

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2017

Op 20 februari 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 57) heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn besluit om drie bruggen op het traject A27 Houten–Hooipolder (de Hagesteinsebrug, de Merwedeburg en de Keizersveerbrug) te vervangen in plaats van te hergebruiken, zoals ik aanvankelijk van plan was.

Daarmee realiseer ik op dit traject niet alleen moderne, robuuste bruggen; vervanging biedt op de langere termijn ook voordelen boven hergebruik. Verkeer op de weg en over water ondervindt maar één keer overlast als gevolg van werkzaamheden in plaats van twee keer. Gelet op de recente ervaringen met beperkt gebruik van de Merwedeburg is dit een groot voordeel. Bovendien levert vervanging gedurende de levensduur van de bruggen een besparing op van € 391 mln. ten opzichte van hergebruik. Deze voordelen waren de belangrijkste overwegingen voor mijn besluit om bovengenoemde drie bruggen te vervangen.

De vervanging van de bruggen wordt opgenomen in het Tracébesluit voor het project A27 Houten–Hooipolder. Als gevolg van het opnemen van de nieuwe bruggen in de scope van dit project moet de planning om verschillende redenen worden bijgesteld. Voor de Merwedeburg was aanvankelijk uitgegaan van pijlers in de vaargeul, zoals nu ook het geval is. In de aangepaste scope komen de pijlers naast de vaarweg te staan, waardoor de doorvaart verbetert. De vaargeul die deze brug overspant, valt namelijk onder de akte van Mannheim, hetgeen betekent dat de vaarweg aldaar minimaal 240 meter breed moet zijn. Om ook gedurende de bouwfase een (veilige) doorvaart te garanderen, is mogelijk een iets grotere overspanning noodzakelijk, omdat er dan nog een bestaande middenpijler aanwezig is.

Het toevoegen van de nieuwe bruggen in de scope vormt een grote extra inspanning in de voorbereiding van de aanbesteding. Voor alle bruggen dienen namelijk nieuwe ontwerpen te worden gemaakt, die dienen te

passen binnen bestaande beleidskaders voor doorstroming (water) en scheepvaart.

Bovendien is de logistiek in de uitvoering van dit project met het aanpakken van de bruggen ingewikkeld in relatie tot de verkeersdoorstroming. Daarom is ook een fasering in de aanpak van dit project ingebouwd (noordelijk en zuidelijk deel) en worden de bruggen per rivierkruising gefaseerd gebouwd. De weg dient immers tijdens de bouw open te blijven. Daarmee wordt de uitvoeringsduur langer dan eerder voorzien.

In mijn brief van 7 juli 2017 over «de voortgang van de MIRT-projecten» heb ik aangegeven dat de duur van de vertraging als gevolg van bovengenoemd besluit nog niet bekend was (Kamerstuk 34 550 A, nr. 63).

Inmiddels is daarover wel duidelijkheid; herijking van de planning heeft geleid tot de volgende planning voor de MIRT-mijlpalen.

- 2019: vaststellen Tracébesluit
- 2022: start realisatie
- 2027–2029: openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
- 2028–2030: openstelling Noord (Houten-Everdingen)

Deze nieuwe planning is nog niet opgenomen in het MIRT-Overzicht 2018.

Financiën

De extra kosten voor de aanpassing van de Merwedebrug om te voldoen aan de akte van Mannheim zijn nog niet opgenomen in de brief van 20 februari aan uw Kamer over de vervanging van de bruggen. De meerkosten van een grotere overspanning van de brug worden geraamd op € 56 mln. Dit zal worden gedekt uit de investeringsruimte wegen. Deze mutatie is nog niet in de begroting 2018 verwerkt. Dit bedrag zal met de voorjaarsnota 2018 aan het taakstellend budget voor dit project worden toegevoegd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus