

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

261

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de sluiting van de Merwededebrug A27 voor vrachtverkeer* (ingezonden 14 oktober 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2016).

Vraag 1

Is er vóór de sluiting van de Merwededebrug overleg geweest met de provincie Noord-Brabant en omliggende gemeenten? Zo ja, hoe zijn zij betrokken geweest bij de totstandkoming van het besluit om de Merwededebrug af te sluiten voor vrachtverkeer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Nee. Om de veiligheid voor (vaar)weggebruikers te waarborgen is direct tot actie overgegaan.

Vraag 2

Is er vóór de sluiting van de brug overleg geweest met openbaar vervoer- en transportbedrijven die dagelijks gebruik maken van deze brug? Zo ja, wat was hun reactie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Nee. Zie ook mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Hoe en met welke frequentie vind de inspectie en het onderhoud plaats aan de Merwededebrug? Hoe staat het met de inspectie en het onderhoud van de andere grote bruggen over de Maas en de Waal (Keizersveerbrug, Martinus Nijhoffbrug, Tacitusbrug). Kunt u verzekeren dat hetgeen afgelopen dagen gebeurd is rond de Merwededebrug niet ook gebeurt met één van deze bruggen?

Antwoord 3

Rijkswaterstaat voert dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en zesjaarlijkse visuele instandhoudingsinspecties uit. Daarnaast vinden detailonderzoeken plaats als er in het kader van een wegwitbreiding of een project beoordeeld moet worden of een brug dat aan kan. De Merwede brug is in dat kader in 2015 tot aan heden gedetailleerd onderzocht. In datzelfde kader

worden de Keizersveerbruggen nu onderzocht, waarbij geen vergelijkbare urgente bevindingen zijn gedaan als bij de Merwedebrug. De Martinus Nijhofbrug in de A2 over de Waal bij Zaltbommel is in augustus en september 2014 geïnspecteerd. Er zijn geen noemenswaardige schades geconstateerd. De Marinus Nijhofbrug is een betonnen tuibrug uit 1991. Betonnen bruggen zijn in de regel minder gevoelig voor vermoeiingsschade. De Tacitusbrug is de nieuwe brug in de A50 over de Waal bij Ewijk. Deze betonnen tuibrug is in 2012 opgeleverd. In 2012 is van deze brug een opleverinspectie uitgevoerd die geen bijzonderheden heeft aangetoond. De naastgelegen stalen brug uit 1972 wordt op dit moment gerenoveerd.

Vraag 4

Klopt het dat de reden om de Merwedebrug af te sluiten voor vrachtverkeer niet zozeer te maken heeft met het totale gewicht dat de brug moet dragen maar voornamelijk met de dynamische belasting (de klappen die de brug krijgt wanneer een vrachtwagen er overheen rijdt)? Klopt het dat de dynamische belasting in hoge mate bepaald wordt door de passagesnelheid van een voertuig en dat deze dus eenvoudig gereduceerd kan worden door voertuigen langzamer te laten rijden? Leidt een snelheidsbeperking voor het vrachtverkeer op de rechter rijstrook tot 50km/u en op de linker rijstrook tot 70km/u (voor personenverkeer) ook tot het verlagen van het veiligheidsrisico tot een acceptabel niveau? Is deze of een vergelijkbare alternatieve oplossing van snelheidsbeperking over de brug overwogen in de besluitvorming voorafgaand aan de sluiting? Zo ja, waarom is er toch gekozen voor het sluiten van de brug voor vrachtverkeer met alle verkeerschaos tot gevolg?

Antwoord 4

De dynamische belasting op de brug is in dit geval de belangrijkste reden om vrachtverkeer te weren van de brug. Die belasting is vooral afhankelijk van de zich verplaatsende zware voertuigen en in beperkte mate van de rijsnelheid. Om de veiligheid te kunnen waarborgen is er voor gekozen om de dynamische belasting veel verder omlaag te brengen dan met een rijsnelheidsreductie kan worden bereikt.

Vraag 5

Welke opties zijn er om tijdens het herstel van de brug toch weer vrachtverkeer over de Merwedebrug mogelijk te maken?

Antwoord 5

Het inspectieonderzoek is eind week 42 afgerond, waarna Rijkswaterstaat in week 43 over een analyse en totaalbeeld beschikt. In de tussentijd vinden de voorbereidingen plaats voor de herstelwerkzaamheden. De werkzaamheden zijn gestart (met het plaatsen van steigers) in het weekend van 22 en 23 oktober.

De hoofdliggers worden op verbindingpunten versterkt met stalen platen. De werkzaamheden duren naar verwachting tot in december dit jaar. Door eerst de meest kritieke verbindingen te herstellen wordt getracht om eind november – begin december weer zwaarder verkeer op de brug te kunnen toestaan.

Als uitvoeringswijze is gekozen voor de snelst mogelijke aanpak. Meerdere verbindingen worden tegelijkertijd versterkt en er wordt zeven dagen per week gewerkt. Door de werkzaamheden per boog uit te voeren – de brug heeft twee bogen – kan het scheepvaartkeer gebruik maken van de boog waar niet wordt gewerkt. Tijdens de werkzaamheden is er geen aanvullende hinder voor het wegverkeer.

Vraag 6

Kunt u deze vragen, gezien de acute verkeerschaos ten gevolge van deze sluiting, zo snel mogelijk beantwoorden?

Dit zijn aanvullende vragen op de vragen die door de zijn ingediend over hetzelfde onderwerp op 12-10-2016.

Antwoord 6

Ja.