

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

63

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de jarenlange afsluiting van rijbanen op de Haringvlietbrug* (ingezonden 7 juli 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 september 2021).

Vraag 1 en 2

Bent u ervan op de hoogte dat er enorm veel weerstand is tegen de jarenlange afsluiting van rijbanen op de Haringvlietbrug?¹

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.

¹ 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/>)

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

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?

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 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 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 PWCREBEL 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 35 570-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.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Peter de Groot (VVD), ingezonden 1 juli 2021 (vraagnummer 2021Z12365), Stoffer (SGP), ingezonden van 2 juli 2021 (vraagnummer 2021Z12512) en Madlener (PVV) ingezonden 5 juli 2021 (vraagnummer 2021Z12652).