

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

59

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief «Beperkingen op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer en de scheepvaart»* (ingezonden 1 juli 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 september 2021).

Vraag 1

Zijn de huidige beperkingen getoetst op degelijkheid (veiligheid en levensduur) zodat er geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen? Op welke wijze wordt gemonitord? Waar is de snelheidsbeperking van 50 km/u op gebaseerd?¹

Antwoord 1

In de besluitvorming voor de maatregelen heeft het veilig beschikbaar houden van de brug tot aan de vervanging voorop gestaan. Toen duidelijk werd dat de maatwerk oplossing (met de aannemer ontworpen klemmen) niet afdoende bleek om de veiligheid voor het weg- en vaarverkeer bij het gebruik van de brug te borgen, is over gegaan tot een plan voor het terugbrengen van de maximumsnelheid op de Haringvlietbrug van 100 km/u naar 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid voor het verkeer op de Haringvlietbrug nemen naar verwachting de trillingen af, wat een gunstig effect heeft op de levensduur van de brug. De monitoring zal door wekelijkse inspecties van de brug plaatsvinden. Als de inspecties daartoe aanleiding geven kan besloten worden tot versoepeling van de maatregelen of in geval van verslechtering juist verdere ingrepen in de beschikbaarheid van de brug. Op dit moment is er geen aanleiding om hiertoe over te gaan. De komende maanden wordt gemonitord wat de effecten zijn van de genomen maatregelen. Komende maanden zal moeten blijken of versoepelingen voor het scheepsvaartverkeer mogelijk zijn. Op basis van de huidige informatie zijn voor het wegverkeer tot na de renovatie geen versoepelingen te verwachten. Vrachtwagens hebben een groot aandeel in de trillingen. Die mogen normaal gesproken 80 km/u rijden. Een snelheidsverlaging tot 70 km/u of 60 km/u is een te geringe verlaging ten opzichte van de huidige maximaal toegestane

¹ Beperkingen op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer en de scheepvaart, 30 juni 2021 (2021D26498)

snelheid. Daarom is de maximum snelheid op basis van expert judgement van Rijkswaterstaat verlaagd tot 50 km/u.

Voor een verbod op vrachtverkeer is niet gekozen. Met de afsluiting voor vrachtverkeer van de Merwedeburg in 2017, is duidelijk geworden dat een verbod niet wenselijk is. Naast dat dit om een intensieve handhaving vraagt, resulteert dit in aanvullende verkeersshinder en levert dit gevaarlijke verkeerssituaties op.

In een expertmeeting van Rijkswaterstaat zijn verschillende opties onderzocht om de bevestiging van de klemmen te verbeteren of om op andere wijze de levensduur van de brug te verlengen. Hierbij zijn naast de gekozen maatregelen de volgende opties verkend:

Vervanging rijdek: er is gekeken naar vervanging van het aluminium rijdek door een houten rijdek of een nieuw aluminium dek. De voorbereiding daarvan vergt veel tijd en de maatregel is kostbaar (enkele tientallen miljoenen). Voor de uitvoering zou de brug enkele weken gestremd moeten worden. Bovendien dient de geplande vervanging van de klep alsnog plaats te vinden in 2023.

Tijdelijke vaste brug: deze maatregel vergt veel voorbereidingstijd, omdat een nieuwe planfase gestart moet worden. Daardoor zal een tijdelijke vaste brug niet eerder gereed zijn dan wanneer de brug via het reguliere traject van een nieuwe klep wordt voorzien. Bovendien kan de hoge scheepvaart de brug dan helemaal niet meer passeren.

Aanpassen klemmen: het ontwerp van de nieuwe klemmen is in 2017 tot stand gekomen uit een expertmeeting van Rijkswaterstaat met verschillende aannemers en ingenieursbureaus. Daarbij is in de verschillende fases van het ontwerpen van de nieuwe klemmen, constant het ontwerp gevalideerd en geverifieerd. Na fabricage zijn er verschillende proeven gedaan en in 2018 zijn de klemmen aangebracht bij de brug. De nieuwe klemmen hebben echter tot onvoldoende resultaat geleid. In de klem moet de juiste voorspanning aanwezig zijn om vast te blijven zitten. De wijze van bevestiging van de klemmen is van invloed op het bereiken van de benodigde voorspanning. Momenteel wordt nader onderzocht of een andere wijze van bevestiging mogelijk is. Er is op dit moment echter nog geen zicht op een oplossing.

