

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515XP Den Haag
Postbus 20901
2500EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-4561111

Ons kenmerk

RWS-2021/33704

Uw kenmerk

2021Z12365
2021Z12512
2021Z12652
2021Z13001
2021D29969

Datum 24 september 2021

Onderwerp Beantwoording 5-tal vragensets over de beperkingen op de
Haringvlietbrug

Geachte voorzitter,

In deze brief worden de Kamervragen over de Haringvlietbrug van de leden De Groot (VVD), Stoffer (SGP), Madlener (PVV), Van Haga (Groep Van Haga) en Jaco Geurts (CDA) in samenhang beantwoord. De Kamervragen van de leden De Groot (VVD) en Geurts (CDA) (Kenmerk 2021D29969) worden mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid beantwoord.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

Beantwoording vragen van het lid Peter de Groot (VVD) over de brief 'Beperkingen op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer en de scheepvaart', ingezonden op 1 juli 2021 (Kenmerk 2021Z12365).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

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 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 Merwedebrug in 2017, is duidelijk geworden dat een verbod niet wenselijk is. Naast dat dit om een intensieve handhaving vraagt, resulteert dit in aanvullende verkeershinder 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.

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

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 bedrijfstand 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 bestendiger 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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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.

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

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 hoofdwatersysteem. 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 (35570-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 Flitsmeester 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, hoofvaarwegennet of het hoofdwatersysteem. Zoals ik heb gemeld in mijn brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35570-A-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.

Beantwoording vragen van het lid Stoffer (SGP) over de snelheidsverlaging op de Haringvlietbrug, ingezonden op 2 juli 2021 (Kenmerk: 2021Z12512).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Vraag 1

Is de veronderstelling juist dat de rijstrookbeperking alleen bedoeld is om de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur te handhaven? ²

Antwoord 1

Die veronderstelling is juist. Inmiddels zijn 2 rijstroken in beide richtingen open. Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 2

Heeft u, gelet op de grote gevolgen van de rijstrookbeperking voor de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Zeeland/Zuidwest Nederland, ook andere maatregelen overwogen ten behoeve van een goede handhaving van de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur, zoals rijstrookversmalling middels markeringspalen of andere vormen van wegafscheiding?

Antwoord 2

Ja. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 augustus 2021 (2021Z14129) 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 wordt de doorstroming ten aanzien van de eerder gecommuniceerde variant verbeterd. Deze maatregelen zijn per 23 augustus jl. 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 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.

Vraag 3

Bent u bereid te kijken naar alternatieven voor de rijstrookbeperking in aanvulling op glasheldere communicatie over snelheidscontroles, zodat beide rijstroken in dezelfde rijrichting benut kunnen blijven worden?

Vraag 4

Bent u bereid om snelheidsverlaging zonder rijstrookbeperking in combinatie met glasheldere communicatie over snelheidscontroles en alternatieve maatregelen voor aangepaste weginrichting enige tijd uit te proberen?

² Transport Online, 30 juni 2021, Maximale snelheid op Haringvlietbrug (A29) naar 50 kilometer per uur (<https://www.transport-online.nl/site/128614/maximale-snelheid-op-haringvlietbruga29-naar-50-kilometer-per-uur/>); Kamerbrief 30-6-2021 (2021D26498).

Antwoord 3 en 4

Ja daartoe ben ik bereid. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 augustus 2021 (35570-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.

Vraag 5

Waarom ziet u weinig ruimte voor versnelling van de vervanging van de klep van de Haringvlietbrug?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat doet er alles aan om de vervanging zo snel mogelijk te realiseren. 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. Meer duidelijkheid over de haalbaarheid van de huidige 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. Rijkswaterstaat ziet nu geen ruimte voor extra versnelling van de uitvoering door de veelheid van voorbereidingswerkzaamheden. De benodigde herberekening en aanpassing van het ontwerp van de klep op basis van de vigerende bouwnormen, de beschikbaarheid en levertijden van materialen en constructiedelen en de geldende termijnen bij aanbesteding zijn de belangrijkste beperkende factoren voor verdere versnelling.

Vraag 6

Hebben de (tegenvallende) uitkomst van de herberekening met betrekking tot de constructieve veiligheid van de Haringvlietbrug en het onverwachts snellere kwaliteitsverlies ook consequenties voor de beoordeling van de constructieve veiligheid van andere bruggen?

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 Zandkreekdam, 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 sluizen in

Nederland is in zicht. Voor een verdere toelichting verwijs ik naar het antwoord bij vraag 7 van de heer de Groot (VVD).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Beantwoording vragen van het lid Madlener (PVV) over de problemen veroorzaakt door werk aan de Haringvlietbrug, ingezonden op 5 juli 2021 (Kenmerk 2021Z12652).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Miljoenenstrop door files en omrijden door werk aan Haringvlietbrug: 'Absurd en onaanvaardbaar'? ³

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 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?

³ 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-haringvlietbrugabsurd-en-onaanvaardbaar~adb00ab0/>).

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

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 Zandkreekdam, 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 sluizen 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 sluizen 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 35570-A-61) over de instandhouding van de Rijksinfrastructuur. De validatie van PWC | REBEL 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 hoofwatersysteem voor de jaren daarna. Zoals ik heb gemeld in mijn brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35570-A-61) is er vanaf 2024 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Beantwoording van de vragen van het lid Van Haga (groep Van Haga) over de jarenlange afsluiting van rijbanen op de Haringvlietbrug, ingezonden op 7 juli 2021 (Kenmerk 2021Z13001)

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Vraag 1

Bent u ervan op de hoogte dat er enorm veel weerstand is tegen de jarenlange afsluiting van rijbanen op de Haringvlietbrug? ⁴

Vraag 2

Bent u ervan op de hoogte dat wethouders, de ANWB, forenzen en truckers enorm lange files en omleidingen voorzien?

Antwoord 1 en 2

Ja, ik ben er van op de hoogte dat de maatregelen voor hinder zorgen voor de weggebruikers. Ik betreur dit ook ten zeerste. Ik ben echter genoodzaakt om deze maatregelen te treffen tot aan de vervanging van de klep omwille van de veiligheid van de weggebruiker en de beschikbaarheid van de brug.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 augustus 2021 (2021Z14129) 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 wordt de doorstroming ten aanzien van de eerder gecommuniceerde variant verbeterd. Deze maatregelen zijn per 23 augustus jl. 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 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.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de nieuw ontworpen klemmen die zijn aangebracht achteraf niet beter bestand waren tegen de verkeerstrillingen dan die van ervoor? Zo ja, waarom is hier onvoldoende onderzoek naar gedaan?

Antwoord 3

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 onderzocht of door een andere wijze

⁴ AD, 2 juli 2021, 'Ophef over jarenlange afsluiting rijbanen Haringvlietbrug: 'Het is dramatisch' (<https://www.ad.nl/auto/ophef-over-jarenlange-afsluiting-rijbanen-haringvlietbrughet-is-dramatisch~a42615ca/>)

van bevestiging de klemmen beter vast blijven zitten. Er is op dit moment echter nog geen zicht op een oplossing.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat er al in 2017 een mankement werd opgemerkt aan de Haringvlietbrug? Zo ja, waarom is er niet snel daarna al een gesprek geweest met belanghebbenden?

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Antwoord 4

De signalen uit 2017 zijn serieus opgepakt. Zo is de klep met een spoedreparatie versterkt door een herontwerp van de klemmen welke tot stand is 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 opgerekend 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 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 definitief 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 5

Deelt u het inzicht dat het openhouden van twee rijstroken met de invoering van een trajectcontrole beter uitpakt voor de doorstroming dan het sluiten van één rijstrook? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja, dat inzicht deel ik.

Vraag 6

Deelt u het inzicht dat de sluiting van één rijstrook voor onder andere hulpdiensten en het openbaar vervoer enorm belemmerend kan zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Het sluiten van één rijstrook levert inderdaad belemmeringen op voor hulpdiensten, openbaar vervoer en het overige verkeer. Om deze reden is, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 5 augustus 2021 (2021Z14129) 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 te kunnen handhaven.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat Rijkswaterstaat het indienen van een 'nadeelcompensatie' voor werkgevers op zich gaat nemen? Zo ja, wat houdt die 'nadeelcompensatie' in? Zo nee, hoe worden werkgevers dan gecompenseerd?

Antwoord 7

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 8

Is er al nagedacht over het voordragen van een compacter renovatieplan waarbij de renovatie van de Haringvlietbrug niet over zes jaren wordt uitgesmeerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan men dit plan verwachten?

Antwoord 8

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 vervanging van de klep wordt naar verwachting, uitgevoerd vanaf medio 2023. In deze periode zal de weg gedurende meerdere weken gestremd zijn voor het wegverkeer. Meer duidelijkheid over de haalbaarheid van deze planning kan begin volgend jaar geven worden als de aannemer die het werk gaat uitvoeren ook definitief aan boord is. Daarnaast zijn er verschillende risico's die voor vertraging kunnen zorgen. Hierbij kan gedacht worden aan gevolgen van langere levertijden voor bouwmaterialen.

Vraag 9

Bent u ervan op de hoogte dat uit onderzoek van TNO blijkt dat er jaarlijks slechts 1 miljard euro van de benodigde 2.5 miljard euro wordt uitgegeven aan het onderhoud van infrastructuur? Zo ja, waarom is dit niet opgeschaald? Zo nee, gaat u dit bedrag opschalen?

Antwoord 9

Het TNO rapport geeft een grove indicatie van de behoefte voor vervanging en renovatie van alle infrabeheerders in Nederland. De behoefte voor het instandhouden van de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat is geëvalueerd door Horvat en PWC/REBEL en met de Kamer gedeeld.

De validatie van PWC | REBEL 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 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 hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem voor de jaren daarna. Zoals gemeld in de brief van 10 juni 2021 (Kamerstuk 35570-A-61) is er vanaf 2024 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Beantwoording Kamervragen van de leden Peter de Groot (VVD) en Geurts (CDA) over het NOS bericht 'Intern onderzoek Rijkswaterstaat: files sluiting Haringvlietbrug veel langer dan gedacht' en de bijbehorende kamerbrieven 'Extra reistijd Haringvlietbrug' en 'Uitstel verkeersbeperkende maatregelen Haringvlietbrug', ingezonden op 30 juli 2021 (Kenmerk 2021D29969)

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Vraag 1

Op welke wijze gaat u, de met een dergelijk ingrijpende afsluiting overvallen regio's en sectoren, in de toekomst eerder betrekken bij wegafsluitingen die een enorme impact hebben op de bereikbaarheid?[1][2][3]

[1] NOS, 29 juli 2021, Intern onderzoek Rijkswaterstaat: files sluiting Haringvlietbrug veel langer dan gedacht (<https://nos.nl/artikel/2391495-intern-onderzoek-rijkswaterstaat-files-sluiting-haringvlietbrug-veellanger-dan-gedacht>).

[2] Kamerstuk 2021Z13982.

[3] Kamerstuk 2021Z14065.

Antwoord 1

Rijkswaterstaat zet erop in om de regio en belanghebbenden al naar gelang de aard van de werkzaamheden, de hinder en urgentie steeds en tijdig te betrekken. De reguliere lijn is dat, bij gepland en dus voorzienbaar onderhoud en renovaties, de belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken via regulier overleg. Indien er acuut ingegrepen moet worden, betreft Rijkswaterstaat de stakeholders direct in een crisisaanpak. Indien, zoals bij de Haringvlietbrug, op korte termijn ingegrepen moet worden, kunnen stakeholders slechts korte tijd van te voren worden betrokken. Deze laatste situatie zal zich de komende jaren naar verwachting vaker voordoen door de grote onderhoudsopgave waarover uw Kamer regelmatig is geïnformeerd. Gezien deze verwachting, zal Rijkswaterstaat een specifieke aanpak hiervoor opstellen. Uw Kamer zal hierover bij de Staat van de Infrastructuur worden geïnformeerd.

Vraag 2

Wat is de reden dat de eerder geschatte vertragingstijd in de avondspits als gevolg van de afsluiting naar één rijstrook en snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur (2x1) fors hoger uitvalt? Welke aanvullende maatregelen gaat u treffen om vertragingen oplopend tot 68 minuten voor een enkele reis terug te dringen?

Antwoord 2

Vanwege de korte tijd tussen het vaststellen van de maatregelen en de geplande inwerkingstelling van de maatregelen was het niet mogelijk om de effecten van de maatregelen volledig door te rekenen. Met verkeersmodellen van de situatie zonder maatregelen en expert judgement van Rijkswaterstaat is er destijds een inschatting gedaan. De latere berekening kwam met een groter dan eerder verwacht effect voor de avondspits: 68 minuten extra reistijd voor de A29 in zuidelijke richting en 40 minuten in noordelijke richting. Op de parallelle A4/16 is de extra reistijd maximaal 20 minuten.

Voor de 2x2 verkeerssituatie is de hinder aanzienlijk minder dan bij de 2x1 verkeerssituatie. In het geval van de 2x2 verkeerssituatie lijkt het erop te wijzen dat weggebruikers vooral in de avondspits op de A29 richting Bergen op Zoom rekening moeten houden met ongeveer een half uur extra reistijd bovenop de reguliere files. In de andere richting neemt de reistijd nauwelijks toe. Dat geldt ook voor de A16, in beide richtingen. Ook in de ochtendspits lijkt de extra hinder voor beide trajecten in beide richtingen nauwelijks toe te nemen. Daarbij wil ik wel

opmerken dat het verkeersmodel slechts een indicatie geeft van de te verwachten extra reistijd, de situatie is uniek en daardoor lastig te voorspellen. De A29 is een drukke snelweg waar nu al geregeld files staan, ook zonder maatregelen op de brug. Rijkswaterstaat monitort de extra reistijd die ontstaat.

De verkeersbeelden van de eerste weken na de versmalling, die ook met alle regionale stakeholders steeds worden gedeeld, laten zien dat de vertraging ruim binnen de voorspelling blijft.

