voor het eerst vernomen van de problemen en welke acties zijn sindsdien ondernomen? Hoe kan het dat een besluit met zo een grote impact pas op de dag zelf wordt genomen en gecommuniceerd? Was dit niet eerder te voorzien?

#### Antwoord 4

Begin oktober ben ik geïnformeerd over het besluit om verkeer zwaarder dan 60 ton niet meer toe te staan op de brug. De nog lopende inspecties zijn toen vervolgd en door Rijkswaterstaat zijn maatregelen voor herstel gepland, met als doel deze binnen een periode van twee maanden uit te voeren.

Over het niet meer toestaan van verkeer zwaarder dan 3,5 ton ben ik geïnformeerd, nadat dit besluit in de vroege ochtend van 11 oktober is genomen.

Het besluit om per direct geen verkeer zwaarder dan 3,5 ton toe te staan is genomen om de veiligheid voor (vaar)weggebruikers te waarborgen. De wijze waarop besluitvorming is verlopen zal op een later moment worden geëvalueerd.

#### Vraag 5

Op welke wijze moeten busdiensten nu over de Merwede komen?

#### Antwoord 5

De lijndienstbussen van het openbaar vervoer zijn zwaarder dan 3,5 ton en mogen niet over de Merwedebrug. Busdienstondernemer Arriva heeft mede na overleg met Rijkswaterstaat een nooddienstregeling ingesteld, waarbij het lokale vervoer wordt afgewikkeld met taxibusjes en de overige (lange afstand) diensten via de A2 (Zaltbommel).

#### Vraag 6

Wat is de staat van het onderhoud van de Merwedebrug? Wanneer zijn de laatste inspecties verricht? Wat is de huidige stand van zaken met de haarscheurtjes? Is er sprake van een verhoogd veiligheidsrisico? Wat betekent dit voor de aanleg van de nieuwe brug naast de Merwedebrug en de aanpak van de Merwedebrug zelf?

#### Antwoord 6

Rijkswaterstaat voert dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en zesjaarlijkse visuele instandhoudingsinspecties uit. Daarnaast vindt detailonderzoek plaats als er in het kader van een wegwitbreiding of een ander project beoordeeld moet worden of een brug dat aan kan. De Merwedebrug is in dat kader van 2015 tot aan heden onderzocht. Daarbij zijn ook de huidige indicaties van scheurvorming gevonden. Door geen verkeer zwaarder dan 3,5 ton toe te staan en het op korte termijn uitvoeren van herstelmaatregelen er is er geen sprake van een verhoogd risico.

Voor zover ik nu kan overzien heeft dit geen consequenties voor de aanleg van de nieuwe brug naast de Merwedebrug.

#### Vraag 7

Wat wordt er gedaan om de Merwedebrug weer zo snel mogelijk open te stellen voor het (vracht)verkeer zwaarder dan 3,5 ton? Wanneer verwacht u de brug weer open te kunnen stellen? Kunt u een toelichting geven op de uitspraak van Rijkswaterstaat dat versteviging aan de onderkant van de brug binnen nu en twee maanden kan beginnen? Kan dit worden versneld en zo ja, is met deze versteviging de veiligheid van de Merwedebrug gegarandeerd?

#### Antwoord 7

Het inspectieonderzoek is eind week 42 afgerond, waarna Rijkswaterstaat in week 43 over een analyse en totaalbeeld beschikt. In de tussentijd vinden de voorbereidingen plaats voor de herstelwerkzaamheden. De werkzaamheden zijn gestart (met het plaatsen van steigers) in het weekend van 22 en 23 oktober.

De hoofdliggers worden op verbindingpunten versterkt met stalen platen. De werkzaamheden duren naar verwachting tot in december dit jaar. Door eerst de meest kritieke verbindingen te herstellen wordt getracht om eind november – begin december weer zwaarder verkeer op de brug te kunnen toestaan.

Als uitvoeringswijze is gekozen voor de snelst mogelijke aanpak. Meerdere verbindingen worden tegelijkertijd versterkt en er wordt zeven dagen per week gewerkt. Door de werkzaamheden per boog uit te voeren – de brug heeft twee bogen – kan het scheepvaartkeer gebruik maken van de boog waar niet wordt gewerkt. Tijdens de werkzaamheden is er geen aanvullende hinder voor het wegverkeer.

Vraag 8

Klopt het dat de kosten voor het omrijden minimaal € 500.000 per dag zijn?<sup>4</sup> Zo nee, wat is dan de schade? Is de schade voor de transportsector überhaupt meegewogen in het besluit van gistermorgen om alle vrachtwagens van de Merwedeburg te weren?

Antwoord 8

Als gevolg van de stremming van de brug voor vrachtverkeer ontstaat er schade voor particulieren en bedrijfsleven. Het genoemde bedrag kan ik vooralsnog niet beoordelen. Het besluit om geen verkeer zwaarder dan 3,5 ton toe te staan is genomen om de veiligheid van (vaar)weggebruikers te waarborgen. Dat dit schade oplevert is helaas onvermijdelijk.

Vraag 9

Kunt u een beeld schetsen van de gevolgen van de afsluiting door toename van vrachtverkeer over lokale en provinciale wegen? Wat zijn de consequenties voor de (regionale) economie en bent u bereid om bedrijven en regionale vervoerders te ondersteunen bij de problemen die ze ondervinden?

Antwoord 9

Uit gesprekken met andere wegbeheerders in de regio en de politie blijkt dat er veel verkeer (zowel vrachtauto's als personenauto's) aan de files probeert te ontsnappen via provinciale en gemeentelijke wegen. Zo wordt er aanmerkelijk meer verkeer binnen de gemeente Gorinchem, in de kernen van Lexmond en Meerkerk en op provinciale wegen waargenomen. Een zelfde beeld is zichtbaar aan de zuidzijde van de Merwede.

Door overdag weer meer rijstroken beschikbaar te stellen op de A27 aan beide kanten van de brug, kan het verkeer daar beter doorstromen en zal de druk op provinciale en lokale wegen naar verwachting minder groot zijn. Alle personen en bedrijven die schade ondervinden en menen in aanmerking te komen voor compensatie, kunnen hiervoor een verzoek indienen. Over een verzoek tot nadeelcompensatie wordt door een (of meerdere) onafhankelijke commissie(s) geadviseerd op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Het samenstellen van een (of meerdere) commissie(s) is gestart. De regeling biedt de mogelijkheid om zo nodig een voorschot op compensatie aan te vragen.

Vraag 10

Bent u bereid extra maatregelen te treffen om hinder voor de vrachtwagenchauffeurs en andere automobilisten op het traject A27 en/of de A2 en A59 tot een minimum te beperken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen zijn dat dan?

Antwoord 10

Hinder is helaas niet te voorkomen. Rijkswaterstaat heeft op grote schaal omleidingsroutes aangegeven, die het vracht- en ander zwaarder verkeer over het hoofdwegennet omleiden. De aankondigingsborden voor de omleidingen zijn langs de weg in twee talen uitgevoerd. Daarnaast zijn er flyers voor buitenlandse chauffeurs, zodat zij ook zo goed mogelijk worden ingelicht. Ook bij grensovergangen staan tekstkarren met waarschuwingen in twee talen.

<sup>4</sup> <http://www.transport-online.nl/site/75521/tlnevo-plotseling-verbod-vrachtverkeer-grote-gevolgen-voor-logistieke-stromen/>

Op de omleidingsroutes is verzwaaard incidentmanagement ingezet, zodat incidenten en pechgevallen sneller dan normaal van de weg worden verwijderd en hinder op de omleidingsroutes beperkt wordt. Ook wordt er gekeken of geplande werkzaamheden op de omleidingsroutes uitgesteld kunnen worden tot na de reparatie.

Vraag 11

In hoeverre ligt voor de verdere aanpak van de A27 het gevaar van vertraging op de loer nu de Merwededebrug haarscheurtjes blijkt te hebben? Kunt u deze vragen, gezien de ernst van de hinder voor het (vracht)verkeer op de A27, zo snel mogelijk beantwoorden, in ieder geval voor het notaoverleg MIRT?

Antwoord 11

De huidige bevindingen bij de brug hebben voor zover nu kan worden overzien geen invloed op de planning van de verdere aanpak.