

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

### 1494

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Merwedebrug in 2016 bijna ingestort»* (ingezonden 18 januari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 februari 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Merwedebrug in 2016 bijna ingestort, ramp zou zo groot zijn geweest als Morandibrug in Genua»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusie van de hoogleraren Nijse en Ale dat Nederland aan een ramp ontsnapt is?

Antwoord 2

Nee. Voorafgaande aan de sluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer heeft er een uitgebreid traject plaatsgevonden van inspecties en berekeningen. De berekeningen vinden plaats met ruime 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 te blijven voldoen aan de vereiste veiligheidsnormen. Gedurende het traject heeft de veiligheid voor de weggebruiker altijd voorop heeft gestaan.

<sup>1</sup> Omroep Brabant, 17 januari 2019, «Merwedebrug in 2016 bijna ingestort, ramp zou zo groot zijn geweest als Morandibrug in Genua» (<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/2919043/Merwedebrug-in-2016-bijna-ingestort-ramp-zou-zo-groot-zijn-geweest-als-Morandibrug-in-Genua>)

### Vraag 3

Is het waar dat Rijkswaterstaat na de ontdekking van de scheurtjes liet weten dat er «geen acuut veiligheidsrisico was»?<sup>2</sup> Zo ja, hoe heeft deze foutieve analyse en conclusie, met mogelijk levensgevaarlijke gevolgen, tot stand kunnen komen?

### Antwoord 3

Rijkswaterstaat heeft op 4 oktober in een persbericht en op 5 oktober 2016 aan Omroep Brabant laten weten dat er «geen acuut veiligheidsrisico was». Naar aanleiding van de berekeningen die Rijkswaterstaat op dat moment tot zijn beschikking had, was dit het geval. 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 toen 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).

### Vraag 4

Deelt u de zorgen over de kwaliteit van het toezicht op bruggen in Nederland? Wat gaat u doen om de kwaliteit van het toezicht op bruggen in Nederland te verbeteren?

### Antwoord 4

Het toezicht op de kwaliteit van de bruggen heeft mijn volle aandacht. Alle kunstwerken van Rijkswaterstaat zijn opgenomen in het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma. Dit betreft 6-jaarlijkse programmeringsinspecties aangevuld met toestandsinspecties en schouwingen. Bovendien is, naar aanleiding van de verwachte einde technische levensduur van veel bruggen en viaducten het programma «Vervanging en Renovatie» ingericht, waarin het volledige areaal van Rijkswaterstaat wordt beschouwd. Naar aanleiding van de afsluiting van de Merwedebrug is verder een versneld onderzoek uitgevoerd naar de strategische bruggen in Nederland. Hierover is de kamer geïnformeerd in de nota «Onderhoud Strategische Bruggen Hoofdwegennet» van 10 juli 2017. Vervolgacties worden uitgevoerd binnen het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en binnen het programma Vervanging en Renovatie. Dat wil niet zeggen dat met het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en het programma Vervanging en Renovatie verrassingen volledig kunnen worden voorkomen; incidenten kunnen zich altijd voordoen.

### Vraag 5

Hoe ziet u dit rapport van Berenschot (<https://www.berenschot.nl/expertise/sectoren/veiligheid/crisisbeheersing-na-afsluiting/>) in het licht van uw eigen reactie vlak na de ramp van Genua, waarin u in het televisieprogramma «Laat op één» stelde: «we zitten er bovenop, grijpen veel eerder in. Bij twijfel wordt er geen risico genomen en wordt een brug afgesloten»?<sup>3</sup>

### Antwoord 5

Voorafgaande aan de sluiting van de Merwedebrug voor vrachtverkeer heeft er een uitgebreid traject plaatsgevonden van inspecties en berekeningen. Uiteindelijk heeft dat helaas geleid tot het moeten afsluiten van de brug voor vrachtverkeer. Dit sluit aan bij mijn eerdere uitspraak dat we ingrijpen zodra dat nodig is.

<sup>2</sup> Omroep Brabant, 5 oktober 2016, «Scheurtjes in Merwedebrug op A27, heel zwaar vrachtverkeer moet omrijden» (<https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/219578/Scheurtjes-in-Merwedebrug-op-A27-heel-zwaar-vrachtverkeer-moet-omrijden>)

<sup>3</sup> Algemeen Dagblad, 15 augustus 2018, «Experts: Opkalefateren bruggen in Nederland is enorme klus» (<https://www.ad.nl/binnenland/experts-opkalefateren-bruggen-in-nederland-is-enorme-klus-a16e4d60/>)

Vraag 6

Zijn er nog meer bruggen en viaducten in Nederland die ernstige problemen vertonen door achterstallig onderhoud, waardoor er risico's op instorten bestaan?

Antwoord 6

Het voldoen aan het Bouwbesluit en onderliggende normen borgt dat het risico op een calamiteit zeer minimaal niveau ligt. Dit risico kan echter nooit helemaal nul zijn.

De Kamer is op 10 juli 2017 geïnformeerd over de constructieve veiligheid en staat van onderhoud van bruggen in de nota «Onderhoud Strategische Bruggen Hoofdwegennet». Hierin is gemeld dat voor 25 bruggen binnen een termijn van ca. 15 jaar planbare maatregelen nodig zullen zijn. Deze bruggen waren reeds en zijn in beeld binnen het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en binnen het programma Vervanging en Renovatie. Vervolgacties worden uitgevoerd binnen deze programma's. In deze brief is ook toegelicht dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud in relatie tot de constructieve veiligheid van de bruggen.

Vraag 7

Wat doet u om de risico's uit te sluiten?

Antwoord 7

Alle kunstwerken van Rijkswaterstaat zijn opgenomen in het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma, dat bestaat uit 6-jaarlijkse programmeringsinspecties aangevuld met toestandsinspecties en schouwingen. Naast de periodieke inspecties en regelmatige rekenkundige beoordelingen van bruggen en andere kunstwerken hanteert Rijkswaterstaat een heel palet aan beheersmaatregelen om het risico op het bezwijken van bruggen te minimaliseren. Voorbeelden hiervan zijn handhaving op overbelading, sturing op veilige bouwregelgeving, deskundige medewerkers, het inschakelen van deskundige marktpartijen, het stimuleren van innovaties op het gebied van sensing, nieuwe inspectie- en onderhoudstechnieken en het versnellen van aanbestedingsprocessen en bouwprocessen.

Dat wil niet zeggen dat met het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en het programma Vervanging en Renovatie verrassingen volledig kunnen worden voorkomen; incidenten kunnen zich altijd voordoen.