

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

301

Vragen van de leden **Rudmer Heerema** (VVD), **De Vries** (VVD) en **Grinwis** (CU) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht: «Spoorbrug over van Harinxmakanaal bij Leeuwarden nog wekenlang defect»* (ingezonden 20 september 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 oktober 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht: «Spoorbrug over Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden nog wekenlang defect»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u dit bericht? Kan een uitgebreide reactie worden gegeven op de situatie?

Antwoord 2

Het is betreurenswaardig dat de betreffende spoorbrug op 7 september kapot is gegaan en daarmee gedurende enkele weken hinder heeft opgeleverd voor het scheepvaartverkeer.

De spoorbrug over het van Harinxmakanaal bij Leeuwarden betreft een draaibrug en is uitgerust met een zogenaamde hefcilinder, waarmee de brug kan bewegen en opendraaien. Helaas is dit cruciale draaipunt onverwachts defect geraakt en kon de brug sindsdien niet meer geopend worden voor het hogere scheepvaartverkeer. Voor de reparatie van de hefcilinder is deze in de nacht van 18 op 19 september uit de brug verwijderd en getransporteerd naar een gespecialiseerd bedrijf in Sneek. In de nacht van 2 op 3 oktober is de gerepareerde hefcilinder teruggeplaatst in de spoorbrug en sindsdien kan de brug weer geopend worden voor het hogere scheepvaartverkeer.

¹ NOS, 9 september 2021, Spoorbrug over Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden nog wekenlang defect (<https://nos.nl/artikel/2397170-spoorbrug-over-van-harinxmakanaal-bij-leeuwarden-nog-wekenlang-defect>).

Vraag 3

Kan u een duidelijk beeld schetsen van de aanleiding van dit defect?

Antwoord 3

De pakkingen waarin de hefcilinder is verpakt waren om nog onbekende reden gescheurd. ProRail heeft de gescheurde pakkingen inmiddels vervangen door nieuwe en betere pakkingen om zo het risico op herhaling te verkleinen. Verder onderzoekt ProRail of op basis van deze ervaring elders aanpassingen aan hefcilinders gedaan moeten worden.

Vraag 4

Is de planvorming voor de inspectie, het herstel en het terugplaatsen van de cilinder evenals het weer functioneel maken van de HRMK-brug inmiddels gereed?

Antwoord 4

Ja en uitgevoerd, zie de beantwoording van vraag 2.

Vraag 5

Wat wordt er gedaan om de herstelwerkzaamheden aan de HRMK-brug zo snel mogelijk af te ronden? Bent u hierover in gesprek met ProRail? Kunt u garanderen dat de scheepvaart zo snel mogelijk weer gebruik kan maken van de HRMK-brug en dat de hinder zo veel mogelijk beperkt zal worden?

Antwoord 5

ProRail heeft haar uiterste best gedaan de werking van de spoorbrug zo spoedig mogelijk te herstellen en heeft daarbij voortdurend in contact gestaan met het ministerie, de provincie en de gemeente. De werking van de brug is inmiddels hersteld, zie ook de beantwoording van vraag 2.

Vraag 6

Is het inmiddels bekend hoe lang de werkzaamheden gaan duren? Wat is de snelst mogelijke datum van ingebruikname en kunt u een tijdslijn schetsen zodat de scheepvaart weet waar ze aan toe is?

Antwoord 6

De werkzaamheden zijn inmiddels afgerond, zie de beantwoording van vraag 2.

Vraag 7

Hoe wordt er gecommuniceerd met de scheepvaart over het verloop van de situatie rondom het defect en het herstel van de HRMK-brug?

Antwoord 7

Met de scheepvaart is gecommuniceerd via de hiervoor gebruikelijke wegen van vaarweginformatie.nl en via de reguliere contacten met de vaarwegbeheerder, de provincie Friesland. Daarnaast heeft ProRail via haar website updates geplaatst zodra dit aan de orde was en was er (telefonisch) contact mogelijk met ProRail via de gebruikelijke publiekskanalen voor bedrijven en mensen die (mogelijk) hinder ondervonden.

Vraag 8

Herinnert u zich nog dat tijdens het commissiedebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 16 juni 2021 aandacht is gevraagd voor de verouderde spoorbrug over het Van Harnixmakanaal en u aangaf dat ProRail is gevraagd u te voorzien van de laatste informatie over de staat van de brug? Kan de u de informatie van ProRail delen?

Antwoord 8

ProRail heeft inmiddels mijn vragen hieromtrent beantwoord en de laatste informatie rondom de staat van de brug met het ministerie, de provincie en de gemeente gedeeld. Deze laatste inspectierapporten en bijbehorende duiding van ProRail kunt u terugvinden op [rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/12/inspectierapporten-hrmk)². Op basis van die

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/12/inspectierapporten-hrmk>

informatie concludeert ProRail dat de spoorbrug technisch gezien in goede staat verkeert, maar wel zoals gebruikelijk waar nodig onderhouden moet en zal worden en indien zaken aan vervanging toe zijn, vindt dat uiteraard plaats. ProRail ziet momenteel dan ook geen noodzaak om eerder dan einde theoretische levensduur (2051) tot algehele vervanging over te gaan. Het defect raken van de hefcilinder was onverwacht en is geen gevolg van de leeftijd of de onderhoudstoestand van de brug.

Vraag 9

Ziet de u naar aanleiding van deze informatie de noodzaak een quickscan uit te laten voeren naar de mogelijkheid de brug te vervangen voor een aquaduct?

Antwoord 9

Nee. De technische staat van de betreffende spoorbrug is goed en algehele vervanging is niet nodig. ProRail geeft dan ook aan dat er geen noodzaak is een dergelijke quickscan uit te voeren. In 2019 heeft de regio reeds een quickscan laten uitvoeren naar de meerwaarde van (vroegtijdige) vervanging van de brug door een hogere brug of aquaduct. Daarbij is ook gekeken naar de (hoogwaardiger) ruimtelijke ontwikkeling die in combinatie daarmee ter plekke kan plaatsvinden.

Ook beheer en onderhoud, storingen en de maatschappelijke kosten en baten van deze beide posten zijn onderzocht in de kentallen KBA bij deze quickscan. De uitkomsten hiervan kwamen neer op negatieve saldo's wanneer de brug eerder dan nodig vervangen wordt door een hogere brug of een aquaduct, respectievelijk minus € 58 mln. en minus € 68 mln. Vroegtijdige vervanging weegt in principe dus niet op tegen de huidige kosten van beheer en onderhoud.

Vraag 10

Wat zijn de (financiële) gevolgen van het defect voor de scheepvaart?

Antwoord 10

De provincie Friesland schat als vaarwegbeheerder dat de totale kosten van de verstoring voor betrokkenen kunnen oplopen tot in totaal zeker € 50.000 per week. Volgens ProRail overwegen enkele partijen een claim bij hen in te dienen.

Vraag 11

Hoe vaak worden bruggen als de brug over het Harinxmakanaal door ProRail geïnspecteerd, gezien de constatering dat de hefcilinder van de brug *onverwachts* defect is geraakt en de brug sindsdien niet meer te openen is voor scheepvaart?

Antwoord 11

Visuele inspecties van alle zogenoemde kunstwerken vinden meerdere keren per jaar plaats door inspecteurs van ProRail en de aannemer die in het gebied werkzaam is. Daarnaast vindt om de gemiddeld 7 jaar een uitgebreide inspectie plaats door een externe partij van alle bouwdelen van de brug. Bij de betreffende spoorbrug is in 2020 de meest recente uitgebreide inspectie uitgevoerd. Het defect dat is opgetreden aan de cilinder kan met dergelijke inspecties niet worden vastgesteld. Het is hiervoor nodig een cilinder volledig te demonteren uit de brug. De betreffende cilinder is in 2018 gereviseerd, er was geen reden om aan te nemen dat deze defect zou gaan.

Vraag 12

Wat zijn de (maatschappelijke) kosten van het oplossen van een dergelijke storing? En wegen die op tegen investeringen in degelijk beheer en onderhoud?

Antwoord 12

De precieze kosten van het oplossen van het defect bij de HRMK zijn nog niet bekend, deze worden opgevangen binnen het beschikbare budget voor beheer en onderhoud bij ProRail. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 9 zijn ook beheer en onderhoud, storingen en de maatschappelijke kosten en baten van deze beide posten onderzocht in de kentallen KBA bij de

quickscan uit 2019. Het resultaat van die kentallen KBA is bij het betreffende antwoord opgenomen en houdt in dat vroegtijdige vervanging in principe niet opweegt tegen de kosten van beheer en onderhoud.

Vraag 13

Hoeveel bruggen werken er, naast deze brug en de andere spoorbrug over het Van Harinxmakanaal, met een vergelijkbare hefcilinder?

Antwoord 13

In Nederland heeft ProRail 22 draaibruggen die met een hefcilinder werken. Er zijn onderling verschillen in maatvoering of technische uitvoering van de zowel de bruggen als de cilinder. Rijkswaterstaat heeft geen draaibruggen die met een hefcilinder werken.

Vraag 14

Is er noodzaak om deze bruggen ook te controleren om soortgelijke defecten te voorkomen?

Antwoord 14

De betreffende hefcilinders bij draaibruggen zijn omsloten door andere onderdelen van de brug en kunnen niet goed geïnspecteerd worden tijdens de reguliere visuele inspecties. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 3 onderzoekt ProRail of op basis van deze ervaring elders aanpassingen aan hefcilinders gedaan moeten worden.