

Vergaderjaar 2018–2019

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 97

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2019

Op 17 januari 2019 ontving ik het verzoek uit het ordedebat om een brief naar aanleiding van de berichtgeving van de NOS «Merwedebrug was bijna ingestort, Nederland aan een ramp ontsnapt». Hierbij informeer ik u over de afsluiting van de Merwedebrug voor zwaar verkeer in het najaar van 2016 en over het inspectie- en instandhoudings-programma van Rijkswaterstaat in brede zin.

In samenhang daarmee beantwoord ik de vragen van het lid Schonis (D66) over het bericht «Merwedebrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1495), de vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over het bericht «Merwedebrug in 2016 bijna ingestort» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1494) en de vragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat de Merwedebrug nog maar 6 dagen restlevensduur had (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1493). Deze vragen heb ik ontvangen op 18 januari 2019. De antwoorden zijn als bijlage 1 bij deze brief gevoegd.

Uitdagingen infrastructuur

Zoals ik u op 17 januari 2018 per brief heb gemeld (Kamerstuk 29 385, nr. 95) staat Nederland voor de grote uitdaging om het komende decennium de bereikbaarheid op peil te houden. De economie trekt aan, waardoor er meer gereisd en vervoerd wordt. Als gevolg daarvan staat de mobiliteit onder druk. Ik ga daarom niet alleen extra investeren in de uitbreiding van onze infrastructuur maar pak ook de opgave om de bestaande infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen voortvarend op.

De toenemende leeftijd van de objecten zorgt er voor dat de kans op storingen toeneemt. Daarnaast is de intensiteit van het verkeer toege-

nomen en is het vrachtverkeer zwaarder geworden. Dit leidt tot een hogere belasting van de infrastructuur dan bij de bouw ervan kon worden voorzien en zorgt ervoor dat renovaties of vervangingen eerder moeten worden uitgevoerd.

Met de ambitie om te «verjongen, vernieuwen en verduurzamen» ben ik volop aan de slag. De financiële omvang van het programma Vervanging en Renovatie neemt toe van circa € 150 mln. per jaar tot 2020, tot circa € 350 mln. per jaar voor de periode na 2020. Dat wil niet zeggen dat met het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en het programma Vervanging en Renovatie verrassingen kunnen worden voorkomen; incidenten kunnen zich altijd voordoen.

Om die reden kan ook niet uitgesloten worden dat er soms acute maatregelen moeten worden getroffen. Het spreekt voor zich dat bij Rijkswaterstaat en bij de marktpartijen die in opdracht van RWS inspecties en onderhoud uitvoeren, alles erop gericht is om risico's te beheersen en incidenten te voorkomen en als deze zich toch voordoen de gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken. Ik verwijs u in dit kader ook graag naar mijn brief van 21 juni 2018 naar aanleiding van de berichtgeving over de staat van kunstwerken in de Provincie Noord-Holland (Kamerstuk 29 385, nr. 96).

Afsluiting Merwede brug oktober 2016

Voorafgaande aan de sluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer in oktober 2016 heeft er een uitgebreid traject plaatsgevonden van inspecties en berekeningen. Uit de berekeningen aan de noordelijke boog van de brug bleek dat de stalen draagbalken van de brug mogelijk tekenen van vermoeiing vertoonden. Rijkswaterstaat heeft op 4 oktober 2016 uit veiligheidsoverwegingen besloten de brug af te sluiten voor extreem zwaar vrachtverkeer van meer dan 60 ton (60.000 kilo). Na nader onderzoek aan de zuidelijke boog heeft Rijkswaterstaat met ingang van 11 oktober 2016 uit veiligheidsoverwegingen besloten om geen voertuigen meer op de brug toe te laten die zwaarder zijn dan 3,5 ton (3.500 kg).

Met de berekeningen wordt het moment van het bereiken van het einde van de restlevensduur aangegeven. De berekeningen vinden plaats met grote veiligheidsmarges om de veiligheid te kunnen blijven borgen. Dit betekent dat de brug bij het bereiken van deze restlevensduur mogelijk niet meer aan het vereiste veiligheidsniveau voldoet. Het betekent niet dat de brug ook daadwerkelijk bezwijkt. Wel dienen passende maatregelen te worden genomen om ook op termijn aan de vereiste veiligheidsnormen te blijven voldoen. Gedurende het traject staat de veiligheid voor de weggebruiker altijd voorop.

Normen en restlevensduur

De gestelde vragen betreffen in belangrijke mate de restlevensduur. Ik licht dat daarom in deze brief graag toe. Het Bouwbesluit schrijft – voor bestaande bouw – voor hoe om dient te worden gegaan met de bepaling van de restlevensduur van bruggen. Voor bestaande bruggen kan via berekeningen het moment van bereiken van het einde van de restlevensduur worden aangegeven. Hierbij worden ruime veiligheidsmarges gehanteerd. Dit betekent dat de brug op het moment van einde levensduur constructief nog veilig genoeg is, maar mogelijk op termijn niet meer aan de veiligheidsnormen voldoet. Vanaf dat moment wordt overgegaan naar een verhoogd inspectieregime en/of een gebruiksbeperking. Daarnaast kan er besloten worden tot versterking of vervanging,

bijvoorbeeld als dat op de langere termijn rendabel is of als reparaties op langere termijn niet meer afdoende zouden kunnen zijn. Dit wordt onder andere beoordeeld en uitgevoerd in het programma «Vervanging en Renovatie».

Vervolgacties Merwedebrug

Als vervolg op de afsluiting van de Merwedebrug bent u op 10 juli 2017 nader geïnformeerd over de constructieve veiligheid en staat van onderhoud van bruggen in de brief «Onderhoud Strategische Bruggen Hoofdwegennet» (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 81). Hierin is gemeld dat voor 25 bruggen binnen een termijn van circa 15 jaar planbare maatregelen nodig zullen zijn. Deze bruggen waren reeds in beeld binnen het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en binnen het programma Vervanging en Renovatie. Vervolgacties worden uitgevoerd binnen deze programma's.

In geen van deze bruggen zijn tot nu toe vergelijkbare indicaties van scheurvorming gevonden als bij de Merwedebrug in 2016. Bij de IJsselbruggen in de A12 waren de theoretische effecten door vermoeiing het grootst van de bovengenoemde 25 bruggen. Deze brug is sindsdien onderhevig aan een geïntensiveerd inspectieregime, maar tot op heden is er geen indicatie van scheurvorming aangetroffen. De renovatie van de IJsselbrug is in voorbereiding. Over de aanpak van de IJsselbruggen heb ik u geïnformeerd in mijn brief van 17 september 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 611).

Overigens is de opgave breder dan alleen de 70 strategische bruggen in het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat beheert circa 6000 kunstwerken, waarvan circa 4000 bruggen en viaducten. Het gaat daarbij om verschillende typen bruggen waarvoor specifieke aandachtspunten gelden. Ik heb u hier eerder over geïnformeerd in de brief van 21 november 2016 inzake de staat van de bruggen (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60).

Financiële middelen

Zoals gemeld in de bovengenoemde brief reserveer ik meerjarig budgetten voor de renovatie en vervanging van objecten, zoals bruggen, die einde levensduur zijn. De inschatting van het einde van de restlevensduur geschiedt door een combinatie van berekeningen, het feitelijk gebruik en inspecties. Deze inschatting wordt periodiek geactualiseerd in een prognoserapport. Op basis daarvan worden ook in de begroting de benodigde middelen geactualiseerd. De eerst volgende actualisatie is voorzien bij de ontwerpbegroting 2021.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga