

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2017/38640

Datum 20 februari 2017
Betreft A27 Houten - Hooipolder

Geachte voorzitter,

Voor het project A27 Houten-Hooipolder heb ik 30 mei 2016 het ontwerp-Tracébesluit vastgesteld. Binnen dit project zijn 7 bruggen waarvan het uitgangspunt is dat deze hergebruikt zouden worden. Daarnaast worden drie nieuwe bruggen gebouwd: een brug naast de westelijke Hagesteinsebrug en een tweede Merwedebrug, beiden voor het verkeer van noord naar zuid, en een nieuwe Keizersveerbrug naast de huidige oostelijke brug.

In mijn brief over de staat van de bruggen van het hoofdwegennet van 21 november 2016 heb ik u aangegeven hoe de besluitvorming plaats vindt over de vervanging en renovatie van bruggen. Hierbij heb ik u gemeld dat ik voor de zomer van 2017 de Kamer nader zal informeren over de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet. Vanwege het belang voor de voortgang van het project A27 Houten-Hooipolder heb ik prioriteit gegeven aan de bruggen binnen dit project.

Zoals u weet, was de situatie van de Merwedebrug dusdanig dat deze tijdelijk voor het vrachtvervoer moest worden afgesloten. De versterkingsmaatregelen zijn vooralsnog gefinancierd uit het bestaande beheer- en onderhoudsbudget. De brug kan weer worden gebruikt voor al het vrachtvervoer. Deze situatie is voor mij aanleiding geweest om te bekijken of de uitgangspunten van het project A27 Houten-Hooipolder betreffende de bruggen nog voldoende actueel zijn.

Bij het besluit over het voorkeursalternatief voor dit project (april 2014) was het uitgangspunt dat de bestaande bruggen, met versterkingsmaatregelen, nog minimaal dertig jaar gebruikt zouden kunnen worden, en dat onder andere de Merwedebrug nog in een redelijke staat was. Bij besluitvorming over hergebruik of vervanging wordt gekeken naar de technische levensduur en de life cycle cost: de afweging of nu versterken en later vervangen goedkoper is dan meteen vervangen van het object of kunstwerk. Op deze manier heb ik de bruggen binnen dit project tegen het licht gehouden.

De conclusie van deze heroverweging is als volgt:

- De Houtense Brug West en Oost over het Amsterdam Rijn Kanaal kunnen worden hergebruikt.
- De Hagesteinse Brug West en Oost kunnen vanwege het einde van hun technische levensduur niet meer voor langere tijd worden hergebruikt, ook niet met versterkingsmaatregelen. Dat betekent dat de Hagesteinse Brug West en Oost beide worden vervangen. Het huidige OTB gaat voor de Hagesteinse Brug West uit van hergebruik en er wordt een tweede brug gebouwd naast deze bestaande brug. Deze twee bruggen zullen vanuit kostenefficiëntie worden samengevoegd tot één nieuwe betonnen brug.
- De Merwedebrug kan ook vanwege het einde van de technische levensduur niet voor langere tijd worden hergebruikt, en deze zal ook worden vervangen. Dit betekent dat er twee nieuwe betonnen bruggen over de Merwede bij Gorinchem zullen worden gerealiseerd.
- Het is kostenefficiënter om de bestaande Keizersveerbruggen over de Bergse Maas te vervangen in plaats van te hergebruiken. Er zal één nieuwe brug worden gerealiseerd voor het verkeer van noord naar zuid en zuid naar noord. Deze zal aangepast worden aan de vastgestelde vaarklasse van deze hoofdvaarweg.

De bruggen in dit traject zijn voor de termijn tot vervanging binnen dit project in die mate versterkt dat dit niet leidt tot een nieuwe afsluiting van bruggen voor vrachtverkeer op dit traject.

Financiën

Het vervangen van bestaande bruggen levert in eerste instantie natuurlijk hogere investeringen op dan het hergebruik van bestaande bruggen. Omdat uit de heroverweging bleek dat de kosten van onderhoud van bestaande bruggen hoger zijn dan eerder is aangenomen levert bestaande keuze echter gedurende de levensduur van de bruggen, uitgaande van 100 jaar levensduur, een besparing op van €391 mln. Een belangrijk voordeel zit in het aanleggen van de nieuwe bruggen als betonnen bruggen, met veel minder onderhoud dan stalen bruggen.

Uitgangspunt bij de vervanging van de bruggen is dat de nieuwe bruggen toekomstvast zullen worden aangelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met de nieuwste beleidsuitgangspunten voor doorvaarthoogte voor de scheepvaart, de eisen die gesteld worden vanuit het Deltaprogramma en het treffen van een ruimtereservering voor eventuele toekomstige nieuwe wegbreiding. De meerkosten van toekomstvaste realisatie bedragen ongeveer 10%.

De totale extra kosten voor vervanging van de bruggen bedragen €389 mln. De dekking van dit bedrag zal uit het gereserveerde Vervanging en Renovatiebudget (V&R, begrotingsartikel 12.02.04) plaatsvinden. Ik zal deze vervanging binnen het project A27 Houten-Hooipolder realiseren. Vooraf aan vaststelling van het Tracébesluit zal ik het hiervoor benodigde budget aan het taakstellend budget van het project toevoegen, en dit in mindering brengen op het V&R budget.

Planning

Deze wijzigingen kan ik in het Tracébesluit verwerken. Het is echter hierdoor niet meer mogelijk het Tracébesluit te nemen in 2017; dit zal pas in 2018 kunnen worden vastgesteld. De start van de realisatie van dit project kan naar

verwachting pas in 2021 plaatsvinden. Op dit moment is Rijkswaterstaat aan het bekijken wat de beste realisatiestrategie is voor dit project, zodat de knelpunten op dit traject zo spoedig mogelijk kunnen worden aangepakt. Ik zal uw Kamer hierover zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk voor de zomer 2017, informeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2017/38640

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen