

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 69

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2025

In het MIRT-debat van 2 juli jl. heb ik aan het lid Pierik (BBB) toegezegd uw Kamer te informeren over hoe de balans wordt gezocht tussen het woon-werkverkeer en de recreatievaart bij het openen van bruggen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS), gelet op de situatie bij onder andere de Ketelbrug en de Haringvlietbrug¹. Deze brief schetst eerst de huidige praktijk van de bedientijden van bruggen en wat RWS doet om een goede balans tussen wegverkeer en scheepvaart te vinden en de wachttijden voor beide verkeersstromen zoveel mogelijk te beperken. Ten slotte ga ik specifiek in op de situatie van de Ketelbrug en de Haringvlietbrug.

Bedientijden bruggen en het beperken van wachttijden

Het wachten voor een openstaande brug kan vervelend zijn. Hetzelfde geldt voor een schipper die moet wachten tot de brug opengaat. Daarom wordt zoveel mogelijk gezocht naar een balans tussen beide belangen bij het vaststellen van de bedientijden van een brug. Conform de richtlijn vaarwegen² staat «veilig en vlot» daarin centraal. De richtlijn maakt een onderscheid tussen hoofdtransportassen (bijvoorbeeld Rotterdam-Antwerpen), hoofdvaarwegen (bijvoorbeeld Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl) en overige vaarwegen. Enkele daarvan zijn in beheer bij RWS en het merendeel bij andere vaarwegbeheerders. Op basis van het totale laadvermogen dat op een vaarweg passeert zijn er in de richtlijn vijf bedienregimes met bijbehorende bedientijden vastgelegd per vaarweg. Hier geldt: hoe meer passerend laadvermogen, hoe ruimer de bedientijden. RWS maakt geen principieel onderscheid tussen beroepsvaart en recreatievaart en houdt statistisch ook niet bij of een brug open staat voor de recreatievaart of de beroepsvaart. Op grond van de huidige wetgeving

¹ TZ202507-090

² Richtlijn Vaarwegen 2020, 2^e gewijzigde druk

mag dat onderscheid ook niet gemaakt worden. In algemene zin kan dus alleen over *scheepvaart* worden gesproken in relatie tot het wegverkeer.

Vanuit het algemene uitgangspunt «veilig en vlot» doet RWS zoveel mogelijk om de wachttijden voor zowel het wegverkeer als de scheepvaart te beperken. In de praktijk komt dat neer op:

- a) werken met vaste bedientijden van bruggen om zo voorspelbaar mogelijk te zijn. Schepen die te laat zijn moeten wachten op het volgende bedienvenster;
- b) brugopeningen zoveel mogelijk buiten de spitsuren. Dat voorkomt wachttijden voor de weggebruiker tijdens de drukke spitsuren;
- c) via konvoovaart een zo groot mogelijke hoeveelheid schepen in één keer door laten.

Dit zijn algemene uitgangspunten. Per locatie kijkt RWS naar de aard, omvang en dynamiek van het wegverkeer en waterverkeer om op basis daarvan een zorgvuldige afweging te maken voor de bedientijden van de brug. Uiteraard spelen per individuele brug steeds verschillende omgevingsfactoren mee die de bedientijden beïnvloeden, zoals de fysieke ligging in het landschap en de wegverkeerskundige situatie ter plekke. De bedientijden komen tot stand na een afweging van veiligheid, doorstroming, de specifieke omstandigheden, beschikbare budgettaire middelen en de wensen van lokale stakeholders. Deze gelden in principe voor onbepaalde tijd. Voor de scheepvaart zijn de bedientijden te vinden op www.vaarweginformatie.nl. Daarnaast tracht RWS door het implementeren van nieuwe technologieën efficiënter en doelgerichter de verkeersstromen te managen.

In het zomerseizoen en op feestdagen wordt bij druk, kruisend spoor- of wegverkeer soms afgeweken van de geldende bedientijden. Dit gebeurt in samenspraak met de recreatievaartsector. Uit de gegevens vanaf 2022 tot heden blijkt dat er gemiddeld genomen geen verschil is tussen het recreatieseizoen en de rest van het jaar wat betreft de wachttijden veroorzaakt door brugopeningen. De wachttijden zijn afhankelijk van meerdere factoren, zoals bijvoorbeeld een toename van het wegverkeer. Bovendien worden de bruggen vanzelfsprekend niet bediend als er geen aanloop van schepen is.

Ten slotte geldt dat de bovenstaande praktijk los staat van werkzaamheden aan de infrastructuur waardoor er specifieke situaties van hinder kunnen ontstaan. In het kader van de Hinderaanpak³ zoekt RWS daarvoor naar specifieke en tijdelijke oplossingen per situatie.

De Haringvlietbrug en de Ketelbrug

Bij de Ketelbrug en de Haringvlietbrug gaan de bruggen hoofdzakelijk open voor de recreatievaart. De Ketelbrug gaat ook open voor de Bruine Vloot (de professionele passagiersvaart op traditionele zeilschepen) en nauwelijks voor de beroepsvaart. Dat komt omdat de bruggen dusdanig hoog zijn dat de beroepsvaart in vrijwel alle gevallen onder de gesloten bruggen kan doorvaren. Voor de Ketelbrug en de Haringvlietbrug ligt de piek van de brugopeningen daardoor voornamelijk in het zomerseizoen (vanaf juni tot half september). Op beide bruggen zijn de eerder genoemde algemene uitgangspunten van toepassing. Om veilige en vlotte doorvaart en doorstroom van verkeer te bevorderen, worden deze bruggen daarom uitsluitend buiten de spitsuren bediend. Er gelden vaste openingstijden, die worden gepubliceerd op www.vaarweginformatie.nl. De vaarweggebruiker weet dus van tevoren wanneer de brug wordt geopend. Dat is ook voor de weggebruiker dat transparant. Bij deze vaste

³ Hinderaanpak: Slim plannen, slim bouwen en slim reizen, documentnummer VWM0821ZB001

momenten wordt ook rekening gehouden met de passage van de brug door hulpdiensten.

Zowel de Ketelbrug als de Haringvlietbrug liggen in een open landschap waardoor (zeil)schepen eerder te maken kunnen krijgen met plotselinge weersveranderingen (onweersbuien en windvlagen) en hinderlijke golfslag. Daardoor kan het lang laten wachten van schepen voor de brug tot potentieel onveilige situaties leiden. Dergelijke overwegingen worden meegenomen bij het vaststellen van de bedientijden. Daarnaast is het bij Haringvlietbrug met de komst van de A4 «corridor» op de A29 drukker geworden. In de eerste twee jaar na openstelling van de A4 in 2014 is het verkeer met 27 procent toegenomen en is daarna gestabiliseerd. Op basis van een verkeerskundig onderzoek zijn in juni 2024 de bedientijden bij de Haringvlietbrug aangepast om doorstroming van verkeer te bevorderen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman