

Vergaderjaar 2017–2018

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 94

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2017

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 10 oktober 2017 is gesproken over het bericht «Honderdste storing op Botlekbrug» in het Algemeen Dagblad van 29 september 2017. U heeft mij verzocht om – met het oog op het notaoverleg MIRT – uiterlijk 13 november 2017 hier een reactie op te geven.

De honderdste storing is niet een mijlpaal waar Rijkswaterstaat blij mee is. Dat onderschrijf ik. Elke storing is er een te veel. Zeker op deze brug die een belangrijke schakel in de A15 is voor het verkeer van en naar de Maasvlakte.

De in het artikel genoemde cijfers zijn juist:

- 0,4% van de tijd is de Botlekbrug door storingen niet beschikbaar voor het wegverkeer en voor het scheepvaartverkeer is dat 0,8%.
- In de afgelopen twaalf maanden (september 2016–september 2017) waren er bij 5.977 brugopeningen 27 storingen. Deze storingen veroorzaakten 12 stremmingen voor het wegverkeer en 25 stremmingen voor het hoge scheepvaartverkeer.
- Circa 12% van de tijd is de brug niet beschikbaar voor het wegverkeer door reguliere brugopeningen. De gemiddelde brugopening duurt 11 minuten, maar is afhankelijk van het aantal schepen dat de brug tijdens een opening passeert.

Zoals gezegd is iedere storing er een te veel. Rijkswaterstaat blijft er samen met de aannemer alles aan doen om het aantal storingen zover mogelijk terug te dringen. Technische storingen of technisch defecten zijn echter nooit helemaal te voorkomen. De omvang, het gewicht en de frequentie van het aantal openingen maken de Botlekbrug complex en uniek. Daarmee is de brug niet goed te vergelijken met andere bruggen, ook niet qua storingscijfers.

Elke storing wordt gerapporteerd en besproken door Rijkswaterstaat en besproken met de aannemer. Op basis van de bevindingen treft Rijkswaterstaat maatregelen. Maatregelen kunnen liggen in de sfeer van onderhoud, bedieningsprocedures, vervanging of structurele aanpassing van de constructie.

Eind 2015 is, naar aanleiding van de vele storingen, door een team van onafhankelijke experts een in- en externe review uitgevoerd. De voorgestelde verbetermaatregelen zijn allemaal overgenomen en deels al doorgevoerd.

Maatregelen die reeds getroffen zijn:

Aanpassing datacommunicatieverbinding met de verkeerscentrale;

Herziening procedures voor het uitvoeren van onderhoud;

Herziening van het grendelontwerp en aanpassing van de grendels;

Het aantal storingen ten opzichte van de periode kort na de ingebruikname is gedaald in 2016 en de eerste helft van 2017. Helaas is recent echter een lichte toename van storingen te zien. In navolging van de in 2016 uitgevoerde review laat Rijkswaterstaat daarom opnieuw een review uitvoeren naar de wijze van storingsafhandeling en de onderhoudsfilosofie.

In de review in 2016 is geconstateerd dat de oorspronkelijke gebruikte omloopwielen in de brug kwetsbaar zijn met een verhoogde kans op storingen. Een grote maatregel die wordt uitgevoerd is de vervanging van alle 64 omloopwielen in 2018/2019.

Adequate informatievoorziening aan de (vaar)weggebruikers draagt bij aan het verminderen van de ergernis over een openstaande brug. Vandaar dat Rijkswaterstaat naast o.a. informatie op de website van Rijkswaterstaat, persberichten, social media en de Berichten aan de Scheepvaart (BAS) de (vaar)weggebruiker via een gratis sms-service informeert over storingen. Andere mogelijkheden om de informatievoorziening voor de weggebruiker (aankondigen reguliere openingen) te verbeteren, worden nog onderzocht.

Als begin 2018 de oostelijke doorvaart van de brug ook gebruikt kan worden, kan het onderhoud zo gepland worden dat er telkens 1 hefdeel voor de scheepvaart beschikbaar is. Door het beschikbaar komen van de oostelijke doorvaart kunnen schepen de Botlekbrug van twee kanten tegelijk passeren (iedere vaarrichting eigen hefdeel) waardoor de gemiddelde brugopeningsduur afneemt. En bij storing van een hefdeel kan dan het andere hefdeel worden gebruikt. Hierdoor kunnen schepen in de meeste gevallen doorvaren en zal de overlast voor de scheepvaart verder afnemen. Dit komt ook de beschikbaarheid van de brug voor het wegverkeer ten goede.

Voor de ingebruikname van het spoor, waarvan de realisatie nu wordt voorbereid, zal een uitvoerig testproces worden uitgevoerd. Dit testen zal extra hinder voor de gebruikers van de brug en de vaarweg opleveren omdat de brug en de vaarweg tijdens de testen niet (volledig) beschikbaar zijn voor het (scheepvaart)verkeer. Te zijner tijd zal de omgeving hierover worden geïnformeerd.

Met de getroffen maatregelen en de nog te treffen maatregelen streef ik ernaar het aantal storingen verder omlaag te brengen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga