provincie Zuid-Holland

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

J.H. de Vree (PVV)
(d.d. 9 september 2026)

Nummer
4472

Onderwerp
Gevolgen van de constructieve crisis en het vrachtwagenverbod op de Merwedebrug (A27) voor Zuid-Holland

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller
Op 18 juli 2026 heeft Rijkswaterstaat de Merwedebrug (A27) bij Gorinchem met spoed afgesloten voor vrachtverkeer zwaarder dan 3,5 ton. Uit de recent op 4 september 2026 aan de Tweede Kamer vrijgegeven inspectierapporten en adviesmemo's (periode 2020 tot 2026) blijkt dat de stalen boogconstructie kampt met een ernstige materiaalfout. De vloeigrens van het staal ligt circa 25% lager dan gespecificeerd op de historische ontwerptekeningen, waardoor de brug op afkeurniveau plooi (Unity Check > 1,2) functioneert.

Hoewel de A27 een Rijksweg betreft, zijn de economische, maatschappelijke en verkeerskundige gevolgen van deze acute afsluiting en het jarenlang uitgestelde onderhoud direct voelbaar in Zuid-Holland. Vrachtverkeer zoekt massaal alternatieve routes via het onderliggende provinciale wegennet in de Alblasserwaard en de Drechtsteden, terwijl ondernemers en transporteurs in de regio Gorinchem en de Drechtsteden dagelijks worden geconfronteerd met forse omrijschade bovenop de recent ingevoerde vrachtwagenheffing.

Daarnaast houdt Rijkswaterstaat in het nieuwbouwontwerp vast aan een complex en kostbaar beweegbaar brugdeel ten behoeve van incidentele recreatievaart, hetgeen leidt tot honderden miljoenen euro's aan meerkosten en langere bouwtijden, terwijl de provincie Zuid-Holland bij vergelijkbare dossiers (zoals de Steekterbrug) juist heeft gekozen voor een nuchtere, vaste oeververbinding.

1. *Is het college bekend met de op 4 september 2026 vrijgegeven inspectierapporten waaruit blijkt dat Rijkswaterstaat al sinds 2020 op de hoogte was van de constructieve gebreken en de te lage vloeigrens van de Merwedebrug? Welk standpunt neemt GS in over het feit dat het Rijk Zuid-Holland zes jaar lang niet proactief heeft geïnformeerd over dit dreigende infrastructurele infarct?*

Antwoord
Wij zijn op de hoogte van de rapporten die de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) op 4 september 2026 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd[1]. Rijkswaterstaat heeft op 18 juli 2026 een vrachtwagenverbod op de Merwedebrug ingesteld nadat in diezelfde week uit onderzoek [2] [3] bleek dat het staal in de boogconstructie van de Merwedebrug minder sterk is dan eerder werd aangenomen. Rijkswaterstaat had GS niet eerder dan de week van 18 juli 2026 kunnen informeren over de huidige constructieve staat van de Merwedebrug. De gedeputeerde Verkeer, vervoer en OV wordt nu tweewekelijks geïnformeerd door Rijkswaterstaat over de Merwedebrug, in een bestuurlijk informatiemoment voor medeoverheden.

2. *Welke concrete toename in zware vrachtwagenbewegingen registreren de provinciale telsystemen (NDW en meetlussen) op de N214, N216 en aansluitende provinciale tracés sinds 18 juli 2026 ten opzichte van dezelfde periode in 2025?*

Antwoord
Begin volgend jaar zijn de verkeersgegevens van provinciale wegen (jaarintensiteiten, voertuigverdeling etc.) over het jaar 2026 beschikbaar. Vanuit kwalitatieve monitoring door de provincie zijn er geen signalen dat vrachtverkeer op provinciale wegen substantieel toeneemt door het vrachtwagenverbod op de Merwedebrug.
Door Rijkswaterstaat is opdracht gegeven om een dynamisch verkeersmodel te bouwen met daarin ook het onderliggend provinciale wegennet, waarmee de gevolgen van enkele scenario's voor het verkeer op de Merwedebrug kunnen worden doorgerekend. Rond half oktober worden door Rijkswaterstaat de verkeerscijfers uit dit model met alle betrokken wegbeheerders besproken, dit geeft inzicht in de gevolgen van het vrachtwagenverbod en eventuele andere maatregelen op de Merwedebrug.

