

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
7 mei 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
SDG 2007/49244/737	2060714000
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van het lid De Krom (VVD) over de afsluiting van de Hollandse brug.

1. Bent u op de hoogte van de afsluiting van de Hollandse brug voor vrachtverkeer vanaf 27 april?<sup>1)</sup>
  1. Ja.
  2. Kunt u aangeven hoelang de Hollandse brug gesloten blijft voor het vrachtverkeer?
  2. Op dit moment kan niet worden aangegeven hoelang de Hollandse brug precies gesloten blijft voor vrachtverkeer. De exacte duur van het verbod voor vrachtverkeer is afhankelijk van de maatregelen die moeten worden getroffen. Er wordt hard gewerkt om eind dit jaar tot een structurele oplossing te komen. Wat dit betekent voor de duur van de afsluiting verwacht ik binnen enkele weken meer nauwkeurig te kunnen vaststellen.
  3. Kunt u aangeven waarom vrachtverkeer niet en busvervoer wel wordt toegelaten op de Hollandse brug?

1) Persbericht van Rijkswaterstaat, 26 april 2007

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

3. De maatregel ten aanzien van het vrachtverkeer is een voorzorgsmaatregel. Door zware belasting van vrachtverkeer bestaat de mogelijkheid dat er gaten vallen in het wegdek. Doordat het vrachtverkeer nu geen gebruik meer maakt van de Hollandse Brug zal de belasting van de brug zo sterk afnemen dat de veiligheid voor het verkeer geborgd is.  
Bussen vormen een andere categorie voertuigen en vallen niet binnen de definitie van een vrachtauto (motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg). Het busverkeer levert geen te zware belasting voor de brug op. Daarom is het op dit moment niet noodzakelijk om uit voorzorg óók het busverkeer te weren.
4. Deelt u de mening dat er onmiddellijk maatregelen genomen moeten worden om de Hollandse brug weer toegankelijk te maken voor het vrachtverkeer? Zo ja, welke maatregelen? Zo neen, waarom niet?
4. Ja, mits de maatregelen op een degelijke en veilige manier getroffen kunnen worden en er toe leiden dat de veiligheid dan structureel gewaarborgd zal zijn. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat alles op alles gezet om op zo kort mogelijke termijn de Hollandse brug weer aan de veiligheidseisen te laten voldoen. Gelet op het grote belang van deze verbinding wordt gezocht naar een structurele oplossing voor de problematiek en wordt er niet gekozen voor tijdelijke aanpassingen of noodoplossingen. In het geval van noodoplossingen wordt de oorzaak immers niet weggenomen en blijft de brug een (te) zwakke schakel.
5. Kunt u aangeven wat de oorzaken zijn voor deze afsluiting en waarom dit nu pas aan het licht komt?
5. Rijkswaterstaat werkt aan de voorbereidingen van het project 'verbreden en versterken Hollandse brug'. Er zijn versterkingsmaatregelen nodig om de brug te kunnen verbreden. Daarnaast is versterking nodig omdat de verkeersbelasting door vrachtverkeer op de Hollandse brug sterk is toegenomen en ook de veiligheidseisen voor betonconstructies zijn aangescherpt. Bij de uitwerking van de geplande verbreding en versterkingsmaatregelen heeft Rijkswaterstaat TNO gevraagd om metingen te doen aan de huidige betonconstructie. Uitkomst van dat onderzoek was dat de draagkracht van de brug momenteel al niet aan de huidige eisen voldoet.

Het komt nu aan het licht omdat het onderzoek van TNO in week 10 is afgerond. Tegen de verwachting in toonden de resultaten van het TNO-onderzoek aan dat de constructie van de Hollandse brug zwakker was dan eerder was gebleken. Op basis van de uitkomsten heeft Rijkswaterstaat nader overleg gevoerd met TNO om de consequenties in beeld te brengen. Daarna moesten er modelberekeningen plaatsvinden. Zodoende werd in week 16 de volledige omvang van de problematiek duidelijk.

6. Kunt u aangeven of voor meer bruggen strengere veiligheidseisen van toepassing zijn? Zo ja, voor welke bruggen geldt dit en is het te verwachten dat deze bruggen in de toekomst ook gesloten moeten worden?
6. Vanwege toenemende verkeersbelasting, capaciteitsuitbreiding, aanscherping van de veiligheidseisen vanaf 1975 en het feit dat 2000 bruggen en viaducten gebouwd zijn vóór 1975, onderwerpt Rijkswaterstaat de constructie van deze bruggen aan een extra grondige inspectie, deze inspectie is in aanvulling op de reguliere controles. Deze inventarisatie van de technische staat van kunstwerken is in december 2006 gestart. De resultaten worden gerapporteerd in een risicorapportage. Daaruit zal blijken welke kunstwerken een verhoogd risico hebben en op welk traject deze zich bevinden. Deze inventarisatie en risicorapportage zullen in juli 2007 gereed zijn. Over de uitkomsten van dit onderzoek zal ik u separaat informeren.
7. Kunt u aangeven hoe groot de economische schade is voor de Nederlandse transportsector?
7. Nee, primaire zorg was en is de veiligheid. Economische schade heeft geen doorslaggevende rol gespeeld bij de afweging. Rijkswaterstaat heeft wel overleg gepland met zowel (regionale) bestuurders als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, waarbij mogelijke economische schade ongetwijfeld aan de orde wordt gesteld. Hierbij teken ik aan dat ik natuurlijk alles zal doen om schade zo snel mogelijk tot een minimum te beperken.
8. Deelt u de mening dat een spoedige tweede verbinding zeer gewenst is, evenals een verbreding van de Hollandse brug zelf? Zo ja, wat kan en wilt u doen om dit te realiseren? Op welke termijn is dat mogelijk? Welke kosten zijn hieraan verbonden en wie gaat dit financieren? Zo neen, waarom niet?
8. Een verbreding van de Hollandse brug vind ik zeer gewenst. Een goede ontsluiting van Almere vraagt om een uitbreiding van de infrastructuur op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Ik wil dit realiseren door de capaciteit van de bestaande snelwegen te vergroten. De realisatie van dit omvangrijke project is gepland in de periode 2011-2017. Bij de start van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere voor de bereikbaarheid over de weg is reeds €4,5 miljard gereserveerd vanuit het FES. Daarnaast zullen de regionale overheden financieel bijdragen aan de inpassing van de weg in stedelijk gebied.  
De wenselijkheid van een tweede verbinding wordt onderzocht in de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL), mede in relatie tot de schaa sprong Almere en de toekomstagenda Markermeer/IJmeer. In de eerste fase heeft de planstudie OV SAAL een brede scope. Zowel oplossingen op het bestaande spoor via de Hollandse brug als een nieuwe verbinding via het IJmeer worden meegenomen.

Onderzocht wordt een OV-verbinding alsmede een mogelijke wegverbinding in combinatie met een OV-verbinding via het IJmeer. Op basis van het Masterplan Pampus, de Planstudie OV SAAL en een uitwerking van de regionale ontwikkelingsopgave IJmeer/Markermeer zal vóór 2010 een principebesluit worden genomen over wonen, waterbeheer, natuur en infrastructuur in en rond het IJmeer. Het is gezien de genoemde planning nu nog te vroeg om vooruit te lopen op de wijze van financieren.

9. Bent u bereid, in navolging van de motie-Rutte/Verhagen 2), om het verbeteren van de ontsluiting van Almere te regelen via een één-besluitregeling of een spoedwet? Zo ja, wanneer krijgt de Kamer concrete voorstellen op dit punt? Zo nee, waarom niet?
9. Ik deel uw wens om slagvaardige besluitvorming zoveel mogelijk te bevorderen. In de algemene reactie op de motie Rutte/Verhagen (brief 30 800 A, nr. 54, 16 februari 2007) is ingegaan op de oorzaken van vertraging en op de recente aanpassingen van onder meer de Tracéwet. Uitbreiding van bestaande verbindingen kan geschieden met de verkorte tracéwetprocedure. Een één-besluitregeling of een nieuwe Spoedwet vragen allereerst om wetgeving, waarmee toch gauw anderhalf jaar is gemoeid. Bovendien is het zeer de vraag of er nog een (juridische) versnelling mogelijk is bovenop de verkorte tracéwetprocedure. De tijd die nodig is om tot wetgeving te komen, gebruik ik liever om de ingezette tracé/m.e.r.-procedure voortvarend uit te voeren en af te ronden. Mijn streven naar snelle besluiten komt ook tot uiting in het opstellen van het Urgentieprogramma Randstad. Binnenkort zal ik in aanvulling op de brief van 16 februari 2007 uw Kamer nader informeren over de stand van zaken ten aanzien van de motie Rutte/Verhagen.
10. Bent u bereid deze vragen voor 4 mei 2007 te beantwoorden?
10. Nee, vanwege verblijf in het buitenland was beantwoording voor 4 mei 2007 niet mogelijk.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

2) Kamerstuk 30 800, nr. 22, vergaderjaar 2006-2007