



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 00 00
F 070-456 11 11

Datum 1 april 2025
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over de gesloten brug bij
Uitwellingerga

Ons kenmerk
RWS-2025/8260

Uw kenmerk
2025Z04647

Bijlage(n)
2

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt de Kamer de antwoorden op de vragen van de leden De Hoop (GroenLinks-PvdA), Aukje de Vries (VVD), Soepboer (Nieuw Sociaal Contract) en Pierik (BBB) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de gesloten brug bij Uitwellingerga.

Met deze brief geef ik tevens invulling aan de toezegging die ik op 28 november 2024 heb gedaan bij de beantwoording van de vragen van het lid De Hoop over de bediening van de brug. Ik zou u voor de start van het vaarseizoen 2025 informeren. Dit moment is bijna aangebroken.

Sinds 19 september 2024 kan de brug Uitwellingerga uit veiligheidsoverwegingen niet worden bediend en sinds 27 november 2024 is de brug gestremd voor het landbouw- en autoverkeer alsmede voor het openbaar vervoer. Onderzoek heeft uitgewezen dat de huidige brug niet gerepareerd kan worden. Om de verbinding voor het wegverkeer gedeeltelijk te herstellen, worden voorbereidingen getroffen voor een tijdelijk vast brugdek dat in augustus van dit jaar geplaatst kan worden. Hierover vindt in mei van dit jaar besluitvorming plaats. Dit tijdelijke brugdek zal niet bedienbaar zijn. Dat betekent dat brugbediening pas weer mogelijk is als de brug in 2029 is vervangen. Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheden om de realisatie van de nieuwe brug te versnellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

Ons kenmerk
RWS-2025/8260

Vraag 1

Kunt u uitgebreid toelichten waarom de eerder in het vooruitzicht gestelde tijdelijke oplossingen voor de gesloten brug bij Uitwellingerga niet mogelijk zijn?¹

Antwoord 1

Voor de tijdelijke situatie zijn in december 2024 drie realistische oplossingsrichtingen verkend waarin ook de omgeving is meegenomen:

a) Het vervangen van de huidige basculebrug door een tijdelijke vaste brug. Deze maatregel zou gelden tot de start van de werkzaamheden voor de realisatie van de nieuwe brug (maximaal 3 jaar), of korter (circa 1 jaar) indien de Prinses Margrietunnel als omleidingsroute kan worden gebruikt.

b) Het aanbrengen van een, daarvoor te ontwikkelen, vaste onderlegger onder het kwetsbare beweegbare deel van de brug in combinatie met het repareren van het wegdek. Deze maatregel zou gelden tot de start van de werkzaamheden voor de realisatie van de nieuwe brug (maximaal 3 jaar).

c) Het herberekenen en versterken van de huidige hoofddraagconstructie om te zorgen voor beschikbaarheid van het bestaande beweegbare brugdeel voor wegverkeer. Deze maatregel zou gelden tot de start van de werkzaamheden voor de realisatie van de nieuwe brug (maximaal 3 jaar). De hoofddraagconstructie zou hierbij deels moeten worden vernieuwd, hersteld en versterkt. Dit vereist een volledige doorrekening, constructieve inspectie en aanvullende materiaaltesten.

Oplossingsrichtingen b) en c) zijn afgefallen vanwege:

- aanzienlijk langere doorlooptijden voor het ontwikkelen en realiseren van b) en c) en de daarmee gepaard gaande langere hinder voor weg- en scheepvaartverkeer dan oplossingsrichting a), die in augustus 2025 gerealiseerd kan zijn.*
- het laten liggen van het huidige beweegbare deel bij b) en c), wat maakt dat er geen mogelijkheid is een deel uit te nemen voor speciale gevallen.*
- de aanzienlijk kleinere doorvaarthoogte bij oplossingsrichting b), wat nautische risico's met zich meebrengt.*

Dit betekent dat nu alleen oplossingsrichting a) nader wordt uitgewerkt, met daarbij een aantal subvarianten. Ook de optie voor het gebruik van de Prinses Margrietunnel maakt daarvan onderdeel uit, waarbij tevens de effecten op de doorstroming op de A7 worden meegenomen.

Vraag 2

¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024 - 2025, nr. 834

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kunt u aangeven waarom andere snelle tijdelijke oplossingen zoals een noodbrug of pont verderop geen optie is om op korte termijn de verbinding te herstellen?

Ons kenmerk
RWS-2025/8260

Antwoord 2

Een noodbrug en een pont zijn onderdeel van de overgebleven oplossingsrichting met subvarianten. Om zo snel mogelijk te voorzien in een verbinding die geschikt is voor alle wegverkeer, is het plaatsen van een tijdelijk brugdeel het snelst gebleken (zie ook het antwoord op vraag 1).