3. *Welke extra handhavingscapaciteit en aslastcontroles zet de provincie in om oneigenlijk zwaar sluipverkeer en overbelasting van de provinciale wegen en dorpskernen in de Alblasserwaard tegen te gaan?*

Antwoord
Provinciale (en gemeentelijke) weginspecteurs/BOA's kunnen niet zelf handhaven op overbelading en maximale aslasten van vrachtverkeer. Dat is voorbehouden aan de politie, die daar weinig capaciteit voor heeft, en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

---

[1] *Kamerbrief Ministerie van IenW: Reactie op verzoek commissie over de Merwedebrug (kenmerk RWS-2026/21682, 4 september 2026) inclusief 8 bijlagen (adviesmemo's en inspectierapporten 2020-2026)*

[2] *Technisch adviesmemo TNO/RWS: Adviesmemo Constructieve Veiligheid Merwedebrug 38G-102-01 (17 juli 2026, kenmerk RWS-2026/19139): constatering dat vloeigrens staal ca. 25% lager ligt dan gespecificeerd en Unity Check op plooi circa 1,2 bedraagt.*

[3] *Inspectierapport Antea Group: Hoofddraagconstructie Onderzoek 2021 Periode 2 (18 augustus 2021) en GTI Hangers (17 januari 2023).*

4. *Is het college bereid om de extra inspectie-, onderhouds- en versnelde afschrijvingskosten aan het provinciaal wegennet, die direct voortvloeien uit het door het Rijk ingestelde vrachtwagenverbod, integraal in rekening te brengen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord
Vooralsnog zijn er geen extra inspectie-, onderhouds- en versnelde afschrijvingskosten als direct gevolg van het ingestelde vrachtwagenverbod Merwedebrug. Het college zet bij het ministerie in op investeren in Rijksinfrastructuur, tijdige vernieuwing en goed beheer en onderhoud als noodzakelijk voor wonen, werken, veiligheid en economische groei.

5. *Heeft GS binnen het Bestuurlijk Overleg MIRT of het provinciaal Economisch Overleg de acute omrijschade voor Zuid-Hollandse bedrijven geagendeerd? Zo ja, wat is de inzet van GS richting het Rijk voor compensatie of versoepeling van de recent ingevoerde vrachtwagenheffing voor gedupeerde regionale transporteurs?*

Antwoord
Wij herkennen niet het provinciaal Economisch Overleg. Het Bestuurlijk Overleg MIRT vindt één keer per jaar plaats, dit jaar op 5 november. De noodzaak van tijdige vernieuwing en goed beheer en onderhoud van Rijksinfrastructuur zoals de Merwedebrug is daar één van de gespreksonderwerpen. Tegemoetkoming in extra kosten die Zuid-Hollandse transportbedrijven maken als gevolg van de stremming voor vrachtwagens van de Merwedebrug komt daarbij niet specifiek aan de orde. De Wet vrachtwagenheffing biedt geen mogelijkheid voor een tijdelijke uitzondering van extra omrijkilometers. Eigenaren van vrachtwagens moeten per gereden kilometer betalen voor het gebruik van het heffingsnetwerk. Het heffingsnetwerk is vastgelegd in de wet. Overigens geldt in de periode van 1 september tot en met 31 december van dit jaar een tijdelijke verlaging van de tarieven van de vrachtwagenheffing met 22,3%. Daarmee komt het kabinet ondernemers tegemoet vanwege de hoge brandstofprijzen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten. Dit heeft niet te maken met het specifieke geval Merwedebrug. Ondernemers kunnen wel via Rijkswaterstaat een beroep doen op de wettelijk vastgelegde regeling voor Nadeelcompensatie.

6. *Op welke datum heeft GS voor het laatst bestuurlijk overleg gevoerd met minister Karremans over de planning van de Merwedebrug, en welke harde toezeggingen over de start- en opleverdatum van de nieuwbouw zijn hierbij geëist en verkregen?*

Antwoord
De gedeputeerde Verkeer, vervoer en OV wordt door de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over het proces rond de herprioritering van het Mobiliteitsfonds, het Deltafonds en beheer- en onderhoudsprojecten. Naar verwachting zal het Kabinet op 16 oktober een Kamerbrief vaststellen waarin voor de komende jaren wordt aangegeven welke Rijksprojecten voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en de instandhouding van bestaande infrastructuur financieel zijn gedekt en welke projecten financieel niet zijn gedekt. Verder wordt de gedeputeerde Verkeer, vervoer en OV nu tweewekelijks geïnformeerd door Rijkswaterstaat over o.a. de planning nieuwbouw Merwedebrug, in een bestuurlijk informatiemoment voor mede overheden.

7. *Deelt het college de mening dat het vasthouden aan een complex en storingsgevoelig beweegbaar deel (ten behoeve van een zeer beperkt aantal recreatieschepen) leidt tot onnodige vertraging in de bouwtijd en structurele filevorming op het Zuid-Hollandse netwerk? Is het college bereid om, conform de provinciale lijn bij de Steekterbrug, bij de minister formeel te pleiten voor een vaste brug met 13 meter doorvaarthoogte om de doorlooptijd te verkorten en belastinggeld te besparen?*

Antwoord
Deze inhoudelijke afweging ligt bij het Rijk en deze is reeds door hen gemaakt, de voorbereidingen voor de bouw van de nieuwe Merwedebrug door het Rijk zijn deze zomer gestart. Het college is niet voornemens voor een andere inhoudelijke afweging bij de minister van I&W te pleiten.

Den Haag, 27 oktober 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,	plv. voorzitter,
drs. M.J.A. van Bijnen MBA	ing. R. Tieman