

## **Reactie van minister Cora van Nieuwenhuizen op vragen over feitenrelaas Merwedebrug**

- 1. Hoe verklaart de minister het feit dat de scheurvorming bij de Merwedebrug volgens de experts van TNO & GPO dermate ernstig was waardoor de brug nog een 'restlevensduur', had van 6 dagen?**
- 2. Hoe is een dergelijk ernstige staat van onderhoud mogelijk, als alle bruggen volgens de minister zeer scherp in de gaten worden gehouden? (Jaarlijkse schouw, 6 jarige schouw)**
- 3. Hoe verklaart de minister dat deze zeer serieuze haarscheuren in de brug niet opgemerkt zijn tijdens de reguliere onderhoudsinspecties?**

### **Antwoord 1,2,3:**

Er is een monitoringssysteem dat Rijkswaterstaat inzicht geeft in de huidige status van de bruggen. Rijkswaterstaat voert dagelijkse schouw en jaarlijkse toestandsinspecties uit en eens in de zes jaar krijgt een brug (en alle brugonderdelen) een uitgebreide inspectie. Onderdeel van zo'n uitgebreide inspectie is een risicoanalyse en een programmering van uit te voeren maatregelen. Ondanks de continue monitoring en het inspectieprogramma kunnen zich incidenten voordoen.

Rijkswaterstaat evalueert dergelijke incidenten en leert hiervan voor toekomstige inspecties. Naar aanleiding van het incident met de draagconstructie van de Merwedebrug (2016) gaat er sindsdien bij inspecties extra aandacht uit naar klinknagelverbindingen in hoofdconstructies.

In verband met de verbreding van de A27 in 2017, waarbij de Merwedebrug ook gerenoveerd zou worden, is een extra inspectieronde met een detailonderzoek uitgevoerd waarbij onder andere is gekeken naar de belastbaarheid van de 55 jaar oude brug. Zo'n extra onderzoeksrondte vindt plaats als er in het kader van een wegwitbreiding beoordeeld moet worden of een brug dat aan kan.

Uit die berekeningen bleek dat de stalen draagbalken van de brug mogelijk tekenen van overbelasting vertoonden. Na diverse extra metingen en een aanvullende inspectie is besloten tot nader onderzoek. Bij dit nadere onderzoek werden haarscheurtjes in de draagbalken onder de verlaag ontdekt. Rijkswaterstaat heeft toen uit voorzorg besloten om per direct geen voertuigen zwaarder dan 3,5 ton (vrachtverkeer en bussen) meer toe te laten op de brug. De brug is wel open gebleven voor personenauto's.

- 4. Wat gaat de minister doen om in de toekomst te voorkomen dat dit soort gevaarlijke situaties meer voor kunnen komen?**

### **Antwoord 4:**

De bruggen en viaducten in beheer bij het Rijk worden adequaat onderhouden. Door de toegenomen drukte en zwaarte van het verkeer is de belasting intensiever geworden. Dit zorgt daarmee op veel trajecten voor versnelde slijtage waar Rijkswaterstaat in het inspectieregime rekening mee houdt. Veel van deze objecten zijn meer dan 50 jaar oud en zijn aan onderhoud of vervanging toe. Het budget voor de renovatie van deze oude bruggen, tunnels en wegen is meer dan verdubbeld: vanaf 2021 is er jaarlijks in plaats van 150 miljoen euro, gemiddeld 350 miljoen euro beschikbaar voor de benodigde aanpak. Tot aan de renovatie worden oude bruggen extra in de gaten gehouden.

Om te bepalen op welke termijn een brug of viaduct moet worden vervangen, worden inspecties uitgevoerd. Hieruit volgt een advies voor een interventie of maatregel. Het kan

hierbij gaan om (vervroegde) noodzakelijke renovaties, levensduur verlengende maatregelen of vervangingen. Er wordt een bewuste afweging gemaakt tussen inzet van middelen, de hinder voor verkeer en het beheersen van risico's. De veiligheid van de weggebruikers staat altijd voorop.

Desondanks kan het gebeuren dat er direct moet worden ingegrepen. Indien de veiligheid in het geding is, worden altijd direct maatregelen genomen. In het uiterste geval kan dat leiden tot een tijdelijke sluiting of spoedherstel. Meestal gaat het om een tijdelijke beperking in het gebruik, zoals een zogenoemde aslastbeperking (minder zwaar verkeer) of een snelheidsvermindering.

Naast het reguliere inspectieproces wordt ook onderzoek gedaan groepen bruggen van hetzelfde type om de risico's met betrekking tot de constructieve veiligheid scherp in beeld te hebben. Rijkswaterstaat werkt hierbij samen met de TU Delft en TNO. Inspectie- en onderzoekstechnieken blijven ook in ontwikkeling. Betere inzichten kunnen nieuwe informatie opleveren over de levensduur (gunstiger of minder gunstig).

**5. In het programma 'Laat op Eén', zegt de minister dat zodra er maar even twijfel is over de veiligheid van een brug, deze direct wordt afgesloten. Hoe verhoudt deze belofte zich tot de handelwijze van de Directeur Generaal Dronkers, als hij op 11 oktober 2016 als hoogste ambtenaar van RWS juist probeert de besloten en geadviseerde afsluiting voor al het vrachtverkeer boven de 3,5 ton, terug te draaien, zoals staat beschreven in het feitenrelaas?**

**Antwoord 5:**

De opmerking van de minister sluit aan bij de gangbare werkwijze van Rijkswaterstaat, zie daarvoor de uitleg bij de vorige vragen. Als de veiligheid in het geding is worden er direct maatregelen genomen.

De heer Dronkers werd op dinsdagochtend 11 oktober 2016 rond 05:30 geïnformeerd dat het afsluiten van de brug voor vrachtverkeer in gang was gezet. Hij wilde toen graag alle risico's (technisch, verkeerskundig en maatschappelijk) in beeld hebben. Want ook het afsluiten van een brug kan leiden tot onveiligheid, bijvoorbeeld mogelijke overbelasting elders op het wegennet. Zoals het rapport beschrijft, waren er toen al maatregelen genomen, zoals het plaatsen van bebording, en was de communicatie over de sluiting van de brug voor het vrachtverkeer al opgestart. Deze maatregelen zijn vervolgens met instemming van de heer Dronkers doorgezet. De evaluatie van Berenschot laat zien dat de situatie door Rijkswaterstaat goed beoordeeld is. Zie daarvoor de conclusies van het rapport (dat ook met de Tweede Kamer is gedeeld). Over de aanbevelingen van het rapport heeft de minister op 4 december 2017 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd.

Donderdag 17 januari 2019