Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 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-2026/26903

Uw kenmerk
2026Z16825/2026D42132

Bijlage(n)
1

Datum 19 november 2026
Betreft Commissieverzoek; Open brief m.b.t. vrachtwagenverbod op Merwedebrug A27

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van de open brief van E.M. aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het vrachtwagenverbod op de Merwedebrug A27 ontvangt u hierbij de beantwoording op de gestelde vragen.

1. Waarom wordt voorkomen dat vrachtwagens de brug bereiken niet als belangrijker wordt beschouwd dan beboeting achteraf?

Om te zorgen dat vrachtwagens en touringcars niet langer over de brug rijden, zijn aanvullende maatregelen genomen om te voorkomen dat ze over de brug rijden:
- borden in verschillende talen bij grensovergangen;
- extra borden bij op- en afritten;
- tekstwagens langs de weg om vrachtwagens en touringcars duidelijk te maken waar ze van de weg moeten;
- pictogrammen op bestaande borden die het verbod duidelijk maken.

Het verbod wordt, samen met politie en Openbaar Ministerie, gehandhaafd door onder meer met camera's, borden en door specifieke handhavingsacties waarbij (buitenlandse) chauffeurs staande worden gehouden en bekeurd.

Sinds de invoering van het vrachtwagenverbod op 18 juli 2026 is het aantal zware voertuigen dat de Merwedebrug passeert, sterk afgenomen. Waar vóór invoering van het verbod circa 18.000 zware voertuigen per dag gebruik maakten van de brug, bedraagt dit inmiddels circa 500 tot 600 voertuigen per dag, waarvan ongeveer 200 voertuigen beschikken over een ontheffing. De huidige handhaving leidt daarmee tot een zeer substantiële reductie van het aantal zware voertuigen op de brug.

Het weren van de circa 300 tot 400 voertuigen die momenteel nog in overtreding zijn, vraagt om aanvullende fysieke of verkeerskundige maatregelen. Dergelijke maatregelen kunnen echter ook gevolgen hebben voor de doorstroming en bereikbaarheid van het overige verkeer. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen de verschillende belangen, is door Rijkswaterstaat de afgelopen periode eerst een actueel dynamisch verkeersmodel ontwikkeld waarin ook het onderliggende wegennet is opgenomen. Dit model wordt momenteel gebruikt om verschillende scenario's door te rekenen. Wanneer de verschillende opties zijn doorgerekend, beoordeelt Rijkswaterstaat samen met

betrokken partijen of aanvullende maatregelen opportuun zijn en, zo ja, welke maatregelen het meest effectief zijn.

2. Welke aanvullende fysieke of verkeerskundige maatregelen worden onderzocht?

Momenteel worden er door Rijkswaterstaat verschillende scenario's uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken naar een breed spectrum aan maatregelen, waaronder:
- fysieke maatregelen om vrachtverkeer al vóór de brug te weren;
- sluis- en fuikconstructies;
- aanpassingen aan op- en afritten;
- maatregelen voor de geleiding van vrachtverkeer;
- scenario's met gedeeltelijke of volledige afsluiting voor bepaalde voertuigcategorieën.

Van elk scenario worden de gevolgen voor verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en het onderliggende wegennet onderzocht.

3. Hoe wordt gelijkwaardige handhaving bij Nederlandse en buitenlandse voertuigen gewaarborgd?

Het verbod geldt voor vrachtwagens en touringcars en dus ook voor vrachtwagens met een buitenlands kenteken. Bij een staandehouding kan voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens altijd een sanctie volgen. Het herleiden en beboeten van buitenlandse vrachtwagens via geautomatiseerde handhaving op kenteken is echter complexer. Geautomatiseerde handhaving en effectieve inning van boetes vanuit Nederland voor overtreding van toegangsbeperkingen door buitenlandse chauffeurs, is nog niet in alle gevallen mogelijk. Vanaf 1 september 2026 kunnen vrachtwagens met Belgische, Duitse en Zwitserse kentekens, naast vrachtwagens met een Nederlands kenteken, eenvoudiger geautomatiseerd worden beboet. Met deze landen zijn er reeds aparte verdragen voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens in het kader van verkeersovertredingen, vanaf september is het ook technisch mogelijk om hierop te handhaven.

Verder is het toepassingsgebied van de herziene Cross-Border Enforcement (CBE)-richtlijn[1] met verschillende feiten uitgebreid, waaronder met ‘het niet naleven van de regels inzake toegangsbeperkingen voor voertuigen’. Na de implementatie daarvan op 20 juli 2027 zijn er meer mogelijkheden voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Ook dit zal bijdragen aan het kunnen beboeten van uit andere lidstaten afkomstige vrachtwagens die zich niet houden aan toegangsbeperkingen voor (bijvoorbeeld) bruggen.

4. Hoeveel overtredingen zijn sinds 18 juli vastgesteld en hoeveel daarvan hebben daadwerkelijk tot een boete geleid?

[1] Richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

Sinds de invoering van het vrachtwagenverbod op 18 juli 2026 zijn circa 32.000 overtredingen geregistreerd. Toen er sprake bleek van een fors aantal overtreders is er na circa een week gestart met handhaving. Op basis van de administratie van de buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) zijn tot op heden circa 5.500 processen-verbaal opgemaakt. Dit betekent dat ongeveer één op de vijf à zes geregistreerde overtredingen heeft geleid tot een sanctie. Daarbij is er sprake van verwerkingstijd tussen het registeren en vervolgens het uitschrijven van de processen-verbaal. Ook konden buitenlandse chauffeurs enkel door middel van een staandehouding bekeurd worden, zie beantwoording vraag 3.

5. Welke mogelijkheden bestaan er om vervoerders voor aantoonbare omrijschade te compenseren?

Het uitgangspunt binnen het Nederlandse bestuursrecht is dat schade als gevolg van rechtmatig overheidshandelen in beginsel voor rekening van betrokkenen blijft. Wanneer een beperkte groep belanghebbenden schade ondervindt die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico of ondernemersrisico, kan aanspraak worden gemaakt op nadeelcompensatie. Verzoeken om nadeelcompensatie worden per geval beoordeeld aan de hand van de geldende wettelijke kaders en de specifieke omstandigheden van de aanvrager. Een onafhankelijke commissie brengt hierover advies uit.

6. Welke betekenis heeft de vernieuwde Europese richtlijn voor grensoverschrijdende handhaving bij verkeersveiligheidsgerelateerde voertuigbeperkingen voor deze situatie?

Zie tevens de beantwoording van vraag 3. Het toepassingsgebied van de herziene Cross-Border Enforcement (CBE)-richtlijn is met verschillende feiten uitgebreid, waaronder met ‘het niet naleven van de regels inzake toegangsbeperkingen voor voertuigen’. Na de implementatie daarvan zijn er meer mogelijkheden voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheid gerelateerde verkeersovertredingen. De herziene richtlijn draagt verder bij aan het geautomatiseerd kunnen opvragen van kenteken- en eigenaarsgegevens via het EUCARIS-systeem, waardoor kentekenhouders van andere lidstaten sneller zullen worden geïdentificeerd en boetes effectiever grensoverschrijdend worden ingevorderd. De herziene CBE-richtlijn zal daarom bijdragen aan het kunnen beboeten van uit andere lidstaten afkomstige vrachtwagens die zich niet houden aan toegangsbeperkingen voor (bijvoorbeeld) bruggen.

7. Welke maximale dagelijkse en gelijktijdige belasting kan de Merwedebrug volgens de actuele constructieve beoordeling nog veilig verwerken?

Uit het recent materiaalonderzoek bleek dat de werkelijke staalkwaliteit van de Merwedebrug lager is dan op basis van de beschikbare tekeningen werd aangenomen, waardoor sprake was van een grote overschrijding van de veiligheidsnorm voor de sterkte van de boog. Daarop is besloten de belasting op de brug direct te verlagen door vrachtverkeer te weren. Met deze maatregel wordt de belasting van de brug verminderd en de constructieve veiligheid van de brug geborgd.
De uitgevoerde onderzoeken hebben niet geleid tot een belastbaarheidsgrens in de vorm van een maximaal aantal voertuigen of een maximaal verkeersvolume. Er kan daarom geen maximale dagelijkse of gelijktijdige belasting worden aangegeven.

8. Hoe verhoudt die grens zich tot de circa 1.600 zware voertuigen die tussen 3 en 7 augustus dagelijks passeerden?

Sinds begin augustus is het aantal zware voertuigen die dagelijks gebruik maken van de brug gereduceerd tot circa 500 zware voertuigen per dag. Met het huidige verkeersbeeld, de huidige constructieve situatie en het weren van zwaar transport wordt de situatie op dit moment als voldoende veilig beschouwd. De recent gereduceerde asfaltbelasting draagt hier verder aan bij. Ondanks deze verlichting moet blijven worden ingezet op het weren van vrachtwagens en touringcars, handhaving blijft dan ook van kracht. Verdere maatregelen om het verbod te handhaven en vrachtwagens te weren worden voorbereid en worden achter de hand gehouden mocht de effectiviteit van de huidige maatregelen niet meer voldoende zijn, zie beantwoording vraag 1 en 2.

9. Welke technische levensduur werd na de reparatie van 2016 voor de versterkte delen van de brug verwacht?

De aanleiding voor de afsluiting in 2016 verschilt van de huidige situatie. Destijds ging het om vermoeiing van de verbindingen. Nu blijkt uit onderzoek dat de kwaliteit van het staal van de brug anders is dan op tekening aangegeven. Met het onderzoek uit 2016 kon niets gezegd worden over de sterkte van de boog en dus over het probleem van nu.

De uitkomsten van het onderzoek in 2016 maakten dat de brug moest worden afgesloten voor verkeer zwaarder dan 3,5 ton. Vervolgens zijn passende maatregelen genomen, waaronder het aanbrengen van verstevigingen en het uitvoeren van verscherpte inspecties. In december 2016 kon de brug weer worden opengesteld voor alle verkeer.

Tijdens de tijdelijke afsluiting van de Merwedebrug in 2016 werkte het ministerie van IenW reeds volop aan de planuitwerking voor de verbreding van de A27 Houten – Hooipolder, inclusief de renovatie van onder andere de huidige Merwedebrug. Dit omdat de bestaande Merwedebrug inmiddels het einde van de technische levensduur[2] had bereikt.

10. Welke inspecties, materiaalonderzoeken en herberekeningen zijn sinds 2016 uitgevoerd en wanneer ontstond voor het eerst twijfel over de aangenomen eigenschappen van het staal?

Zie beantwoording vraag 9. De onderzoeken die hebben geleid tot de huidige maatregelen staan los van de problematiek die in 2016 is geconstateerd. De destijds geconstateerde vermoeiingsproblematiek is aangepakt met reparaties en aanvullende beheersmaatregelen. Voor een tijdslijn van de relevante momenten waarop er technische onderzoeken zijn gedaan naar de kwaliteit van de bestaande Merwedebrug, verwijs ik naar u naar de Kamerbrief van 4 september jl[3]. Daar zijn tevens relevante adviesmemo's en enkele bijbehorende inspectierapporten voor de periode vanaf 2020 tot heden bijgevoegd en is de werkwijze van Rijkswaterstaat t.a.v. inspecties toegelicht.

[2] De technische levensduur wordt in eerste instantie bepaald op basis van het stichtingsjaar (bouwjaar) van een object plus de ontwerplevensduur en geeft de periode weer waarin een object zijn functie veilig en betrouwbaar kan vervullen bij normaal gebruik en regulier onderhoud. Na die periode kan het object nog steeds veilig gebruikt worden als uit inspecties blijkt dat de constructie voldoende sterk is of maatregelen worden genomen om de levensduur te verlengen.

[3] Kamerbrief informatieverzoek Merwedebrug, 4 september jl. kenmerk 202621682

11. Waarom is vóór de laatste afritten geen tijdelijke fysieke of verkeerskundige voorziening ingericht die vrachtwagens en touringcars verplicht van de A27 afleidt?

Naar aanleiding van de ervaringen bij de afsluiting van de Merwedebrug in 2016 heeft Rijkswaterstaat kennis opgebouwd over verschillende handhavings- en verkeersmaatregelen. In 2016 is vastgesteld dat maatregelen zoals fuiken en doseersystemen weliswaar effectiever kunnen zijn om voertuigen daadwerkelijk tegen te houden, maar ook aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet én het onderliggend wegennet. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen de verschillende belangen, is door Rijkswaterstaat de afgelopen periode eerst een actueel dynamisch verkeersmodel ontwikkeld, waarin ook het onderliggende wegennet is opgenomen. Dit model wordt momenteel gebruikt om verschillende scenario's door te rekenen. Wanneer de verschillende opties zijn doorgerekend, beoordeelt Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen of aanvullende maatregelen opportuun zijn en, zo ja, welke maatregelen het meest effectief zijn.

12. Als zo'n voorziening niet mogelijk of onwenselijk is, welke concrete verkeerskundige, constructieve of veiligheidsredenen liggen daaraan ten grondslag?

Maatregelen waarmee vrachtverkeer volledig van de route wordt geweerd kunnen aanzienlijke gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Om die reden worden de verschillende scenario's momenteel nader onderzocht. Zie ook beantwoording vraag 11.

13. Hoeveel Nederlandse en buitenlandse zware voertuigen passeren sinds de plaatsing van de meertalige borden nog per dag en welk deel daarvan leidt daadwerkelijk tot een sanctie?

