

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

61

Vragen van de leden **Peter de Groot** (VVD) en **Geurts** (CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid over *het NOS bericht «Intern onderzoek Rijkswaterstaat: files sluiting Haringvlietbrug veel langer dan gedacht» en de bijbehorende kamerbrieven «Extra reistijd Haringvlietbrug» en «Uitstel verkeersbeperkende maatregelen Haringvlietbrug»* (ingezonden 30 juli 2021).

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

Vraag 1

Op welke wijze gaat u, de met een dergelijk ingrijpende afsluiting overvallen regio's en sectoren, in de toekomst eerder betrekken bij wegafsluitingen die een enorme impact hebben op de bereikbaarheid?^{1, 2, 3}

Antwoord 1

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, betreft Rijkswaterstaat de stakeholders direct in een crisisaanpak. Indien, zoals bij de Haringvlietbrug, op korte termijn ingegrepen moet worden, kunnen stakeholders slechts korte tijd van te voren worden betrokken. Deze laatste situatie zal zich de komende jaren naar verwachting vaker voordoen door de grote onderhoudsopgave waarover uw Kamer regelmatig is geïnformeerd. Gezien deze verwachting, zal Rijkswaterstaat een specifieke aanpak hiervoor opstellen. Uw Kamer zal hierover bij de Staat van de Infrastructuur worden geïnformeerd.

Vraag 2

Wat is de reden dat de eerder geschatte vertragingstijd in de avondspits als gevolg van de afsluiting naar één rijstrook en snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur (2x1) fors hoger uitvalt? Welke aanvullende maatregelen

¹ NOS, 29 juli 2021, Intern onderzoek Rijkswaterstaat: files sluiting Haringvlietbrug veel langer dan gedacht (<https://nos.nl/artikel/2391495-intern-onderzoek-rijkswaterstaat-files-sluiting-haringvlietbrug-veel-langer-dan-gedacht>).

² Kamerstuk 2021Z13982.

³ Kamerstuk 2021Z14065.

gaat u treffen om vertragingen oplopend tot 68 minuten voor een enkele reis terug te dringen?

Antwoord 2

Vanwege de korte tijd tussen het vaststellen van de maatregelen en de geplande inwerkingstelling van de maatregelen was het niet mogelijk om de effecten van de maatregelen volledig door te rekenen. Met verkeersmodellen van de situatie zonder maatregelen en expert judgement van Rijkswaterstaat is er destijds een inschatting gedaan. De latere berekening kwam met een groter dan eerder verwacht effect voor de avondspits: 68 minuten extra reistijd voor de A29 in zuidelijke richting en 40 minuten in noordelijke richting. Op de parallelle A4/16 is de extra reistijd maximaal 20 minuten. Voor de 2x2 verkeerssituatie is de hinder aanzienlijk minder dan bij de 2x1 verkeerssituatie. In het geval van de 2x2 verkeerssituatie lijkt het erop te wijzen dat weggebruikers vooral in de avondspits op de A29 richting Bergen op Zoom rekening moeten houden met ongeveer een half uur extra reistijd bovenop de reguliere files. In de andere richting neemt de reistijd nauwelijks toe. Dat geldt ook voor de A16, in beide richtingen. Ook in de ochtendspits lijkt de extra hinder voor beide trajecten in beide richtingen nauwelijks toe te nemen. Daarbij wil ik wel opmerken dat het verkeersmodel slechts een indicatie geeft van de te verwachten extra reistijd, de situatie is uniek en daardoor lastig te voorspellen. De A29 is een drukke snelweg waar nu al geregeld files staan, ook zonder maatregelen op de brug. Rijkswaterstaat monitort de extra reistijd die ontstaat.

De verkeersbeelden van de eerste weken na de versmalling, die ook met alle regionale stakeholders steeds worden gedeeld, laten zien dat de vertraging ruim binnen de voorspelling blijft.

Om de hinder zoveel mogelijk te beperken worden, naast het beschikbaar stellen van twee versmalde rijstroken, de weggebruikers voor ze de weg op gaan gericht geïnformeerd over alternatieve routes of modaliteiten. Hiervoor worden o.a. lokale en regionale media, de Ways2Go-campagne en Flitsmeester ingezet. Ook worden weggebruikers opgeroepen om, indien mogelijk, de auto te laten staan of de spitsen te mijden. De weggebruikers die al op de weg zijn worden ook met digitale borden en via partners die reisinformatie verstrekken in de auto geïnformeerd over de verkeerssituatie (reistijden) zodat zij hun routekeuze tijdens de rit kunnen aanpassen. Een aantal bedrijven, waarvan medewerkers over de brug rijden, is benaderd met het aanbod een maatwerkadvies te geven. Een groot aantal instrumenten om maatwerkadvies te geven van onder meer de Verkeersonderneming (Zuid-Holland) is beschikbaar.

Aanvullende mogelijkheden worden in overleg met betrokkenen in kaart gebracht.

Vraag 3 t/m 5

Waarom laat het toepassen van twee versmalde rijstroken aan iedere zijde van de brug (2x2 variant) zo lang op zich wachten ondanks dat de problematiek met de kleppen al langer dan een jaar bekend is en beperkingen dreigde te veroorzaken?

Wat is volgens Rijkswaterstaat (RWS), het Openbaar Ministerie (OM) en de politie nodig om de technisch haalbare 2x2 variant in te stellen, waarmee meer capaciteit en minder vertraging op de weg haalbaar is?

Binnen welke termijn kan deze 2x2 variant ingezet worden? Is er een mogelijkheid dit te realiseren voor het einde van de zomervakantie en bent u bereid dit tot hoogste prioriteit te maken binnen RWS, OM en politie?

Antwoord 3 t/m 5

Tot voor kort was de verwachting dat de brug veilig zou zijn tot de vervanging van de klep in 2023. Eind mei van dit jaar werd vastgesteld dat de conditie van de brug zodanig was verslechterd dat op korte termijn maatregelen nodig waren. Daarop is in juni het overleg gestart met OM en politie om te bezien of zij konden helpen dit probleem met de brug onder beheer van Rijkswaterstaat op te lossen door te handhaven op een maximumsnelheid van 50 km per uur, zodat de twee versmalde rijstroken veilig opengesteld zouden kunnen worden. Normaal gesproken gaan er meerdere maanden overheen, voordat er op een locatie handhavingsmiddelen in gebruik genomen kunnen worden. Het is gelukt deze maatregelen per 23 augustus jl.

in werking te stellen. Tevens wordt per 4 oktober as. in beide richtingen de linkerrijsstrook op de Haringvlietbrug verbreed van 1,95 meter naar 2,35 meter. Hiermee wordt de doorstroming verbeterd, omdat inhalen makkelijker wordt gemaakt. Ik ben de politie en het OM dankbaar voor de benodigde flexibiliteit in deze kwestie. 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.

Vraag 6 en 7

Zijn alle mogelijkheden in kaart gebracht om het definitieve onderhoud aan de brug (beweegbare deel) naar voren te halen om zodoende sneller dit probleem op te lossen? Zorgt extra budget voor beheer en onderhoud voor een versnelling van dit project?

Bent u bereid om een contra-expertise op te starten voor een tijdelijke versterking van het beweegbare deel 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 6 en 7

Rijkswaterstaat doet er alles aan om de vervanging 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. 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.

De kosten van de geplande vervanging van het beweegbaar deel van de brug zijn gedekt binnen het programma Vervanging en Renovatie. Extra budget voor beheer en onderhoud zal voor dit object niet bijdragen aan verdere versnelling. Wel is het zo dat door onvoldoende budgetten bij beheer en onderhoud de komende jaren meer situaties als bij de Haringvlietbrug zich kunnen gaan voordoen. De kans is groot dat maatregelen als afzettingen en snelheidsverlagingen nodig zijn waardoor vertragingen en files toenemen. Dit betreft overigens niet alleen het hoofdwegennet, dat geldt ook voor Het hoofdwegennet en het hoofdwatersysteem.

Rijkswaterstaat staat open voor ideeën om de veiligheid van de brug te borgen tot de vervanging van de klep. Rijkswaterstaat heeft al verschillende opties onderzocht om de bevestiging van de klemmen te verbeteren of om op andere wijze de levensduur van de brug te verlengen. Uit een eerdere expertmeeting van Rijkswaterstaat zijn de volgende alternatieven afgewogen: *Vervanging rijdek*: er is gekeken naar vervanging van het aluminium rijdek door een houten rijdek of een nieuw aluminium dek. De voorbereiding daarvan vergt veel tijd en de maatregel is kostbaar (enkele tientallen miljoenen). Voor de uitvoering zou de brug enkele weken gestremd moeten worden. Bovendien dient de geplande vervanging van de klep alsnog plaats te vinden in 2023.

Tijdelijke vaste brug: deze maatregel vergt veel voorbereidingstijd, omdat een nieuwe planfase gestart moet worden. Daardoor zal een tijdelijke vaste brug niet eerder gereed zijn dan wanneer de brug via het reguliere traject van een nieuwe klep wordt voorzien. Bovendien kan de hoge scheepvaart de brug dan helemaal niet meer passeren.

Aanpassen klemmen: 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 nader onderzocht of een andere wijze van bevestiging mogelijk is. Er is op dit moment echter nog geen zicht op een oplossing. *Vrachtwagens links laten rijden*: vooral de klemmen onder de rechter rijstrook hebben te lijden onder het vele vrachtverkeer. Door het vrachtverkeer links te laten rijden kan de rechter rijstrook ontlast worden. Dit leidt echter tot onveilige situaties, omdat weggebruikers niet gewend zijn aan een dergelijke situatie.

Vraag 8

Bovenstaande vragen zijn een aanvulling op de schriftelijke vragen door het lid Peter de Groot⁴ en de Motie Geurts/de Groot⁵ rondom de problematiek van de Haringvlietbrug. Kunt u bovenstaande vragen integraal beschouwen en gezien de urgentie binnen de gestelde termijn van 3 weken beantwoorden?

Antwoord 8

Het is helaas niet gelukt de beantwoording binnen de gestelde termijn van 3 weken te versturen aan uw Kamer.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid de Groot (VVD), ingezonden 1 juli 2021 (vraagnummer 2021Z12365).

⁴ Kamerstuk 2021Z12365.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 947.