

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

3847

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over «*Brug bij Grave dicht voor tientonniers door roest op klinknagels*» (ingezonden 31 juli 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 augustus 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met artikel Brug Grave dicht?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe lang gaat het duren voordat zware voertuigen weer over de brug kunnen rijden?

Antwoord 2

De totale tijdsduur nodig voor het herstel van de brug, dat een Rijksmonument is, wordt op dit moment geschat op 6 tot 9 maanden. Zodra de werkzaamheden zijn afgerond, is de brug weer geschikt voor gebruik voor voertuigen van 10 ton en zwaarder.

Vraag 3

Welke kosten zijn met het opknappen van deze brug gemoeid? Wat zijn de werkzaamheden die nodig zijn voor korte, en langere termijn?

Antwoord 3

De exacte kosten zijn op dit moment nog niet aan te geven. Zodra het herstelplan definitief is, kan er inzicht gegeven worden in de kosten die gemoeid zijn met het (constructieve) herstel van de brug. Voor de korte termijn, op dit moment geschat op 6 tot 9 maanden, worden werkzaamheden uitgevoerd om te komen tot een reparatie van de kritische constructieve plekken, zodat de brug weer geschikt is voor gebruik van

¹ Omroep Brabant, 29 juli 2020, Brug bij Grave dicht voor «tientonniers» door roest op klinknagels (<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3239214/brug-bij-grave-dicht-voor-tientonniers-door-roest-op-klinknagels>)

voertuigen zwaarder dan 10 ton. Voor de langere termijn, omstreeks 2028 wordt grootschalige renovatie of vervanging van de gehele brug vanuit de beheerder voorzien.

Vraag 4

Kloppen de aantallen van verkeer dat vanwege de beperking dagelijks moet omrijden? Is inzichtelijk welke schade dit oplevert in tijd en geld voor gedupeerden?

Antwoord 4

De aantallen van verkeer die in het artikel worden genoemd, hebben betrekking op 2019. Hoeveel verkeer er daadwerkelijk moet omrijden is vooraf niet vast te stellen. Daarom is vooraf ook niet inzichtelijk welke schade dit voor gedupeerden oplevert. Wel wordt er alles aan gedaan om de schade zoveel mogelijk te beperken, onder andere door weggebruikers op de hoogte te stellen van de gewichtsbepanking en door in omleidingsroutes te voorzien. In het geval er toch schade wordt geleden, kan een verzoek voor nadeelcompensatie worden gedaan. Een verzoek hiertoe wordt conform de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 afgehandeld.

Vraag 5

Was deze ingreep eerder dan voorzien en klopt het dat Rijkswaterstaat stelt dat de brug veilig is en deze maatregel voorkomt dat de brug geheel moet worden afgesloten? Zat deze brug al in een planning? Zo ja, waar is dat in te zien? Of kwam dit benodigde extra onderhoud aan het licht bij een inspectie en diende er snel ingegrepen te worden?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat beheert de infrastructuur «risico gestuurd». Voor de bijna 100 jaar oude Thompsonbrug betekent dit dat hij de afgelopen jaren intensiever is geïnspecteerd en onderzocht (2011, 2016, 2018, 2020). De resultaten van deze inspecties zijn de basis voor onze onderhoudsplanning, net als bij alle andere bruggen, sluizen en viaducten. De benodigde maatregelen brengen in het geval van de Thompsonbrug een hogere urgentie met zich mee dan verwacht.

Zware voertuigen belasten de constructie van de brug het meest, door deze voertuigen te weren blijft de brug tot aan het onderhoud veilig te gebruiken voor het overige verkeer. De grootschalige renovatie of vervanging van de Thompsonbrug is vanuit de beheerder voorzien voor 2028.

Vraag 6

Hoe wordt over een dergelijke afsluiting gecommuniceerd door Rijkswaterstaat met stakeholders, zoals agrariërs, de provincies, de vervoermaatschappijen en logistieke organisaties? Wordt hun inbreng meegewogen in de aanpak?

Antwoord 6

De provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn de wegbeheerders van de N324, die over de Thompsonbrug gaat. Rijkswaterstaat heeft vrijwel direct nadat bekend was welke beheersmaatregel nodig is, contact met de provincies opgenomen. Vervolgens is in gezamenlijkheid gewerkt aan acties, zoals uitvoering en communicatie. Ook in het heden en de toekomst blijft er nauw overleg en samenwerking met de provincies. Andere stakeholders, zoals gemeenten, vervoersmaatschappijen en belangenorganisaties (zoals TLN en ZLTO) zijn vooraf door Rijkswaterstaat op de hoogte gebracht over de maatregel. Zij hadden geen invloed op de gewicht beperkende beheersmaatregel, maar zij hebben wel hun inbreng in gerelateerde zaken, zoals omleidingsroutes.

Vraag 7

Welke (soortgelijke) bruggen over de belangrijkste rivieren; Maas, Rijn, IJssel en Waal staan verder op de nominatie aangepakt te gaan worden? Kan de Kamer inzicht krijgen, via een inventarisatie van bruggen en viaducten, wat nodig is en wanneer onderhoud gepland staat? Wat is nodig om het adequaat uit te voeren?

Antwoord 7

Beheer en onderhoud is een continue proces, waarbij er elke dag wel onderhoud gepleegd wordt aan één of meerdere bruggen. In veel gevallen merkt de gebruiker daar weinig tot niets van.

Diverse bruggen, maar ook tunnels, sluizen en wegen zijn ondergebracht in het programma Vervanging en Renovatie (V&R). Dat zijn de grote ingrepen. Het programma is gericht op het verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de bestaande infrastructuur. Over het V&R-programma, welke projecten eronder vallen en wat nodig is voor de uitvoering heb ik u geïnformeerd (Kamerstuk 29 385, nr. 95). Over de voortgang van dit programma informeer ik u jaarlijks met het MIRT overzicht. Het MIRT overzicht van dit jaar wordt in september met u gedeeld.

Vraag 8

Zijn financiële tegenvallers te verwachten als het gaat om onderhoud, beheer en renovatie van bruggen? Hoe worden die tegenvallers dan opgelost?

Antwoord 8

Onlangs heb ik u per brief geïnformeerd over de aanpak van de instandhouding van Rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 300-A, nr. 94) en het indicatieve tekort op instandhouding van circa 1–1,4 miljard euro per jaar voor de periode 2022–2025. Omdat deze cijfers nu gevalideerd worden heb ik u toegezegd u eind 2020 te informeren over het definitieve financiële beeld instandhouding. De kosten van toekomstig onderhoud, beheer en renovatie van bruggen bij huidig prestatieniveau zijn onderdeel van dat financiële beeld.