Zie beantwoording vraag 1 en 4. Momenteel passeren er circa 500 tot 600 zware voertuigen per dag, waarvan ongeveer 200 voertuigen beschikken over een ontheffing. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat er tot nu toe circa 32.000 overtredingen zijn geregistreerd en circa 5.500 processen-verbaal zijn opgemaakt. Een uitsplitsing naar Nederlandse en buitenlandse voertuigen is op dit moment niet beschikbaar.

14. Waarom wordt niet substantieel extra ingezet op staandehouding zolang buitenlandse kentekens niet automatisch kunnen worden beboet?

Hoewel zeer arbeidsintensief is er door de politie extra ingezet om vrachtwagens met buitenlandse kentekens staande te houden. Zo was er midden augustus een controleweek waarbij 200 verbalen zijn geschreven.

Daarbij is het goed om op te merken dat Rijkswaterstaat eind augustus opmerkte dat het vrachtverkeer in volume fors is afgenomen.
De brug kan in de reguliere surveillance van de aangrenzende basisteams en verkeerspolitie worden meegenomen, realiserend dat er in het werkgebied van de aangrenzende basisteams en voor de verkeerspolitie ook andere prioriteiten liggen.

15. Welke maatregelen worden genomen om het economische nadeel tussen nalevende Nederlandse vervoerders en buitenlandse vervoerders met een lagere praktische pakkans te beperken?

Overtreders moeten ongeacht hun nationaliteit op gelijke wijze worden behandeld. In deze casus is echter geen sprake van een bewuste voorkeursbehandeling van buitenlandse chauffeurs. Er worden ook handhavingsacties uitgevoerd waarbij ook buitenlandse chauffeurs staande worden gehouden. Wel is het zo dat - zoals bij het antwoord op de vraag 3 al is aangegeven - de handhaving op overtredingen die worden begaan door een vrachtwagen met een Nederlands kenteken eenvoudiger is dan de handhaving op overtredingen die worden begaan met een vrachtwagen met een buitenlands kenteken. In het antwoord op vraag 3 wordt tevens aangegeven op welke manier de handhaving (op termijn) wordt verbeterd.

16. Welke versnelde of vereenvoudigde compensatiemogelijkheid bestaat voor aantoonbare omrijkosten zolang het verbod duurt?

Er bestaat geen versnelde of vereenvoudigde compensatieregeling voor omrijkosten. Voor onevenredige schade als gevolg van rechtmatig overheidshandelen geldt het reguliere stelsel van nadeelcompensatie. Zie ook de beantwoording van vraag 5.

17. Hoe wordt bij de omleidingsstrategie rekening gehouden met andere afgesloten bruggen, gewichtsbeperkingen, werkzaamheden en de beschikbare capaciteit van de resterende routes?

Vrachtverkeer wordt omgeleid via de A15, A16 en A59 of via de A15, A2 en A59. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de alternatieve routes naar verwachting voldoende capaciteit hebben om het extra verkeer te verwerken. Daarbij wordt rekening gehouden met andere werkzaamheden zoals werkzaamheden aan de Papendrechtsebrug en beperkingen op het netwerk. Rijkswaterstaat monitort de verkeerssituatie en kan waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen treffen of werkzaamheden op omleidingsroutes verplaatsen.

18. Welke lessen uit de A7-brug bij Purmerend zijn bij de voorbereiding van de maatregelen rond de Merwedebrug toegepast?

Op basis van de geleerde lessen bij de A7 in Purmerend is de handhaving bij de Merwedebrug aangepast. In overleg met het Openbaar Ministerie is gekeken naar mogelijkheden om hoogte van de sanctie beter te laten aansluiten bij de noodzaak om vrachtverkeer te weren. De uitkomst hiervan is bij de Merwedebrug toegepast, wat heeft geleid tot een succesvolle afname van het aantal vrachtwagens dat gebruik maakt van de brug.

19. Hoe onderbouwen Rijkswaterstaat en het Openbaar Ministerie de toepassing van R554F en J16 in deze concrete situatie en wanneer verandert die kwalificatie als werkzaamheden niet zichtbaar zijn, tijdelijk stilliggen of eindigen?

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de plaatsing van de bebording en maakt de afweging welke borden noodzakelijk worden geacht. Zolang bord J16 daar staat, kan gebruik worden gemaakt van deze feitcode, ongeacht of werkzaamheden zichtbaar zijn, onzichtbaar zijn, en/of tijdelijk stilleggen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
RWS-2026/26903