Vrachtwagens links laten rijden: vooral de klemmen onder de rechter rijstrook hebben te lijden onder het vele vrachtverkeer. Door het vrachtverkeer links te laten rijden kan de rechter rijstrook ontlast worden. Dit leidt echter tot onveilige situaties, omdat weggebruikers niet gewend zijn aan een dergelijke situatie.

Vraag 2

Op welke wijze zijn marktpartijen betrokken geweest bij het vinden van (innovatieve) tijdelijke oplossingen om de Haringvlietbrug tot aan de definitieve renovatie in volledige bedrijfsstand te houden?

Antwoord 2

Om de staat van de brug zo lang mogelijk in volledige bedrijfsstand te houden, heeft Rijkswaterstaat samen met een aantal aannemers en ingenieursbureaus als tijdelijke oplossing in 2017 nieuwe klemmen ontworpen waarmee de aluminium platen aan de klep van de brug in 2018 zijn bevestigd. Helaas blijken ook deze klemmen los te trillen door de zware belasting van de brug. Op dit moment wordt nader onderzocht of de klemmen door een andere wijze van bevestiging bestendig tegen trillingen worden. Er is echter nog geen concreet zicht op een oplossing.

Vraag 3

Zijn alle mogelijkheden in kaart gebracht om het definitieve onderhoud aan de brug (beweegbare deel) naar voren te kunnen halen om zodoende sneller dit probleem op te lossen? Zorgt extra budget voor beheer en onderhoud voor een versnelling van dit project?

Antwoord 3

Rijkswaterstaat doet er alles aan om de vervanging van het beweegbare deel van de brug zo snel mogelijk te realiseren. De planning is daarom al maximaal versneld. Zo is een versnelde marktbenadering toegepast, waarbij de aannemer eerder betrokken wordt bij het uitwerken van de oplossing. Ook is de interne kwaliteitstoetsing parallel uitgevoerd aan het opstellen van de

contractstukken. De kosten van de geplande vervanging van het beweegbaar deel van de brug zijn gedekt binnen het programma Vervanging en Renovatie. Extra budget voor beheer en onderhoud zal voor dit specifieke object niet bijdragen aan verdere versnelling.

Vraag 4

In welke mate speelt het tekort in budgetten, en het schuiven van budgetten, voor instandhouding een rol bij de problematiek aan de brug?

Antwoord 4

In het specifieke geval van de Haringvlietbrug is dit geen bepalende factor geweest. De renovatie was voorzien en gedekt binnen het programma Vervanging en Renovatie. De verwachting was dat de brug voor het wegverkeer tot aan het moment van vervanging zonder beperking zou functioneren.

Voldoende budget voor instandhouding is nodig om ongewenst uitstel van onderhoud te voorkomen en objecten tijdig te kunnen renoveren of vervangen. De verwachting is dat door onvoldoende budget voor instandhouding de komende jaren dit soort situaties zich zullen gaan voordoen. De kans is groot dat maatregelen als afzettingen en snelheidsverlagingen nodig zijn, waardoor vertragingen en files toenemen. Dit betreft overigens niet alleen het hoofdwegennet, maar ook het hoofvaarwegennet en het hoofwatersysteem. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 5

