

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

834

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het met spoed sluiten van de brug Uitwellingerga* (ingezonden 28 november 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2024).

Vraag 1

Wat precies maakt het met spoed sluiten van de brug Uitwellingerga noodzakelijk?¹

Antwoord 1

Uit recent onderzoek blijkt dat de staat van de brug slechter is dan eerder is aangenomen. De veiligheid van de brug kan op dit moment niet gegarandeerd worden bij belasting door gemotoriseerd wegverkeer. Daarom is de brug uit voorzorg per direct afgesloten.

Vraag 2

Staat u nog steeds achter het antwoord op mijn schriftelijke vragen van 17 februari 2023?²

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Had het plotseling moeten afsluiten van de brug Uitwellingerga voorkomen kunnen worden met betere monitoring?

Antwoord 3

Nee. Vanuit eerdere reguliere inspectierapporten was er geen aanleiding om de brug extra te monitoren. Echter, de extra belasting van de brug als gevolg van de calamiteit in de Prinses-Margrietunnel heeft versnelde slijtage van het brugdek laten zien. Deze versnelde slijtage was aanleiding voor aanvullende inspecties die aan de hand van de resultaten steeds diepgaander zijn uitgevoerd. Hieruit is recent een beeld van de staat van de brug gekomen dat

¹ Rijkswaterstaat.nl, 27 november 2024, Brug Uitwellingerga per direct dicht voor verkeer

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1585

slechter is dan het beeld op het moment dat is besloten om de brug niet meer te bedienen. Er zijn onder meer ook op andere plekken aan de brug schades waargenomen. De informatie die deze inspecties heeft opgeleverd, zou er op elk moment in de tijd toe hebben geleid dat de brug moet worden afgesloten.

Vraag 4

Als er veel meer is gemonitord, zoals beloofd in antwoord op mijn eerdere vragen, waarom zijn de nu acute veiligheidsproblemen dan niet eerder opgevallen?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Had het het sluiten van de brug kunnen worden voorkomen door deze eerder af te sluiten voor zwaar verkeer of het eerder uitvoeren van onderhoud?

Antwoord 5

Nee. Het gebruik als omleidingsroute voor de Prinses-Margrietunnel heeft geleid tot toegenomen belasting van de brug waardoor deze versneld achteruit is gegaan. In reactie hierop zijn sinds eind 2022 verkeersbepalende maatregelen voor zwaar verkeer van kracht. Voor die tijd was daar geen aanleiding toe. Sinds de waargenomen schade door deze extra belasting is de brug extra gemonitord en is extra onderhoud uitgevoerd.

Vraag 6

Heeft het nu sluiten van de brug gevolgen voor de geplande vervanging in 2027? Of wordt het schema naar voren gehaald?

Antwoord 6

In de (ongewijzigde) conceptplanning is oplevering van de vernieuwing van deze brug eind 2029 opgenomen. Onderzocht wordt of de vernieuwing van deze brug enkele jaren naar voren kan worden gehaald.

Vraag 7

Klopt de planning voor het herstel van de Prinses Margrietunnel nog steeds?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Wat was het plan voor het verkeer voor de periode dat de brug regulier zou worden vervangen? Zou er een noodbrug komen? Zo ja, kan die niet al eerder worden aangelegd?

Antwoord 8

Er is nog geen plan uitgewerkt voor de periode van vervanging van de brug. Dit gebeurt in de planfase van het project die nog moet starten. Een noodbrug is één van de noodmaatregelen die worden overwogen voor de situatie die nu is ontstaan.

Vraag 9

Zijn er meer situaties waarbij een primaire en secundaire verbinding tegelijk dreigen uit te vallen?

Antwoord 9

Op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is een vergelijkbare situatie aanwezig bij Burgum (Fryslân); daar liggen een aquaduct en een brug dicht bij elkaar. Gezien de veel lagere leeftijd van deze kunstwerken wordt hier geen dubbele uitval verwacht. Niet overal langs de HLD is een alternatieve route voorhanden. Plekken waar in de wijde omgeving maar één oeververbinding aanwezig is (zoals bij Oude Schouw of Spannenburg), zijn daardoor kwetsbaarder dan plekken waar een alternatieve route in de buurt ligt.

Vraag 10

Hoe staat het met de risico's rond uitval van andere bruggen in de regio en gevolgen voor het wegverkeer of de scheepvaart? Hoe kwetsbaar zijn de vaarroutes bij uitval van nog een brug?

Antwoord 10

Voor veel oude bruggen op de HLD geldt dat de omrijdroutes voor het wegverkeer aanzienlijk zijn. Voor het wegverkeer is de impact het grootst bij uitval van een zogenaamde «lage brug», bijvoorbeeld Schuilenburg/Stroobos, met doorvaarthoogte lager dan 7,40 m. Rijkswaterstaat zet de brug in dat geval open voor de beroepsvaart, waardoor er, anders dan bij een hoge brug als Uitwellingerga, ook geen (brom)fiets- en voetgangersverkeer mogelijk is. De reden hiervoor is dat voor de beroepsvaart omvaren zeer beperkt mogelijk is en er voor sommige delen van de vaarweg geen alternatief is. Voor de recreatievaart bestaan meer mogelijkheden, maar dit geeft direct overlast op de omvaarroutes, waar bruggen langer open moeten wat het wegverkeer hindert.