

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

>Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2019/3504

Uw kenmerk
2019Z00669

Bijlage(n)

1

Datum 11 februari 2019

Onderwerp Beantwoording verzoek om een brief inzake de berichtgeving van NOS "Merwedebrug was bijna ingestort, Nederland aan een ramp ontsnapt".

Geachte voorzitter,

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', de vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over het bericht 'Merwedebrug in 2016 bijna ingestort' en de vragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat de Merwedebrug nog maar 6 dagen restlevensduur had. 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 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 toegenomen 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 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 belangrijk 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 gebruiksbepaling. 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" (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 34550, 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 29398 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bijlage 1 Beantwoording Kamervragen

Op 18 januari 2019 ontving ik de volgende vragen.

- Vragen van het lid Schonis (D66) over het bericht 'Merwedebbrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt'
- Aanvullende vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over het bericht 'Merwedebbrug in 2016 bijna ingestort'.
- Aanvullende vragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat de Merwedebbrug nog maar 6 dagen restlevensduur had.

In deze bijlage bij mijn brief naar aanleiding van het ordedebat beantwoord ik bovengenoemde vragen.

Beantwoording vragen van het lid Schonis (D66) over het bericht 'Merwedebbrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt'

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Merwedebbrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt'? ¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is een restlevensduur van zes dagen een levensduur die volgens u als veilig bestempeld kan worden? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Voorafgaande aan de sluiting van de Merwedebbrug voor vrachtverkeer heeft er een uitgebreid traject plaatsgevonden van inspecties en berekeningen. Met deze berekeningen kan 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 dat de brug mogelijk op termijn niet meer aan de veiligheidsnormen voldoet. Het betekent niet dat de brug 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.

Vraag 3

Bij welke levensduur dan wel restlevensduur valt een brug of kunstwerk binnen een verhoogd risicoprofiel en wordt overgegaan tot versterking?

Antwoord 3

Het Bouwbesluit schrijft, voor bestaande bouw, voor hoe om dient te worden gegaan met de bepaling van de restlevensduur van bruggen. Met berekeningen

¹ NOS.nl, 17 januari 2019, 'Merwedebbrug was bijna ingestort, Nederland aan ramp ontsnapt' (<https://nos.nl/artikel/2267818-merwedebbrug-was-bijna-ingestort-nederland-aan-ramp-ontsnapt.html>)

kan het moment van bereiken van het einde van de restlevensduur worden aangegeven. Hierbij worden ruime veiligheidsmarges gehanteerd. De brug is op dat moment constructief nog veilig genoeg, maar voldoet mogelijk op termijn niet meer aan de ruime veiligheidsnormen. Vanaf dat moment wordt overgegaan naar een verhoogd inspectieregime. Daarnaast kan 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".

Vraag 4

Is dit aanleiding voor een onderzoek naar de restlevensduur van andere bruggen en kunstwerken?

Antwoord 4

Naar aanleiding van de afsluiting van de Merwedebrug is het onderzoek naar de strategische bruggen in Nederland versneld uitgevoerd. Hierover bent u geïnformeerd in de brief "Onderhoud Strategische Bruggen Hoofdwegennet" van 10 juli 2017. De daarin benoemde vervolgacties worden uitgevoerd binnen het reguliere inspectie- en onderhoudsprogramma en binnen het programma Vervanging en Renovatie.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een actieplan voor langdurig onderhoud van bruggen en/of kunstwerken nodig is? Zo ja, wanneer komt dat actieplan?

Antwoord 5

Dit actieplan is er al met het programma Vervanging en Renovatie van Rijkswaterstaat en het inspectieprogramma waarbinnen het onderhoud is geborgd.

Beantwoording vragen van het lid Van der Graaf (ChristenUnie) over het bericht 'Merwedebrug in 2016 bijna ingestort' (ingezonden 18 januari 2019)

Vraag 1

Kent u het bericht 'Merwedebrug in 2016 bijna ingestort, ramp zou zo groot zijn geweest als Morandibrug in Genua'? ²

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.

