36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 70 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 september 2026

Naar aanleiding van het bericht ‘Rijkswaterstaat wist in 2020 al dat de Merwedebrug verzwakt was en hoopte levensduur te kunnen rekken’ (AD, 20 augustus 2026) heeft de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om voor het einde van het zomerreces alle relevante stukken te ontvangen, waaronder het ‘adviesmemo constructieve veiligheid’. De relevante adviesmemo’s en enkele bijbehorende inspectierapporten[1] over de technische staat van de Merwedebrug van de periode vanaf 2020 tot heden treft u aan als bijlagen.

Inspecties dienen om de werkelijke staat van een object vast te stellen. Op basis van de resultaten hiervan wordt een advies gegeven voor een interventie of maatregel. Inspecties vervullen daarmee een cruciale rol in het systeem van het risicogestuurd beheer en onderhoud. Dat wil niet zeggen dat inspecties een volledig dekkende voorspellende waarde hebben; incidenten kunnen zich altijd voordoen. Om die reden kan ook niet uitgesloten worden dat er soms acute maatregelen moeten worden getroffen. De uitkomsten van de inspecties zijn terug te zien in de Staat van de Infrastructuur die jaarlijks in het najaar naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

In deze brief wordt allereerst ingegaan op het verschil tussen het uitgevoerde onderzoek in 2020, waarnaar in het krantenartikel wordt verwezen, en het recent uitgevoerde onderzoek en de verschillende resultaten. Vervolgens wordt aan de hand van een tijdslijn nadere duiding gegeven aan de verschillende rapporten. Ten slotte wordt een toelichting gegeven op de werkwijze van Rijkswaterstaat met betrekking tot het inspecteren van de door Rijkswaterstaat beheerde infrastructuur. Mocht er bij uw Kamer behoefte aan zijn, dan kan door Rijkswaterstaat aanvullend een technische briefing worden gegeven.

Onderzoek 2020 – onderzoek 2026

De aanleiding voor het onderzoek in 2020 was de vertraging van de realisatiedatum van de nieuwe Merwedebrug, van 2027-2029 naar 2029-2031. Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of en welke maatregelen nodig waren om de bestaande brug tot de oplevering van de nieuwe brug in 2031 veilig en bereikbaar te houden. Uit het onderzoek bleek dat de berekende belasting op onderdelen van de brug de beschikbare draagkracht overschreed. Deze overschrijding kon worden opgevangen met de maatregelen die in de adviesmemo restlevensduur Merwedebrug (bijlage 1) worden genoemd, zoals een inhaalverbod voor vrachtwagens. Ondanks deze maatregelen werd de capaciteit van de boog met 2% overschreden. Deze overschrijding is door Rijkswaterstaat voor deze brug acceptabel geacht voor de periode tot aan de vervanging omdat het een beperkte overschrijding van de capaciteit betrof. Dit soort berekeningen en het treffen van aanvullende maatregelen zijn gebruikelijke procedures bij het beoordelen van de veiligheid van bestaande constructies. Het

[1] Indien gewenst kunnen nog meer inspectierapporten worden nagezonden.

doel hiervan is om tijdig risico’s te signaleren en waar nodig maatregelen te treffen om de constructieve veiligheid te borgen.
Het onderzoek in 2026 had een andere aanleiding en een andere focus. Dit onderzoek richtte zich specifiek op de kwaliteit en materiaaleigenschappen van het staal van de bestaande brug. Het materiaalonderzoek in 2026 was bedoeld om vast te stellen of de bestaande brug gedurende de bouwperiode van de nieuwe brug veilig kon blijven worden gebruikt. De verwachting was dat de werkelijke staalkwaliteit beter zou zijn dan op basis van de beschikbare aanleg- en as-built-tekeningen was aangenomen. In dat geval zouden de constructieve berekeningen positiever uitvallen en zou de constructieve veiligheid voldoende zijn geborgd. Uit het materiaalonderzoek bleek echter dat de materiaaleigenschappen van het staal onverwacht slechter waren dan op basis van de beschikbare informatie was aangenomen. Rijkswaterstaat heeft daarop direct maatregelen genomen om de constructieve veiligheid te borgen. Dit heeft geleid tot het vrachtwagenverbod dat op 18 juli jl. is ingesteld.
In het onderzoek van 2020 is geen materiaalonderzoek naar de staalkwaliteit uitgevoerd, omdat daar op dat moment geen aanleiding voor was.
De onderzoeken uit 2020 en 2026 hadden een verschillende aanleiding, scope en uitkomst. De huidige situatie is het gevolg van de uitkomsten van het materiaalonderzoek dat in 2026 is uitgevoerd.

