

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

62

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de problemen veroorzaakt door werk aan de Haringvlietbrug* (ingezonden 5 juli 2021).

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

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Miljoenenstrop door files en omrijden door werk aan Haringvlietbrug: «Absurd en onaanvaardbaar»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom zijn de eerdere signalen uit 2017, waarin duidelijk werd dat er dringend onderhoud noodzakelijk was, genegeerd en is er niet tijdig reparatie en onderhoud uitgevoerd?

Antwoord 2

De signalen uit 2017 zijn serieus opgepakt. Op basis van de signalen zijn destijds direct maatregelen getroffen. Zo is de klep met een spoedreparatie versterkt door een herontwerp van de klemmen. Dit herontwerp is tot stand gekomen uit een expertmeeting van Rijkswaterstaat met verschillende aannemers en ingenieursbureaus. Aansluitend is een herberekening uitgevoerd ten aanzien van constructieve veiligheid van de klep. Uitkomst daarvan was, dat door de reparatie de restlevensduur kon worden opgerekt tot eind 2022/begin 2023 op voorwaarde dat het aantal brugopeningen beperkt zou worden. Hier zijn destijds de bestuurlijke partners en verschillende brancheorganisaties (o.a. Schuttevaer, HISWA-RECRON en TLN) in een daarvoor georganiseerd overleg van op de hoogte gesteld. Vervolgens is de aanpak van de brug opgenomen in het programma Vervanging en Renovatie en is gestart met de planfase. Deze planfase is in het eerste kwartaal van 2021 afgerond en op basis daarvan is gestart met de voorbereiding van de

¹ Het Algemeen Dagblad, 1 juli 2021, «Miljoenenstrop door files en omrijden door werk aan Haringvlietbrug: «Absurd en onaanvaardbaar?»» (<https://www.ad.nl/hoeksche-waard/miljoenenstrop-door-files-en-omrijden-door-werk-aan-haringvlietbrug-absurd-en-onaanvaardbaar~adb00ab0/>).

realisatie. De voorbereiding van de vervanging van de klep van de Haringvlietbrug is inmiddels in volle gang. In juli 2021 is formeel de aanbesteding gestart. In de voorbereiding op de aanbesteding en tijdens de planfase hebben al meerdere consultatiegesprekken met marktpartijen plaatsgevonden. Vanaf medio 2023 vindt naar verwachting de vervanging van de klep en de vernieuwing van de systemen plaats. Meer duidelijkheid over de haalbaarheid van deze planning kan begin volgend jaar gegeven worden als de aannemer die het werk gaat uitvoeren ook gecontracteerd is. Daarnaast zijn er verschillende risico's die voor vertraging kunnen zorgen. Hierbij kan gedacht worden aan gevolgen van langere levertijden voor bouwmaterialen.

Vraag 3

Zijn alle alternatieven onderzocht om de reparatie sneller uit te kunnen voeren en/of met minder hinder voor het verkeer? Kunt u die alternatieven naar de Kamer sturen?

Antwoord 3

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 4

Hoe verantwoordt u de kosten à 53 miljoen die de transportsector door het slechte onderhoud nu moet gaan maken?

Antwoord 4

Om de veiligheid van vaarweg- en weggebruikers te kunnen borgen, de brug beschikbaar te houden voor verkeer en verdere beperkingen te voorkomen, is besloten tot deze maatregel.

Vraag 5

Bent u bereid de schade te vergoeden die belanghebbenden aantoonbaar lijden?

Antwoord 5

Burgers en bedrijven die schade menen te ondervinden door maatregelen van Rijkswaterstaat kunnen compensatie aanvragen. Deze aanvragen worden beoordeeld aan de hand van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.

Vraag 6

Zijn er in Nederland meer bruggen waar bijvoorbeeld klemmen en/of platen los aan het raken zijn?

Antwoord 6

De situatie bij de Haringvlietbrug lijkt geen gevolgen te hebben voor andere bruggen. De toepassing van een aluminium dek in het hoofdwegennet bij een brug als de Haringvlietbrug is vrij uniek. Hoewel er meerdere bruggen zijn met een aluminium dek, bijvoorbeeld die in de Zandkreekdijk, worden deze bruggen minder zwaar belast, waardoor de problematiek bij de Haringvlietbrug voor zover nu bekend op zich zelf staat.

Over het algemeen geldt dat komende jaren meer situaties als bij de Haringvlietbrug zich zullen gaan voordoen. Het einde van de technische levensduur van een groot aantal bruggen, tunnels, viaducten en sluisen in Nederland is in zicht. Voor een verdere toelichting verwijs ik naar het antwoord bij vraag 7 van de heer de Groot (VVD).

Vraag 7

Zijn er situaties denkbaar waarbij het onderhoud van bruggen in zo'n slechte staat is dat de verkeersveiligheid per direct in het geding is?

Antwoord 7

De inzet van Rijkswaterstaat is erop gericht om de verkeersveiligheid ten alle tijden te borgen. Veel bruggen, tunnels, viaducten en sluisen in Nederland zijn aan het einde van de levensduur en moeten worden vervangen of gerenoveerd. 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 door middel van periodieke inspecties of monitoring. Ook kunnen zich onverwachte omstandigheden voordoen, zoals storingen of een mankement. Soms zijn daarom ingrepen nodig om een brug veilig te kunnen blijven gebruiken, zoals nu bij de Haringvlietbrug. In zo'n geval neemt Rijkswaterstaat direct maatregelen, zoals het uitvoeren van spoedreparaties 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 hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem.

Vraag 8

Wanneer gaat u fors meer geld investeren in achterstallig onderhoud van onze weginfrastructuur?

Antwoord 8

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u graag naar mijn brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35 570-A-61) over de instandhouding van de Rijksinfrastructuur. De validatie van PWCREBEL wijst uit dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget. Dit is exclusief het inlopen van het uitgesteld onderhoud en nieuwe ontwikkelingen. Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die worden voorzien is eind 2020 besloten voor zowel 2022 als 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is € 350 mln. aan budget naar voren gehaald. Het streven is om in het kader van de ontwerpbegroting 2022 en in aanvulling op eerdere impulsen opnieuw middelen uit latere jaren naar voren te halen om meer onderhoudswerkzaamheden in de periode tot en met 2023 uit te kunnen voeren. Het nieuwe Kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van het hoofdvaarwegennet, hoofdwegennet en hoofdwatersysteem voor de jaren daarna. Zoals ik heb gemeld in mijn brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35 570-A-61) is er vanaf 2024 sprake van een tekort op het budget voor instandhouding.

Volgende budget voor instandhouding is nodig om ongewenst uitstel van onderhoud te voorkomen en objecten tijdig te kunnen renoveren of vervangen.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Peter de Groot (VVD), ingezonden 1 juli 2021 (2021Z12365) en het lid Stoffer (SGP), ingezonden 2 juli 2021 (2021Z12512)