

Vergaderjaar 2019–2020

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 110**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2020

In januari 2018 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de grote opgave die er ligt om de bestaande infrastructuur te vernieuwen, verjongen en verduurzamen (Kamerstuk 29 385, nr. 95). Veel infrastructuur stamt uit de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw en is toe aan een grondige opknapping. Het is een omvangrijk pakket aan projecten dat de komende jaren wordt uitgevoerd. Een dergelijke operatie zal hinder voor het verkeer en de scheepvaart veroorzaken. Ik heb aangegeven een regionale aanpak te hanteren waarbij ik nauw samenwerk met de regionale overheden en het bedrijfsleven om de bereikbaarheid van de regio's op peil te houden. De Van Brienoordbrug is één van de projecten uit het Programma Vervanging en Renovatie.

Het project Van Brienoordbrug bestaat in totaal uit drie delen: de westelijke boogbrug richting Dordrecht, de oostelijke boogbrug richting Den Haag en de beweegbare delen van de brug. De bruggen zijn nu en de komende jaren veilig te gebruiken. Wel moeten beide boogbruggen worden versterkt om schade aan de staalconstructie van de bruggen te voorkomen en de bruggen ook in de toekomst veilig te kunnen gebruiken. Ook de kleppen en het bewegingswerk van de oostelijke Van Brienoordbrug moeten worden vervangen. Ten slotte moet er een nieuw systeem voor de bediening en besturing van beide bruggen worden geïnstalleerd. In de bijlage is een foto opgenomen van de brug met aanduiding van de verschillende onderdelen.

#### **Renovatie**

Allereerst is de mogelijkheid onderzocht om de beide bogen van de Van Brienoordbrug te renoveren, omdat renovatie in veel gevallen een efficiënte aanpak is. In deze oorspronkelijke aanpak zou eerst de westelijke boogbrug worden gerenoveerd, dan de beweegbare delen en ten slotte de

oostelijke boogbrug. Na renovatie zou de brug vervolgens weer 30 jaar mee kunnen gaan.

Bij de uitwerking van de aanpak van de westelijke boogbrug is gebleken dat er aan renovatie een aantal haken en ogen zit. Om versterkingswerkzaamheden veilig uit te voeren, terwijl het verkeer blijft doorrijden, zijn extra maatregelen nodig die forse verkeershinder veroorzaken. Aanwezigheid van zware metalen in de conservering op de brug maakt een veilige aanpak complex en zorgt ervoor dat de werkzaamheden relatief lang in beslag nemen. Tijdens de renovatie van de westboog zou er al met al anderhalf jaar lang forse hinder ontstaan voor het wegverkeer in beide richtingen. Ook zou de brug dan één tot anderhalf jaar maar zeer beperkt kunnen worden geopend voor de hoge scheepvaart (met een doorvaart-hoogte hoger dan +/- 20 meter).

Voor de oostboog geldt bij renovatie een vergelijkbare mate van hinder voor het wegverkeer en de scheepvaart. Bovendien is uit onderzoek gebleken dat delen van de oostboog moeten worden aangepakt, die niet van binnenuit toegankelijk zijn waardoor renovatie in het verkeer tot onveilige situaties leidt voor de aannemer. Renovatie van de oostelijke boogbrug in het verkeer is daarmee niet mogelijk.

### **Vervanging**

Daarom is een alternatieve aanpak voor de Van Brienoordbrug ontwikkeld. In die alternatieve aanpak wordt de westelijke boogbrug vervangen door een nieuw te bouwen boogbrug met dezelfde functionaliteit. Deze nieuwe boogbrug wordt op de bestaande pijlers gelegd. De oude westelijke boogbrug wordt op een werf gerenoveerd. Het rijdek wordt vernieuwd en de conservering met daarin zware metalen kan onder gecontroleerde omstandigheden worden verwijderd. De vernieuwde brug kan daarna worden omgewisseld met de bestaande oostelijke boogbrug. Beide bogen zijn dan weer als nieuw.<sup>1</sup>

De vervangingsoperatie van de bogen is technisch uitvoerbaar. Het omwisselen van elke boogbrug levert eveneens forse hinder op voor het wegverkeer en de scheepvaart. De verkeershinder kent echter een veel beperktere duur dan bij renovatie omdat de omwisseling uitgevoerd kan worden in de zomervakanties van 2025 (westboog), 2026 en 2027 (oostboog en beweegbare delen). De vervangingsvariant is per saldo doelmatiger dan renovatie in het verkeer, vanwege de beperkte hinder, een langere levensduur en een beter beheersbaar en veiliger werkproces. Gunstige bijkomstigheid is dat met de Blankenburgverbinding in 2024 een extra oeververbinding rond Rotterdam beschikbaar komt voordat de vervanging van de beide bogen start.