Tijdslijn
In onderstaande tijdlijn wordt ingegaan op de relevante momenten waarop er technische onderzoeken zijn gedaan naar de kwaliteit van de bestaande Merwedebrug.
In oktober 2016 bleek uit een inspectie, die was uitgevoerd naar aanleiding van het onderzoek naar de verbreding van de A27, dat sprake was van vermoeiing van de verbindingen in de Merwedebrug. Er is toen onderzoek gedaan naar de klinknagels en de treksterkte: wat kan de klinknagel/ verbinding tussen de staalplaten hebben. In 2026 is de kwaliteit van staal van de staalplaten waaruit de bogen zijn opgebouwd bepaald, een ander onderdeel van de brug en een ander soort onderzoek. 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. 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 eerder werd aangenomen. (Inspectierapport periodieke RISK inspecties aan dek van vaste en beweegbare deel bijlage 6). 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. In **2017** is besloten om de huidige brug te vervangen door 2 nieuwe bruggen.

[2]De technische levensduur wordt in eerste instantie bepaald op basis van het stichtsjaar (bouwjaar) van een object plus de ontwerplevensduur en geeft de periode 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.

- In 2020 is het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder onherroepelijk geworden. De stikstofcrisis heeft vervolgens voor vertraging in het project gezorgd, waardoor ook de mijlpalen van het project zijn verschoven. Daarnaast was extra tijd nodig voor een zorgvuldige voorbereiding van de aanbesteding. Begin 2023 zijn verschillende onderdelen van het project gegund. Voor de complexe en risicovolle onderdelen, waaronder de Merwedebrug, is daarna eerst een gezamenlijke ontwerpfase door de aannemer en Rijkswaterstaat doorlopen. In 2026 is de opdracht voor de realisatie van twee nieuwe Merwedebruggen gegund. De nieuwe Merwedebrug West wordt naar verwachting in 2031 opengesteld.
- De latere oplevering van de nieuwe Merwedebruggen was in 2020 aanleiding voor een aanvullende inspectie. Omdat de bestaande brug het einde van haar technische levensduur had bereikt, werd rekening gehouden met een mogelijke toename van de risico’s ten aanzien van sterkte en vermoeiing. Beide aspecten zijn daarom beschouwd voor de periode tot aan de vervanging van de brug.
- In het bijgevoegde *adviesmemo restlevensduur Merwedebrug (bijlage 1)* van de inspectie van **2020** wordt geconcludeerd dat de brug enkel met een aantal beheersmaatregelen tot de vervanging aan het gewenste veiligheidsniveau kon voldoen. Het ging daarbij om het verlagen van de belasting, onder meer door een inhaalverbod voor vrachtwagens en een beperking van de belasting op het fiets-/voetpad. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat het inspectieregime geïntensiveerd. Ondanks de maatregelen werd de capaciteit van de boog met 2% overschreden. Deze overschrijding is door Rijkswaterstaat voor deze brug acceptabel geacht voor de periode tot aan de vervanging omdat het een beperkte overschrijding van de capaciteit betrof. Tevens is het *inspectieprogramma t.a.v. een aantal specifieke onderdelen van de brug (bijlage 2)* bijgevoegd.
- In lijn met bovenstaande maatregelen is in **2021** aanvullend onderzoek gedaan naar de hoofddraagconstructie (HDC). Dit onderzoek ging over de rijdekken; niet de bogen en dient als monitoring van de HDC tot het moment van vervanging van de brug, zie *inspectierapport HDC onderzoek 2021, periode 2 (bijlage 3).* De maatregelen zoals beschreven in het inspectierapport zijn uitgevoerd. De reparaties zijn uitgevoerd, in de daaropvolgende jaren is er aanvullend op het inspectieprogramma niet destructief onderzoek[3] (NDO) uitgevoerd en er zijn sensoren aangebracht.
- In **2023** bleek tijdens een inspectie dat de hangerkabels roestvorming vertoonden, zie *inspectierapport Merwedebrug (boogbruggen) GTI Hanger (bijlage 4)*. Sindsdien staat de brug onder nog intensiever inspectieregime. In 2023 werden de kabels van een speciale beschermlaag (‘cable skin’) voorzien, zodat ze langer mee kunnen.[4]
- In **2025 en 2026** zijn aanvullende herberekeningen en inspecties uitgevoerd om te kunnen aantonen dat de bestaande brug tijdens de bouw van de nieuwe brug veilig is en blijft. Dit vanwege de bouw van de Nieuwe Merwedebrug West die naast de bestaande Merwedebrug wordt gebouwd. Door de bouwwerkzaamheden kan de bestaande brug vervormen.
- **2025;** Uit een eerste onderzoek bleek dat er nader onderzoek nodig was om de constructieve veiligheid in de huidige situatie en tijdens de bouw van de nieuwe brug te waarborgen, *zie adviesmemo constructieve veiligheid*

