

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

3138

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de berichten «*Spijkenisserbrug weer open na storing*» en «*Problemen met Spijkenisserbrug en Haringvlietbrug voorbij*» (ingezonden 21 mei 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 juni 2019).

Vraag 1

Kent u de artikelen op de website van RTV Rijnmond: «*Spijkenisserbrug weer open na storing*» en «*Problemen met Spijkenisserbrug en Haringvlietbrug voorbij*»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoeveel storingen zijn er de afgelopen twee jaar geweest aan de Spijkenisserbrug? Kunt u daarin het onderscheid aangeven in oorzaak en duur van de storing?

Antwoord 2

Een stremming van de brug voor de scheepvaart of voor het wegverkeer kan veroorzaakt zijn door een storing of door externe oorzaken. Storingen worden voornamelijk veroorzaakt door elektrische defecten (55% van de gevallen), mechanische defecten (10%) of door problemen met het besturingssysteem (15%). Een externe oorzaak is bijvoorbeeld een aanrijding van de slagboom van de brug. Ongeveer 70% van de stremmingen betreft een storing. In onderstaande tabel is per jaar het aantal stremmingen aangegeven en wordt de gemiddelde stremmingsduur vermeld. De beschikbaarheid van de brug blijft over de jaren heen voor zowel het wegverkeer als de scheepvaart op minimaal 99%.

¹ Rijnmond.nl, 10 mei 2019, <https://www.rijnmond.nl/nieuws/181542/Spijkenisserbrug-weer-open-na-storing>

² Rijnmond.nl, 16 mei 2019, <https://www.rijnmond.nl/nieuws/181770/Problemen-met-Spijkenisserbrug-en-Haringvlietbrug-voorbij>

	2017		2018		2019 (t/m 25 mei)	
	Aantal	Gemiddelde duur (uur)	Aantal	Gemiddelde duur (uur)	Aantal	Gemiddelde duur (uur)
Stremmingen (totaal storings en externe oorzaken)	27	3:34	28	3:45	11	1:53
<i>met effecten voor wegverkeer</i>	11	2:31	11	4:50	5	1:40
<i>met effecten voor de scheepvaart</i>	23	3:51	23	2:53	10	1:53
<i>NB de optelling van de stremmingen met effecten voor wegverkeer en scheepvaart is hoger dan het totaal aantal stremmingen. Dat heeft te maken met het feit dat er stremmingen zijn met effect voor én scheepvaart én wegverkeer.</i>						
Storingsen	21	3:56	17	5:05	8	2:06
Externe oorzaken (vnl. aanrijding slagboom)	6	2:17	11	1:40	3	1:21

Vraag 3

Wat is de uitkomst van het in uw beantwoording van eerdere schriftelijke vragen (Kamervragen Remco Dijkstra, vergaderjaar 2017–2018, aanhangsel Handelingen 1467) toegezegde onderzoek naar mogelijkheden om de uitvoering van de renovatie van de Spijkenisserbrug te versnellen?

Antwoord 3

In reactie op de aangehaalde eerdere Kamervragen, heb ik aangegeven dat ik laat onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de uitvoering te versnellen, maar dat ik de mogelijkheden beperkt acht. Het onderzoek naar de versnelingsmogelijkheden is recent afgerond. Ik moet op basis hiervan nu vaststellen dat een versnelling van de renovatie ten opzichte van de huidige planning niet mogelijk is.

Voorafgaand aan de uitvoering wordt in de lopende planfase met onderzoek de technische staat van de brug in kaart gebracht. Dit is een complex proces dat nog in volle gang is. Na afloop van de planfase kan de renovatiescope worden bepaald. De duur van het onderzoek naar de technische staat van de brug en de tijd die daarna nodig is voor de contracteringsfase, bepalen de planning van het project en kunnen niet verkort worden.

Vraag 4

Welke kansen ziet u om de renovatie te versnellen door bijvoorbeeld capaciteit uit te breiden bij storingsgevoelige assets, ook in het licht van het rapport van de Algemene Rekenkamer van 15 mei 2019 («Het wordt pas sexy als het fout gaat»,³ waarin onder andere aangegeven wordt dat het achterstallig onderhoud wordt onderschat?

Antwoord 4

De renovatie-opgave van de Spijkenisserbrug kan niet worden versneld (zie antwoord op vraag 3). Bepalende factor is de doorlooptijd van het benodigde onderzoek naar de technische staat van de brug. Dit onderzoek wordt momenteel uitgevoerd door een marktpartij. Het onderzoek bestaat onder andere uit intensieve inspecties en uitgebreide berekeningen. Eerdere ervaring met renovatieprojecten waarbij besluitvorming heeft plaatsgevonden op een grover informatieniveau leert dat dit grote risico's oplevert op vertragingen in de uitvoering van het project. Inzet van extra capaciteit bij RWS levert geen versnelling op bij de uitvoering van het onderzoek voor de Spijkenisserbrug.

Vraag 5

Is het mogelijk om voor de periode in aanloop naar de renovatie van de Spijkenisserbrug de capaciteit bij Rijkswaterstaat uit te breiden, enerzijds om de impact van incidenten bij storingsgevoelige assets te verkleinen door extra flankerende maatregelen mogelijk te maken, anderzijds om direct te investeren in flankerende maatregelen?

³ NRC, 15 mei 2019, <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/05/15/het-wordt-pas-sexy-als-het-fout-gaat-a3960454>

Antwoord 5

RWS is bezig met de voorbereiding van dergelijke maatregelen bij de Spijkenisserbrug. Enerzijds worden samen met de gemeenten Nissewaard en Rotterdam de mogelijkheden onderzocht om vooral het langzaam verkeer te faciliteren tijdens (langdurige) storingen van de Spijkenisserbrug. Ik denk hierbij aan extra inzet van het openbaar vervoer of tijdelijk vervoer over water. Deze oplossingen worden op haalbaarheid bekeken. Anderzijds blijf ik bezig met de voorbereiding van technische maatregelen waarmee vooruitlopend op de renovatie de storingsgevoeligheid van de Spijkenisserbrug afneemt. Eerder heb ik in dit kader de hoogspanningsinstallatie en het wisselstrookstelsel van de brug vervangen.

De uitvoering van de flankerende maatregelen vraagt vanzelfsprekend capaciteit van Rijkswaterstaat en van de regio. Rijkswaterstaat is momenteel in overleg met de regio aan het onderzoeken hoe de flankerende maatregelen en de benodigde capaciteit op korte termijn georganiseerd kunnen worden.

Vraag 6

Bent u bereid de openingstijden vast te zetten buiten de ochtend- en de avondspits om de overlast van brugopeningen te verkleinen, en net zoals bij de Erasmusbrug en Van Brienoordbrug bloktijden in te voeren? Deelt u de mening dat door clustering van de scheepvaart op deze route ook een bijdrage wordt geleverd aan lagere emissies en een bijdrage kan worden geleverd aan de klimaatdoelstellingen?

Antwoord 6

De Oude Maas is een hoofdvaarweg die de verbinding vormt voor zeeschepen met de (zee-) havens van Moerdijk en Dordrecht. Het economisch belang van (zee)scheepvaart op deze route is groot. De grote zeeschepen kunnen hier moeilijk manoeuvreren of stil liggen zonder dat dit onveilige situaties oplevert. Daarnaast zijn zeeschepen vaak afhankelijk van het getij en hebben zij de juiste stroomrichting nodig voor het passeren van bruggen en voldoende waterdiepte nodig om de havens van Moerdijk en Dordrecht binnen te kunnen lopen. Omdat het getij verschuift over de dagen heen treedt deze situatie steeds op een ander moment van de dag op.

Vanwege bovenstaande argumenten krijgt de (zee-)scheepvaart voorrang ten opzichte van het lokale wegverkeer bij de Spijkenisserbrug. Ik ben om die reden niet voornemens om vaste openingstijden in te stellen voor de Spijkenisserbrug buiten de spitsperiodes. De Spijkenisserbrug wordt alleen geopend voor schepen hoger dan 12,5 meter. De brug gaat open zodra een schip zich aandient. Dat kan dus ook in de spits zijn. Voor de recreatievaart wordt de brug in de spitsuren niet (exclusief) geopend.

De situatie op de Nieuwe Maas is anders. De Nieuwe Maas is een hoofdvaarweg die vooral voor binnenvaart, recreatievaart en bijzondere transporten wordt gebruikt. De bruggen over de Nieuwe Maas hoeven veel minder vaak bediend te worden en openingen zijn veelal voor de recreatievaart en bijzondere transporten die buiten de spitsen gepland kunnen worden. De Erasmusbrug en de Van Brienoordbrug over de Nieuwe Maas kunnen daarom wel op vaste tijden bediend worden.

Het clusteren van de (zee-)scheepvaart, zodat meerdere schepen tegelijk de Spijkenisserbrug kunnen passeren, wordt al toegepast en ook door het loodswezen nagestreefd indien de veiligheid dit toelaat. Door de beperkte manoeuvreerbaarheid van zeeschepen en de afhankelijkheid van het getij is clusteren niet altijd mogelijk.

In de scheepvaart is geen sprake van lagere emissies omdat door clustering van de scheepvaart en beperking van de doorvaarttijden van de scheepvaart, de wacht- en vaartijden van de scheepvaart toenemen. Of door het ontbreken van brugopeningen in de spits het wegverkeer een bijdrage kan leveren aan lagere emissies en de klimaatdoelstellingen, kan ik niet beoordelen. Het is namelijk niet in te schatten welke gevolgen een betere doorstroming van het verkeer bij de Spijkenisserbrug heeft voor de rest van het netwerk.