### **Beweegbare delen van de brug**

De twee kleppen en het bewegingswerk van de oostelijke Van Brienoordbrug moeten worden gerenoveerd. De bediening en besturing van het beweegbare deel van beide bruggen wordt vervangen door een nieuw systeem. De uitwerking van de aanpak van de beweegbare delen is minder ver gevorderd dan die van de bogen. De verkeershinder door de werkzaamheden is daarom nog niet precies aan te geven. Vooral nog ga ik uit van circa 2 maanden hinder voor het wegverkeer in en rond de zomervakantie en 4–5 maanden voor de hoge scheepvaart (circa 50 doorvaarten).

---

<sup>1</sup> Een video over de aanpak van het project is te bekijken via <https://youtu.be/bjEyOV1LM4M>

## **Externe beoordeling**

Omdat de vervanging van beide bogen van de Van Brienoordbrug geen alledaagse klus is, heb ik externe experts van onder andere de Technische Universiteiten Eindhoven en Delft gevraagd de aanpak te beoordelen die Rijkswaterstaat heeft ontwikkeld. De experts hebben zich gericht op de vraag of de beide bogen veilig gebruikt kunnen worden tot aan vervanging van de bogen en of de risico's die gepaard gaan met de vervangingsoperatie goed in beeld zijn gebracht. Op beide vragen hebben de experts een positief oordeel gegeven.

## **Regionaal draagvlak**

De Van Brienoordbrug maakt onderdeel uit van een omvangrijk pakket projecten in Zuid-Holland. Naast Rijkswaterstaat voeren ook de provincie Zuid-Holland en verschillende gemeenten werkzaamheden aan wegen en bruggen in de regio uit. Het is passen en meten om de planning van al deze werkzaamheden rond te krijgen op een zodanige manier dat het verkeer er zo min mogelijk hinder van ondervindt. De gemeenten Rotterdam en Capelle, het Havenbedrijf Rotterdam en de Metropoolregio hechten groot belang aan een goede bereikbaarheid van de regio tijdens de uitvoering van de werkzaamheden en staan daarom ook achter de voorgestelde aanpak.

## **Afweging**

Alles overwegende ben ik tot de conclusie gekomen dat de vervangingsvariant voor de Van Brienoordbrug een betere en doelmatiger aanpak biedt. Deze afweging baseer ik op de onderzoeksresultaten van beide boogbruggen, de analyse en aanpak van Rijkswaterstaat en de externe beoordeling hiervan. Vervanging van beide boogbruggen veroorzaakt significant minder langdurige verkeershinder dan renovatie, heeft minder impact op de planning van overige projecten van Rijk en regio en leidt niet tot verdere vertraging van andere projecten uit het VenR-programma. Bovendien is bij vervanging sprake van een langere levensduur en een beheerster en veiliger werkproces.

## **Financiën**

De kosten voor de gehele aanpak van de Van Brienoordbrug worden geraamd op € 380 – 600 miljoen. Omdat nog nader moet worden vastgesteld welke onderdelen van het beweegbare deel moeten worden vervangen is de bandbreedte nu nog relatief groot. Begin 2021 is de scope van het project nader uitgewerkt en kan de raming nauwkeuriger worden vastgesteld. De dekking van dit bedrag zal uit het gereserveerde Vervanging en Renovatiebudget (VenR, begrotingsartikel 12.02.04) plaatsvinden.

## **Planning**

Dit jaar vindt de marktconsultatie plaats voor de aanpak van de Van Brienoordbrug. Vervanging van de westelijke boogbrug is voorzien in de zomervakantie van 2025. Het omwisselen van de oostboog met de gerenoveerde westboog en renovatie van de beweegbare delen volgen dan in de zomervakanties van 2026 en 2027. De beste volgorde hiervan is nog niet helemaal uitgewerkt. De oostboog en de beweegbare delen

kunnen mogelijk in de zomer van 2026 gecombineerd worden aangepakt. Dat zou de hinder op de weg en vaarweg verder beperken. De haalbaarheid hiervan wordt de komende tijd nader onderzocht.

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

