

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021**

**Nr. 88**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2021

In juli 2017 heb ik uw kamer geïnformeerd over de staat van de grote strategische bruggen in het hoofdwegennet (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 81). De Haringvlietbrug, die dateert uit 1964, is één van deze bruggen. De conclusie destijds was dat er voor de Haringvlietbrug een nadere beoordeling op de constructieve veiligheid (herberekening) nodig was en er binnen 15 jaar maatregelen nodig zouden zijn om de brug veilig te kunnen blijven gebruiken. De herberekening van het beweegbare deel van de brug (de klep) is aansluitend uitgevoerd. Hieruit bleek dat de klep binnen 5 jaar vervangen diende te worden.

In 2018 heb ik daarom de renovatie van de Haringvlietbrug opgenomen in het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen en Rijkswaterstaat opdracht gegeven om de renovatie van de brug voor te bereiden. Volgens de huidige planning wordt de klep van de Haringvlietbrug medio 2023 vervangen en voorzien van nieuwe systemen voor de bediening, besturing en bewaking van de brug. De renovatie van het vaste deel van de brug volgt later.

In de MIRT voortgangsbrief van 9 juni (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) heb ik u geïnformeerd dat de klep van de brug het einde van zijn levensduur heeft bereikt en dat deze volgens de berekeningen vanaf begin 2023 niet meer veilig bediend kan worden. Op basis van de berekeningen zal de brug vanaf 1 januari 2023 tot aan vervanging van de klep gestremd moeten worden voor de hoge scheepvaart en zullen schepen hoger dan 13 meter om moeten varen via het Spui, de Oude Maas en de Dordtse Kil.

De Haringvlietbrug gaat echter sneller achteruit in kwaliteit dan uit de berekeningen werd verwacht. Uit de inspecties van Rijkswaterstaat is gebleken dat de klemmen waarmee het rijdek aan de klep is bevestigd lostrillen door het verkeer dat over de brug rijdt. Vanaf 19 mei 2021 is de

Haringvlietbrug daarom nu al tijdelijk gestremd voor de hoge scheepvaart. Deze stremming blijft voorlopig gehandhaafd. In eerste instantie leken er geen gevolgen te zijn voor het wegverkeer, maar op basis van wekelijkse inspecties zien we die nu toch. De klemmen trillen steeds sneller los en hierdoor raken ook rijplaten los van de klep. Dit levert – zonder aanvullende maatregelen – een potentieel gevaar op voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer. Ik stel daarom een gebruiksbeperking in voor het wegverkeer om een veilig gebruik van de brug te garanderen. Ik heb besloten de maximum snelheid op de brug terug te brengen van 100 km/u naar 50 km/u en het verkeer rond de brug over één rijstrook te laten rijden. Dit levert weliswaar hinder op voor de weggebruiker, maar is noodzakelijk om de brug tot aan renovatie in 2023 veilig te kunnen blijven gebruiken.

### **Toelichting gebruiksbeperking**

Het rijdek van de brug bestaat uit aluminium platen die met klemmen aan de klep van de brug zijn bevestigd. Het gaat om 210 platen en 700 klemmen. De klemmen trillen los door het verkeer dat over de brug rijdt. De sterkte van de trillingen wordt bepaald door de hoeveelheid verkeer, het gewicht van het (vracht)verkeer en de snelheid waarmee het verkeer over de brug rijdt. Er zijn eind 2020 nieuwe klemmen ontworpen en aangebracht die beter bestand zouden moeten zijn tegen de trillingen, maar uit de inspecties blijkt nu dat deze klemmen niet het gewenste resultaat leveren.

Momenteel wordt de brug beschikbaar gehouden voor het wegverkeer door wekelijks te inspecteren en de losgetrilde klemmen aan te draaien. Zonder aanvullende maatregelen wordt de kans steeds groter dat er een klem of plaat loskomt van de brug. Dit levert een groot veiligheidsrisico op voor het (vaar)wegverkeer. Daarom voer ik een snelheidsverlaging in op de brug om een veilig gebruik van de brug te borgen.

De trillingen in de klep van de brug zullen verminderen door het verlagen van de maximum snelheid voor al het verkeer op de brug. Ik kies voor een verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/u, omdat dit significant lager is dan de huidige maximum snelheid voor vrachtwagens en het vrachtverkeer een grote bijdrage levert aan de trillingen. Uiteraard zal monitoring nodig blijven om het effect van deze maatregel beter te kunnen bepalen. Wanneer de maatregel effectief blijkt, kan de brug mogelijk ook voor de scheepvaart weer frequenter bediend worden.<sup>1</sup> Wanneer de maatregel onvoldoende effectief blijkt, kan een meer ingrijpende maatregel nodig zijn.

Voor invoering van de maatregel verwacht ik twee tot drie weken aan voorbereidingstijd nodig te hebben. Deze periode is nodig om de verkeers- en mobiliteitsmaatregelen uit te werken en af te stemmen met de gebruikers en brancheorganisaties. Ook de organisatie van de handhaving vergt voorbereiding. Daarnaast zal er een bijeenkomst worden georganiseerd voor gemeenten, brancheorganisaties en andere betrokkenen om de gehele aanpak rond de Haringvlietbrug te bespreken. In de tussentijd blijf ik de brug intensief monitoren.

---

<sup>1</sup> Momenteel wordt de Haringvlietbrug één maal per week bediend, direct na inspectie van de brug op vrijdag.

## **Handhaving**

Handhaving van de maximum snelheid is van belang voor de effectiviteit van de maatregel. Een snelheid van 50 km/u past niet bij het wegbeeld van een autosnelweg en weggebruikers zullen zich niet aan deze snelheid houden als deze alleen met bebording wordt aangegeven. Het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) heeft aangegeven te willen handhaven op de verlaagde maximum snelheid als de inrichting de weg hierop wordt aangepast. Hier geef ik invulling aan door het verkeer van de Haringvlietbrug terug te brengen van twee naar één rijstrook per rijrichting. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming op de A29.

## **Verkeershinder**

Rijkswaterstaat heeft berekend wat de gevolgen zijn van het afsluiten van één rijstrook op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer. De berekeningen laten zien dat er forse files in de spitsuren zullen ontstaan op de A29 en op de A16 (uitwijkroute). Deze files ontstaan bij de Haringvlietbrug maar kunnen terugslaan op de A29 in de richting Rotterdam en Zuidwest-Brabant. De verkeershinder kan enigszins worden beperkt door de inzet van mobiliteitsmaatregelen. Hiermee krijgt een deel van het verkeer een alternatief geboden of de mogelijkheid buiten de spits te reizen. De extra reistijd rond de Haringvlietbrug kan met deze maatregelen uitkomen op ongeveer 30 minuten, tijdens een avondspits op een werkdag.

## **Andere onderzochte opties**

Rijkswaterstaat heeft een aantal andere opties onderzocht om de bevestiging van de klemmen te verbeteren of om op andere wijze de levensduur van de brug te verlengen. Er is onder andere gekeken naar vervanging van het aluminium rijdek door een houten rijdek en naar de aanleg van een tijdelijke vaste brug. Hieruit is geen kansrijke aanpak naar voren gekomen die op korte termijn realiseerbaar is. Dit laatste is relevant omdat het om een acuut probleem gaat en de brug naar verwachting over twee jaar voorzien is van een nieuwe klep. De kosten van deze alternatieve maatregelen zijn bovendien fors hoger.

## **Financiële consequenties**

De totale kosten om de Haringvlietbrug door een snelheidsverlaging veilig te kunnen blijven gebruiken tot aan vervanging van de klep bedragen naar de huidige schatting € 5 miljoen. De kosten bestaan uit monitoring en aandragen van de klemmen, het plaatsen van pontons en het preventief vervangen van bouten en het treffen en monitoren van de verkeersmaatregelen. Dit is exclusief de kosten van het mobiliteitspakket om de verkeershinder te beperken. Deze kostenpost moet nog nader bepaald worden.

## **Vervanging van de klep van de brug**

De voorbereiding van de vervanging van de klep van de Haringvlietbrug is in volle gang. In juni 2021 is, als voorbereiding op de aanbesteding, gestart met het uitwisselen van informatie met de marktpartijen en medio 2023 vindt de vervanging van de klep en de vernieuwing van de systemen plaats. Ik onderzoek in overleg met de markt de mogelijkheden om deze aanpak te versnellen, maar veel ruimte hiervoor zie ik op dit moment niet. De Haringvlietbrug zal tijdens de vervanging van de klep meerdere weken gestremd zijn voor het wegverkeer.

De komende tijd stel ik alles in het werk om een veilig gebruik van de Haringvlietbrug te garanderen totdat de renovatie gereed is.

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