Vraag 3

Is het waar dat Rijkswaterstaat na de ontdekking van de scheurtjes liet weten dat er "geen acuut veiligheidsrisico was"? ³ 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).

² Omroep Brabant, 17 januari 2019, 'Merwedebrug in 2016 bijna ingestort, ramp zou zo groot zijn geweest als Morandibrug in Genua'

³ 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>)

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 Merwedeburg 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 Berenschot⁴ 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"? ⁵

Antwoord 5

Voorafgaande aan de sluiting van de Merwedeburg 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.

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?

⁴ <https://www.berenschot.nl/expertise/sectoren/veiligheid/crisisbeheersing-na-afsluiting/>

⁵ Algemeen Dagblad, 15 augustus 2018, 'Experts: Opkalfateren bruggen in Nederland is enorme klus' (<https://www.ad.nl/binnenland/experts-opkalfateren-bruggen-in-nederland-is-enorme-klus~a16e4d60/>)

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.

Beantwoording vragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat de Merwededebrug nog maar 6 dagen restlevensduur had.

Vraag 1

Kunt u toelichten hoe u kunt garanderen dat het inspectieniveau van bruggen en viaducten in Nederland adequaat genoeg is, als is gebleken dat de Merwededebrug nog maar zes dagen restlevensduur had? ⁶

Antwoord 1

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.

Voorafgaande aan de sluiting van de Merwededebrug 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. Gedurende het traject heeft de veiligheid voor de weggebruiker altijd voorop heeft gestaan.

Vraag 2

Zijn er op dit moment nog meer bruggen en viaducten in dezelfde staat als de Merwededebrug bij de ontdekking van de scheurtjes in 2016 of in slechtere staat dan de Merwededebrug op dat moment? Zo ja, welke bruggen zijn dit en welke maatregelen zijn of worden genomen om de veiligheid weer terug naar acceptabel niveau te brengen?

Antwoord 2

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 geen van deze bruggen of viaducten zijn tot nu toe vergelijkbare indicaties van scheurvorming gevonden als bij de Merwededebrug 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.

Vraag 3

Kunt u toelichten of de middelen die nu uitgetrokken zijn voor het onderhoud en de vervanging van bruggen en viaducten voldoende zijn om alle bruggen en viaducten die onder de verantwoordelijkheid van het ministerie vallen de komende

⁶ EenVandaag, 17 januari 2019: "Hoogleraren: 'Merwededebrug is op haar na ingestort'"

jaren op acceptabel veiligheidsniveau te brengen? Indien sprake is van onvoldoende middelen: hoeveel geld is er nog extra nodig en hoe bent u van plan om aan deze middelen te komen?

Antwoord 3

Zoals gemeld in de Kamerbrief Staat van de bruggen van november 2016 reserveer ik meerjarig budgetten voor de renovatie en vervanging bij einde levensduur van objecten zoals bruggen. De financiële omvang van het programma Vervanging en Renovatie neemt toe van circa €150 mln. per jaar tot 2020, tot gemiddeld circa €350 mln. per jaar voor de periode na 2020. De inschatting van einde restlevensduur geschiedt door een combinatie van een verwachting van de restlevensduur, het feitelijk gebruik en inspecties. Deze inschatting wordt periodiek geactualiseerd. Op basis daarvan wordt ook het benodigde budget geactualiseerd.

Vraag 4

Bent u bereid om in de aanloop naar de vervangingsopgave het aantal inspecties te vergroten zodat de veiligheid van onze bruggen en viaducten gegarandeerd blijft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Naar aanleiding van de afsluiting van de Merwedeburg is reeds een versneld onderzoek uitgevoerd naar de strategische bruggen in Nederland. Hierover bent u 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. Daar waar er aanleiding toe is om het inspectie regime aan te passen doet Rijkswaterstaat dit ook.