

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

1149

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de berichten «Brug over Prinses Margrietkanaal in Kootstertille onveilig: bussen en vrachtverkeer moeten omrijden» en «Wijkertunnel (A9) op slot voor vrachtverkeer» (ingezonden 12 oktober 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 529.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Brug over Prinses Margrietkanaal in Kootstertille onveilig: bussen en vrachtverkeer moeten omrijden» van 7 oktober 2021 en «Wijkertunnel (A9) op slot voor vrachtverkeer» van 8 oktober 2021?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u toelichten wat de «code rood» classificering van de brug Kootstertille door Rijkswaterstaat precies betekent? Is de brug onveilig of is de brug niet veilig te verklaren?

Antwoord 2

Een inspectie naar de constructieve veiligheid van de brug eind september 2021 heeft uitgewezen dat, gezien de huidige belasting en de staat van de brug, een lastbeperking voor zwaar verkeer noodzakelijk is, om de veiligheid van de brug te kunnen blijven garanderen.

Code rood is de vertaling die de lokale media aan de ontstane situatie geeft.

¹ Leeuwarder Courant, 7 oktober 2021, «Brug over Prinses Margrietkanaal in Kootstertille onveilig: bussen en vrachtverkeer moeten omrijden», Brug over Prinses Margrietkanaal in Kootstertille onveilig: bussen en vrachtverkeer moeten omrijden – Leeuwarder Courant (lc.nl)

² De Telegraaf, 8 oktober 2021, «Wijkertunnel (A9) op slot voor vrachtverkeer», Wijkertunnel (A9) op slot voor vrachtverkeer | Binnenland | Telegraaf.nl

Vraag 3

Waarom is er nu toch sprake van een beperking, terwijl na de aanvaring in de 2013, met ernstige schade tot gevolg, de brug na reparatie veilig gebruikt zou kunnen worden tot 2025?

Antwoord 3

Bij de aanvaring van 2013 is één van de pijlers van de brug beschadigd geraakt. Deze pijler is destijds hersteld, waarmee de brug weer in dezelfde staat was teruggebracht naar de situatie van voor de aanvaring. Destijds was de verwachting dat de brug tot aan de geplande vervanging (toen voorzien eind 2024) veilig gebruikt zou kunnen worden. Uit onderzoek is recent (eind september 2021) gebleken dat de belasting van de aanbruggen (het deel van de brug dat de hoofdoverspanning met een landhoofd verbindt) te zwaar is en dat lastbeperking noodzakelijk is om de constructieve veiligheid te blijven garanderen.

Vraag 4

Wat zijn de gevolgen voor de verbinding met Noordoost-Friesland voor de landbouw en industrie nu niet alleen deze brug wordt afgesloten voor zwaar verkeer, maar ook de brug bij Skûlenboarch al langere tijd dicht is voor zwaar verkeer?

Antwoord 4

Op 11 oktober heeft RWS moeten ingrijpen met de lastbeperking om de veiligheid van de (vaar)weggebruikers te blijven garanderen. In samenwerking met de provincie Fryslân en de betrokken gemeenten is het mogelijk gemaakt dat sinds maandag 25 oktober agrarisch verkeer, bussen en het overgrote deel van het vrachtverkeer met een ontheffing via afwisselend éénrichtingsverkeer de brug kan passeren. De wachttijd via het afwisselend éénrichtingsverkeer beperkt zich tot enkele minuten. Navraag bij naastgelegen bedrijf leert dat bijna 90% van hun transporten met een ontheffing via de brug Kootstertille kunnen. De verwachting is dat dit ook voor de andere bedrijven met zwaar transport geldt.

Het deel van het zware verkeer dat niet via een ontheffing via de brug kan rijden, zal helaas nog steeds via de omrijroutes moeten rijden. Dit betreft voertuigen van 30 tot 50 ton al naar gelang de afstand tussen de twee assen van het voertuig en voertuigen zwaardere dan 50 ton. Voor hen bedraagt de extra reistijd 13 minuten.

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom ervoor is gekozen om per maandag 11 oktober 2021 de ontheffingen voor de boeren in de omgeving, die zo nu en dan gebruik maakten van de brug bij Skûlenboarch, in te trekken?

Antwoord 5

Voor die brug gold al een verbod (een zogenaamde «geslotenverklaring») voor vrachtwagens en bussen. Daarbij waren ontheffingen afgegeven voor voertuigen van de gemeente en voor één agrarisch bedrijf. Zowel het verbod als de ontheffingen zijn ingetrokken en vervangen door eenzelfde lastbeperking als bij de brug Kootstertille. Zo is de situatie eenduidig geregeld en wordt het uitwijken van zwaar agrarisch verkeer naar de brug Schuilenburg minder waarschijnlijk.

Vraag 6

Kunt u uitleggen waarom de vervanging van de brug onlangs door het rijk nog met een jaar werd uitgesteld? Zijn alle mogelijkheden in kaart gebracht? Zorgt extra budget voor beheer en onderhoud voor een versnelling van dit project?

Antwoord 6

Het uitstellen van de start van de gebiedsgerichte verkenning naar vervanging van de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is ambtelijk besproken met de betrokken regionale partners bij een voorbereidend overleg voor het Bestuurlijk Overleg MIRT in juni jl. Bij de voorbereidende werkzaamheden om te komen tot een startbeslissing, is op basis van bijgewerkte ramingen gebleken dat er onvoldoende budget en capaciteit beschikbaar is, waardoor

niet wordt voldaan aan de MIRT spelregel dat bij de start minimaal 75% van het benodigd budget beschikbaar moet zijn. Aangezien dit niet het enige deelproject is dat binnen het programma «Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl» (HLD) te maken heeft met budgettaire tekorten, is recent in Bestuurlijk Overleg met de regionale bestuurders de problematiek rond Groningse en Friese bruggen integraal gezien. In dit overleg is afgesproken om onder andere de brug Kootstertille met voorrang op te pakken. Voor de verdere uitkomsten van dit BO bent u separaat geïnformeerd op 16 december 2021.

De opwaardering van de hoofdvaarweg staat binnen het aanlegprogramma HLD centraal. De voornaamste kosten en urgentie worden echter bepaald door de vervanging van (onderdelen van) de bruggen die veelal (bijna) einde levensduur zijn. Indien er extra geld voor dit aanlegprogramma beschikbaar komt, zou de verkenning naar vervanging van de bruggen Kootstertille en Schuilenburg eerder gestart kunnen worden.

Vraag 7

Bent u bereid om een contra-expertise op te starten voor een tijdelijke versterking van de brug 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 7

In het onderzoek naar de technische staat van de brug, heeft reeds contra-expertise plaatsgevonden. Door zowel Arcadis als Nebest zijn berekeningen uitgevoerd. Beide bedrijven komen tot dezelfde conclusie. Vervolgens is ook de expertise van een regionaal bedrijf nog benut, dat leidde tot een bevestiging van de conclusies die Arcadis en Nebest hebben getrokken. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 4 is inmiddels afwisselend éénrichtingsverkeer over de brug Kootstertille ingesteld om de hinder te beperken.

Vraag 8

Hoe kan het dat Rijkswaterstaat ineens werd geconfronteerd met de defecte ventilatoren in de Wijkertunnel, waardoor de keuze is gemaakt om de tunnel van de één op de andere dag af te sluiten voor vrachtverkeer?

Antwoord 8

Op 30 september en 1 oktober jl. zijn in de tunnelbuis (oostbuis) richting Alkmaar en in de tunnelbuis (westbuis) richting Amsterdam tijdens een reguliere inspectie gebreken aan ventilatoren geconstateerd. Het gaat om loszittende geluiddempende beplating en versleten lagers van motoren. Het ventilatiesysteem (langsventilatie) heeft een veiligheidsfunctie en is bedoeld om bij brand in de tunnel de rook met de verkeersrichting mee de tunnel uit te blazen en om te voorkomen dat de rook langs onder andere het plafond weer terug de tunnel in stroomt.

Om brand in de tunnel en daarmee veiligheidsrisico's tot een minimum te beperken is besloten om tijdelijk geen vrachtwagens en touringcars toe te staan in de Wijkertunnel.

Vraag 9

Waarom is de sluiting voor onbepaalde tijd? Waarom kan er geen gerichte termijn worden gegeven?

Antwoord 9

Nader onderzoek moest uitwijzen of de ventilatoren dan wel de defecte onderdelen gerepareerd, gereviseerd of vervangen konden worden. De bewuste ventilatoren zijn niet meer in die maatvoering verkrijgbaar en toepasbaar. Ook betreft het geen standaard onderdelen en zijn deze onderdelen niet voorradig. Hierdoor was het bepalen van een hersteltermijn niet mogelijk.