De aanleg van een tijdelijke vaste brug duurt tot augustus 2025. Dit heeft onder andere te maken met het ontwerpen en passend maken van de tijdelijke brug, de levertijden en de vergunningen die aangevraagd moeten worden. Ook dienen eerst het huidige beweegbare deel en de ballastkisten te worden verwijderd; ook dit kost tijd. De eventuele aanleg van een pontverbinding kent ook diverse beperkingen, zoals kabels en leidingen in de oever, die onderzoekstijd vragen.

Vraag 3

Kunt u toezeggen in te zetten op een bypass door de tunnel, eventueel voorzien van verkeerslichten en/of wisselstroken, om zo de bereikbaarheid van de dorpen te kunnen garanderen, maar ook zodat de scheepvaart weer volledige doorgang heeft?

Antwoord 3

Een mogelijke omleiding door de Prinses Margrietunnel maakt onderdeel uit van het lopende onderzoek, maar kan op voorhand niet worden toegezegd. Een zorgvuldige verkenning van de uitvoerbaarheid en afweging van de belangen en de veiligheidsrisico's voor zowel de vaarweg- als de weggebruiker (van snelweg en lokaal wegennet) zijn van belang.

Vraag 4

Hoeveel mensen of bedrijven worden nu getroffen doordat zij praktisch gezien geen verbinding meer hebben met de overkant?

Antwoord 4

Binnen de gemeentegrenzen ondervinden circa 55 personen de meeste overlast, doordat zij aan de oever met de minste voorzieningen wonen. Het aantal personen dat hinder ondervindt, is echter significant groter en komt uit een grotere regio. In totaal wonen er in de omliggende dorpen Oppenhuizen en Uitwellingerga ca. 1.500 mensen. Rijkswaterstaat is in gesprek met de branchevertegenwoordigers uit de agrarische sector, waterrecreatie en binnenvaart, vervoersbedrijven en veiligheidsdiensten over de hinder bij hun achterban. Daarnaast is Rijkswaterstaat met meerdere individuele agrarische bedrijven en loonwerkers in gesprek over de hinder die zij ondervinden en mogelijke oplossingen daarvoor.

Vraag 5

Hoe weegt u het belang van de scheepvaart ten opzichte van de belangen van de mensen in de regio?

Antwoord 5

Aan de belangen van beide groepen hecht ik veel waarde. Rijkswaterstaat werkt aan varianten om de hinder voor alle groepen zo beperkt mogelijk te houden en is hierover in gesprek met branchevertegenwoordigers en individuele ondernemers. Het blijkt niet mogelijk om alle groepen en belanghebbenden tegelijk volledig te bedienen.

Vraag 6

Kunt u toelichten hoe het kan dat de bruggen in het verleden regulier zijn geïnspecteerd, maar er pas in een (te) laat stadium is geconstateerd dat de brug in een gevaarlijk slechte staat verkeerd? Kunt u aangeven hoe het kan dat pas bij nadere inspectie bleek dat de brug zó slecht is dat deze niet, zelfs niet tijdelijk, gerepareerd kan worden? Wat zegt dit over de inspectieprocedures?

Antwoord 6

Vanuit de eerdere reguliere inspectierapporten was er geen aanleiding om de brug extra te monitoren. De extra belasting van de brug als gevolg van de omleiding in verband met de calamiteit in de Prinses-Margrietunnel heeft versnelde slijtage van het brugdek laten zien. Deze versnelde slijtage was aanleiding voor aanvullende inspecties die aan de hand van de resultaten steeds diepgaander zijn uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat de verslechterde staat van de brug verdere reparaties niet toelaat. Zie ook het antwoord op vraag 1. Rijkswaterstaat evalueert de inspectieprocedures regelmatig; ook de ervaringen van Uitwellingerga worden hierin meegenomen.

Vraag 7

Is de brug bij Uitwellingerga een technisch heel uniek geval of is het mogelijk dat andere bruggen en kunstwerken eveneens enorme verborgen gebreken hebben die bij reguliere inspectie niet (tijdig) worden ontdekt? Worden er scenario's uitgewerkt voor de mogelijkheid dat andere bruggen eveneens met spoed moeten worden gesloten of in het gebruik beperkt?

Antwoord 7

De nabijgelegen bruggen Spannenburg en Oude Schouw zijn van vergelijkbare leeftijd als de brug Uitwellingerga en worden naar aanleiding van de versnelde veroudering van de brug Uitwellingerga extra onderzocht. Het is altijd mogelijk dat bruggen met spoed moeten worden gesloten of in het gebruik moeten worden beperkt, bijvoorbeeld door een aanvaring of onvoorziene technische mankementen. Het vinden van oplossingen is maatwerk. Afhankelijk van de locatie en geconstateerde situatie kan Rijkswaterstaat met beleidspartners en belanghebbenden scenario's uitwerken om de hinder te beperken.

Vraag 8

Worden andere bruggen met een vergelijkbaar ontwerp, vergelijkbare leeftijd of vergelijkbaar verkeersvolume nu aan extra inspecties ontworpen?

Antwoord 8

Ja. Zie de beantwoording van vraag 7.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april aanstaande?

Antwoord 9

Ja.