Wat zijn concreet de mobiliteitsmaatregelen die u in gaat zetten om zorg te dragen dat de 66.000 voertuigen die nu per dag over de brug rijden op een goede manier kunnen blijven doen al dan niet via een alternatieve route?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 augustus 2021 (35 570-A, 93) is door samenwerking tussen Rijkswaterstaat, het Openbaar Ministerie en de Veiligheidsregio een oplossing gevonden om bij een maximum snelheid van 50 km/u twee versmalde rijstroken in beide richtingen te kunnen handhaven. Hiermee is de doorstroming ten aanzien van de eerder gecommuniceerde variant verbeterd. Op 23 augustus jl. is deze maatregel in werking gesteld. Tevens wordt per 4 oktober a.s. in beide richtingen de linkerrijstrook op de Haringvlietbrug verbreed van 1,95 meter naar 2,35 meter. Hiermee wordt de doorstroming verder verbeterd, omdat inhalen makkelijker wordt gemaakt. Om de weginrichting aan te passen, heeft Rijkswaterstaat drie nachtafsluitingen nodig in het weekend van 1 tot 4 oktober. Om de nachtafsluitingen optimaal te benutten en hinder zoveel mogelijk te beperken, herstelt de aannemer tijdens de afsluitingen ook bestaande asfaltschade. Daarnaast is de informatievoorziening voor de weggebruiker belangrijk, daarvoor worden o.a. lokale en regionale media, de Ways2Go-campagne en Flitsmeister ingezet. De weggebruikers worden, voor ze de weg op gaan, zoveel mogelijk gericht geïnformeerd over alternatieve routes of modaliteiten. Ook worden weggebruikers opgeroepen om, indien mogelijk, de auto te laten staan of de spitsen te mijden. De weggebruikers die al op de weg zijn worden daarnaast met digitale borden en via partners die reisinformatie verstrekken in de auto geïnformeerd over de verkeerssituatie (reistijden), zodat zij hun routekeuze tijdens de rit kunnen aanpassen. Aanvullende mogelijkheden worden in overleg met betrokkenen in kaart gebracht. Een aantal bedrijven, waarvan medewerkers over de brug rijden, is benaderd met het aanbod om hen een maatwerkadvies te geven. Een groot aantal instrumenten om maatwerkadvies te geven van onder meer de Verkeersonderneming (Zuid-Holland) is beschikbaar.

Vraag 6

Bent u bereid om met partijen zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN), ANWB en andere partijen die veel hinder ondervinden van de beperking in gesprek te gaan om hen te helpen om zo veel mogelijk te worden ontzien gedurende deze stremming? En hoe gaat het overige wegverkeer goed geïnformeerd worden over deze stremming?

Antwoord 6

Ja. Gedurende de beperkingen zijn we met alle betrokken partners in gesprek om de hinder en de effecten daarvan zo veel mogelijk te beperken. Zo zijn naast TLN ook stakeholders als de veiligheidsregio's, de hulpdiensten, OV-concessiehouders, gemeenten, provincies en de nautische- en de transportsector betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen. De weggebruikers zullen in samenwerking en in overleg met de provincies, gemeentes en brancheorganisaties voor weg- en vaarwegverkeer zo goed mogelijk worden geïnformeerd via diverse mediakanalen om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 7

Hoe groot is het risico dat dit bij meer bruggen die al in de planning zitten voor renovatie gaat gebeuren? Kan dit worden voorkomen door meer budget voor instandhouding?

Antwoord 7

Komende jaren zullen meer situaties als bij de Haringvlietbrug zich gaan voordoen. Het einde van de technische levensduur van een groot aantal bruggen, tunnels, viaducten en sluizen in Nederland is in zicht. Aan het einde van de levensduur neemt de kans op verstoringen toe. Tot aan een renovatie of vervanging houden we deze bruggen, tunnels en viaducten extra in de gaten. Ook kunnen zich onverwachte omstandigheden voordoen, zoals storingen of een mankement. Soms zijn daarom op korte termijn maatregelen nodig om een brug veilig te kunnen blijven gebruiken. Dit was het geval bij de Haringvlietbrug. In zo'n geval neemt Rijkswaterstaat maatregelen, zoals het beperken van de snelheid en/of het deels afsluiten van de brug of tunnel. Dit betreft overigens niet alleen bruggen, dat geldt ook voor de andere onderdelen in het hoofwegennet, hoofdvaarwegennet of het hoofdwatersysteem. Zoals ik heb gemeld in mijn brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61) is er sprake van een tekort op het budget voor instandhouding. Voldoende budget voor instandhouding is nodig om ongewenst uitstel van onderhoud te voorkomen en objecten tijdig te kunnen renoveren of vervangen.