Voor de tunnel is in beide richtingen inmiddels een oplossing gevonden. Richting Amsterdam zijn de oude ventilatoren van de Schipholtunnel hergebruikt, waardoor sinds 16 oktober de tunnel weer open is voor vrachtverkeer en touringcars. Richting Alkmaar is het gelukt om de ventilato-

ren te repareren waardoor vanaf 29 oktober de tunnelbuis weer opengesteld voor het vrachtverkeer en touringcars.

Vraag 10

Welke andere mogelijkheden waren er om een volledige afsluiting voor vrachtverkeer te voorkomen?

Antwoord 10

Rijkswaterstaat zag geen andere mogelijkheden om de veiligheid te borgen.

Vraag 11

In hoeverre worden de ondernemers en bedrijven die de dupe zijn van dit besluit van te voren meegenomen in de besluitvorming?

Antwoord 11

Ondernemers en bedrijven zijn niet meegenomen in de besluitvorming, omdat sprake is van een noodzakelijke spoedmaatregel t.b.v. de veiligheid van de weggebruiker.

Vraag 12

Worden deze ondernemers en bedrijven gecompenseerd voor eventuele extra kosten die zij moeten maken als gevolg van de afsluiting?

Antwoord 12

Het Ministerie van I&W heeft beleid met betrekking tot nadeelcompensatie. In deze beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. Ondernemers en bedrijven die menen in aanmerking te komen voor deze nadeelcompensatie kunnen een vergoedingsverzoek indienen. Dit betreft per verzoek maatwerk.

Vraag 13

Heeft u in beeld wat de gevolgen zijn voor het verkeer en de drukte op de weg nu deze vrachtwagens gebruik moeten maken van nabijgelegen tunnels?

Antwoord 13

Vrachtwagens en bussen werden omgeleid via de Velsertunnel, Coentunnel en Zeeburgertunnel. De afgelopen periode heeft dit niet geleid tot overmatige drukte op de omleidingsroutes. Rijkswaterstaat heeft ook extra weginsecteurs ingezet om te hoge vrachtwagens bij de naastgelegen Velsertunnel snel weg te geleiden.

Vraag 14

Zijn er meerdere vergelijkbare situaties bekend waarbij Rijkswaterstaat de defecten en/of het achterstallig onderhoud niet volledig in kaart heeft?

Antwoord 14

In het geval van de Wijkertunnel was het bekend dat de ventilatoren al eerder vervangen hadden moeten worden. Omwille van een budgettekort is dit uitgesteld naar 2023, waarmee het risico op ongepland uitvallen toenam. Dit risico is uiteindelijk ook opgetreden.

Rijkswaterstaat heeft in beeld wat de restlevensduur is van de verschillende soorten objecten op basis van bouwjaar en inspectierapporten. U bent daarover geïnformeerd in de «Staat van de infrastructuur» die vorig jaar december 2020 voor het eerst met uw kamer is gedeeld. U ontvangt binnenkort de rapportage «Staat van infrastructuur over het jaar 2020» waarin deze gegevens wederom inzichtelijk zijn gemaakt. Over de voortgang van dit ontwikkelplan bent u op 15 december jl. geïnformeerd via de brief over de voortgang van de MIRT-projecten.

Dit inzicht voorkomt echter niet dat situaties als bij de Wijkertunnel blijven voorkomen. Zoals aangegeven in de instandhoudingsbrief van 29 oktober jl. (Kamerstuk 35 925 A nr. 14) zullen er zonder extra middelen voor instandhouding keuzes gemaakt moeten worden over de eisen die we aan de netwerk-kwaliteit stellen, welk onderhoud nog wel kan worden uitgevoerd en welk onderhoud wordt uitgesteld. Dit heeft naar verwachting grote consequenties voor de bereikbaarheid en gaat gepaard met aanzienlijke hinder.

Vraag 15

Op welke wijze kan vroegtijdige communicatie naar weggebruikers worden verbeterd, in plaats van voor voldongen feiten komen te staan, zoals bij de beperkingen van de Wijkertunnel?

Antwoord 15

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, zoals in het geval van de Wijkertunnel, betreft Rijkswaterstaat de stakeholders direct in een crisisaanpak. We kunnen helaas op voorhand niet aangeven wanneer storingen of uitval plaats gaat vinden. Ik zal u binnenkort nader informeren over de hinderaanpak en hoe de omgeving daar in wordt meegenomen.

Vraag 16

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.