---

[3] Onderzoek waarbij de staat van een constructie, materiaal of object beoordeeld wordt zonder het object te beschadigen of onbruikbaar te maken.

[4] Primeur op Merwedebrug: hangkabels ingepakt met speciale tape zodat ze langer meekunnen - RTV Utrecht

Merwedebrug 17-11-2025 (bijlage 5). Geadviseerd is om de staalkwaliteit van de brug te bepalen middels proeven. De verwachting was dat de werkelijke staalkwaliteit hoger zou zijn dan op basis van de aanleg- en as built tekeningen werd aangenomen. In dat geval zouden de berekeningen een positievere uitkomst hebben en de constructieve veiligheid geborgd zijn.

- Sinds **22 juni 2026** was er vanwege reparaties aan het beweegbare deel sprake van een stremming voor de hoge scheepvaart. Aangezien deze reparaties succesvol zijn uitgevoerd kan de brug vanaf 17 augustus jl. weer voor de hoge scheepvaart gebruikt worden. Dit heeft geen effect op de conclusies en maatregelen over de bogen van de brug.
- In **2026** heeft er tevens een reguliere inspectie aan het rijdek plaats gevonden om vermoeiingsproblemen te monitoren, zie *inspectierapport voor de Merwedebrug, 17 juli 2026 (bijlage 6).* Geadviseerd is de inspectie van het beweegbare deel te verhogen. De frequentie t.a.v. het vaste deel kan gehandhaafd blijven. De geadviseerde reparaties worden de komende twee maanden uitgevoerd.
- Uit het door Rijkswaterstaat en TNO uitgevoerde materiaalonderzoek bleek dat de staalkwaliteit slechter is dan op de aanleg- en as built tekeningen staat aangegeven. Op **16 juli jl.** zijn de voorlopige resultaten door TNO met Rijkswaterstaat gedeeld. De resultaten zijn door RWS geverifieerd. Het gevolg is een grote overschrijding van de veiligheidsnorm op het gebied van sterkte van de boog van de brug, zie *adviesmemo constructieve veiligheid **17-07-2026** (bijlage 7).* Het direct verlagen van de belasting op de brug door het weren van vrachtverkeer is noodzakelijk om de constructieve veiligheid van de brug te waarborgen. Daarop is door Rijkswaterstaat direct gehandeld. Op **17 juli** is op basis hiervan opgeschaald en is op zaterdag **18 juli om 17.30 uur** een vrachtwagenverbod ingesteld, zoals ook beschreven in de beantwoording van de schriftelijke vragen van uw Kamer.

Werkwijze Rijkswaterstaat

Inspecties dienen om de werkelijke staat van een object vast te stellen. Op basis van de resultaten hiervan wordt een advies gegeven voor een interventie of maatregel. Inspecties vervullen daarmee een cruciale rol in het systeem van het risicogestuurd beheer en onderhoud. Dat wil niet zeggen dat inspecties een volledig dekkende voorspellende waarde hebben; incidenten kunnen zich altijd voordoen. Om die reden kan ook niet uitgesloten worden dat er soms acute maatregelen moeten worden getroffen.

Bij Rijkswaterstaat en bij de marktpartijen die in opdracht van Rijkswaterstaat inspecties en onderhoud uitvoeren, is alles erop gericht om risico’s te beheersen en incidenten te voorkomen en als deze zich toch voordoen, de gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken. Zoals in de Staat van de Infrastructuur is aangegeven nadert een steeds groter deel van de kunstwerken het einde van hun verwachte levensduur of hebben deze al overschreden. De kans op storingen en incidenten neemt dan toe, met gebruiksbeperkingen tot gevolg.
Het reguliere inspectieregime van Rijkswaterstaat bestaat uit de volgende drie soorten inspecties. Dit is vastgelegd in het inspectiekader.

1. *visuele schouw:* een frequente en globale inspectie, gericht op actuele verandering aan een object waarbij een risico ontstaat voor de gebruiker.
2. *Jaarlijkse toestandsinspectie*: een inspectie om de huidige toestand van een object vast te stellen. Aan de hand van deze inspectie wordt de planning van het onderhoud getoetst en waar nodig bijgesteld.

3. *Instandhoudingsinspectie (gemiddeld eens in de zes jaar):* een combinatie van een bureaustudie en een inspectie aan het object om het risicoprofiel te actualiseren en dit te vertalen in onderhoudsmaatregelen gericht op het in stand houden van het object op de lange termijn.

Indien nodig kunnen er aanvullende of gerichte technische inspecties worden geadviseerd om een object in stand te houden en veilig te kunnen blijven gebruiken, zoals is gedaan in de adviesmemo voor de Merwedebrug in 2020.

Context

De uitkomsten van de inspecties zijn terug te zien in de Staat van de Infrastructuur die jaarlijks in het najaar naar de Tweede Kamer worden gestuurd. Daarin wordt onder andere aangegeven bij welke objecten er sprake is van een gebruiksbeperking en welke onder een verhoogd inspectieregime staan. De Staat van de Infrastructuur is een momentopname die jaarlijks wordt geactualiseerd. Over de Merwedebrug is in verschillende Staten van de Infrastructuur[5] gerapporteerd. Zo staat de brug sinds 2023 onder een verhoogd inspectieregime, was er sprake van uitgestelde werkzaamheden[6] en is er melding gemaakt van een beperking voor het weg- en/of scheepvaartverkeer.

De Merwedebrug heeft het einde van de technische levensduur bereikt. De onderhoudsopgave wordt dan groter en onvoorspelbaarder met het risico op ongepland onderhoud en afsluitingen. Daarom wordt de brug vervangen en er vindt capaciteitsuitbreiding plaats met een nieuwe brug.
Tot die tijd past Rijkswaterstaat een verhoogd inspectieregiem toe voor de Merwedebrug. De inspecties vormen de basis voor het onderhoud aan de brug. Rijkswaterstaat voert de maatregelen uit die nodig zijn om de brug veilig te kunnen blijven gebruiken. Helaas bleek dat van de zomer niet meer mogelijk en was het nodig om een vrachtwagenverbod in te stellen. Duidelijkheid over de duur van de maatregelen kan gegeven worden als er genoeg zicht is op de sterkte van de brug en op de maatregelen die nodig zijn om de beperkingen op te mogen heffen. Omdat de onderzoeken nog lopen is daar nu nog geen antwoord op te geven.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

---

[5] 2023D47757, 1 december 2023, 2024D45277 21 november 2024 en 36800-A-9, 8 december 2025

[6] Er was sprake van uitgesteld vast onderhoud door schaarste aan middelen. Het onderhoud aan de hangerkabels is alsnog uitgevoerd, nadat uit inspecties was geconstateerd dat dit nodig was, zie in tijdlijn 2023.

Toelichting

Bijlage	Documentnaam	Datum	Opgesteld door
1.	Adviesmemo restlevensduur Merwedebrug A27 *Adviesmemo i.v.m. de mogelijke vertraging van het project Houten-Hooipolder A27 met de consequenties van de vertraging op de constructieve veiligheid.*	20-03-2020	RWS
2.	Inspectieprogramma Merwedebrug A27 V2 *Bijgesteld inspectieprogramma (verhoogd inspectieregime) t.a.v. aantal specifieke onderdelen van de brug.*	23-09-2020	RWS
3.	Inspectierapport Hoofddraagconstructie Onderzoek 2021 Periode 2 *Inspectierapport van 1 van de 4 voorgeschreven periodieke inspecties op onderdelen met een verhoogd inspectieregime.*	18-08-2021	Antea Group
4.	Merwedebrug (boogbruggen) GTI Hangers *Inspectierapport naar hangerkabels (verticale hangerkabels tussen boog en hoofddraagconstructie)*	17-01-2023	IV-Infra BV
5.	Adviesmemo constructieve veiligheid Merwedebrug *Adviesmemo n.a.v. vraag aanvullende herberekeningen om te kunnen aantonen of de bestaande brug tijdens de bouw van de nieuwe brug veilig is en blijft.*	17-11-2025	RWS
6.	Inspectierapport voor de Merwedebrug A27 *Inspectierapport periodieke RISK inspecties aan dek van vaste en beweegbare deel.*	17-07-2026	Antea Group
7.	Adviesmemo constructieve veiligheid Merwedebrug *Adviesmemo n.a.v. uitkomsten materiaalonderzoek*	17-07-2026	RWS