Om de hinder zoveel mogelijk te beperken worden, naast het beschikbaar stellen van twee versmalde rijstroken, de weggebruikers voor ze de weg op gaan gericht geïnformeerd over alternatieve routes of modaliteiten. Hiervoor worden o.a. lokale en regionale media, de Ways2Go-campagne en Flitsmeister ingezet. 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 ook 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. Een aantal bedrijven, waarvan medewerkers over de brug rijden, is benaderd met het aanbod een maatwerkadvies te geven. Een groot aantal instrumenten om maatwerkadvies te geven van onder meer de Verkeersonderneming (Zuid-Holland) is beschikbaar.

Aanvullende mogelijkheden worden in overleg met betrokkenen in kaart gebracht.

Vraag 3

Waarom laat het toepassen van twee versmalde rijstroken aan iedere zijde van de brug (2x2 variant) zo lang op zich wachten ondanks dat de problematiek met de kleppen al langer dan een jaar bekend is en beperkingen dreigde te veroorzaken?

Vraag 4

Wat is volgens Rijkswaterstaat (RWS), het Openbaar Ministerie (OM) en de politie nodig om de technisch haalbare 2x2 variant in te stellen, waarmee meer capaciteit en minder vertraging op de weg haalbaar is?

Vraag 5

Binnen welke termijn kan deze 2x2 variant ingezet worden? Is er een mogelijkheid dit te realiseren voor het einde van de zomervakantie en bent u bereid dit tot hoogste prioriteit te maken binnen RWS, OM en politie?

Antwoord 3 t/m 5

Tot voor kort was de verwachting dat de brug veilig zou zijn tot de vervanging van de klep in 2023. Eind mei van dit jaar werd vastgesteld dat de conditie van de brug zodanig was verslechterd dat op korte termijn maatregelen nodig waren. Daarop is in juni het overleg gestart met OM en politie om te bezien of zij konden helpen dit probleem met de brug onder beheer van Rijkswaterstaat op te lossen door te handhaven op een maximumsnelheid van 50 km per uur, zodat de twee versmalde rijstroken veilig opengesteld zouden kunnen worden. Normaal gesproken gaan er meerdere maanden overheen, voordat er op een locatie handhavingsmiddelen in gebruik genomen kunnen worden. Het is gelukt deze maatregelen per 23 augustus jl. in werking te stellen. Tevens wordt per 4 oktober as. in beide richtingen de linkerrijstrook op de Haringvlietbrug verbreed van 1,95 meter naar 2,35 meter. Hiermee wordt de doorstroming verbeterd, omdat inhalen makkelijker wordt gemaakt. Ik ben de politie en het OM dankbaar voor de benodigde flexibiliteit in deze kwestie. 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

Vraag 6

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

Vraag 7

Bent u bereid om een contra-expertise op te starten voor een tijdelijke versterking van het beweegbare deel om hiermee een snelle oplossing voorhanden te hebben die ruimschoots voor de definitieve vervanging en het liefst op korte termijn wordt uitgevoerd met als doel het beperken of opheffen van de hinder?

Antwoord 6 en 7

Rijkswaterstaat doet er alles aan om de vervanging 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. Meer duidelijkheid over de haalbaarheid van deze planning kan begin volgend jaar gegeven worden als de aannemer die het werk gaat uitvoeren ook definitief gecontracteerd is. Daarnaast zijn er verschillende risico's die voor vertraging kunnen zorgen. Hierbij kan gedacht worden aan gevolgen van langere levertijden voor bouwmaterialen.

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 object niet bijdragen aan verdere versnelling. Wel is het zo dat door onvoldoende budgetten bij beheer en onderhoud de komende jaren meer situaties als bij de Haringvlietbrug zich kunnen 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, dat geldt ook voor Het hoofvaarwegennet en het hoofwatersysteem.

Rijkswaterstaat staat open voor ideeën om de veiligheid van de brug te borgen tot de vervanging van de klep. Rijkswaterstaat heeft al verschillende opties onderzocht om de bevestiging van de klemmen te verbeteren of om op andere wijze de levensduur van de brug te verlengen. Uit een eerdere expertmeeting van Rijkswaterstaat zijn de volgende alternatieven afgewogen:

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 8

Bovenstaande vragen zijn een aanvulling op de schriftelijke vragen door het lid Peter de Groot⁵ en de Motie Geurts/de Groot⁶ rondom de problematiek van de Haringvlietbrug. Kunt u bovenstaande vragen integraal beschouwen en gezien de urgentie binnen de gestelde termijn van 3 weken beantwoorden?

Antwoord 8

Het is helaas niet gelukt de beantwoording binnen de gestelde termijn van 3 weken te versturen aan uw Kamer.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2021/33704

⁵ Kamerstuk 2021Z12365.

⁶ Kamerstuk 29398, nr. 947.