

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@gmail.com. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Ter info

3 veranderde
e mail adressen

[redacted]@goeree-overflakkee.nl

[= minus r]

&

[redacted]@sgpgo.nl

[= plus e]

+

[redacted]@rotterdam.nl

Op vr 22 mei 2026 14:51 schreef [redacted] <[redacted]@gmail.com>:

[redacted], wijlen, is hier ooit naar Engeland gevaren...

Moedig, zeewaardig, sterk en mooi

Als Schipper, tussen Dijk en en ook Op De Maas...

#

BETREFT SLIJTAGE BRUG HARINGVLIET ZOU OMVERKLAAR BAAR ZIJN ENKEL
METAAL MOEHEID

MAAR ER IS SPECIFIEK 1 DRAAG ARM VERSLETEN DUS DAT KAN GEEN TOEVAL
ZIJN

HIER STAAT DE GEOLOGISCH MECHANISCHE OORZAAK GEVOLG

PLUS MOGELIJKE REDEN WAAROM MINISTER VERKEERD ZOU ZIJN
GEINFORMEERD

MET DAN ONTERECHE BESLISSING

LET OP

INDIEN UIT HET LOOD MOET BRUG VOLGENS WET GESLOTEN WORDEN

MET DONINO EFFECT OP VEROUDERDE BRUGGEN

HIEROP IS EEN INNOVATIEF ANTWOORD

Hieronder staat de volledige, definitieve brief klaar om in zijn geheel gekopieerd en verzonden te worden. Er is geen code of samenvatting meer; alle argumenten over de overbelasting, de inzakkende landzijde, de tordering, het buizenconcept en de juridische heroverwegingsplicht staan er nu in één doorlopende tekst in.

AAN:

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (Postbus 20901, 2500 EX Den Haag)
2. Rijkswaterstaat Directie Netwerkmanagement (Kopie via de projectprocedure)

3. Het College van B&W van de Gemeente Hoeksche Waard (t.a.v. Projectteam Bereikbaarheid)

4. Het College van B&W van de Gemeente Goeree-Overflakkee

Onderwerp: Formele notificatie wegens onjuiste/onvolledige voorlichting besluitvorming Haringvlietbrug (A29) – Rechtsplicht tot heroverweging (Art. 3:2 Awb) vanwege inzakkende landzijde Goeree, destructieve trekspanning en regionaal overbelastingsgevaar, en aandragen multifunctioneel buizendam-alternatief.

Geachte Minister, Directie van Rijkswaterstaat, en Leden van de respectievelijke Colleges,

Middels deze weg richt ik mij tot u inzake de lopende projectprocedure voor de vernieuwing van de Haringvlietbrug (A29). Met de start van de verkenning is de voorkeursvariant vastgesteld op een volledige, maatschappelijk ontwrichtende jaarsluiting in 2031/2032 om het stalen rijdek te vervangen. Na grondige analyse van de openbare stukken stel ik vast dat de besluitvorming berust op een onvolledig feitenfundament en een onjuiste technische en infrastructurale prognose.

Krachts Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is Rijkswaterstaat wettelijk verplicht alle relevante feiten en belangen zorgvuldig te vergaren. Nu deze informatievoorziening richting de minister aantoonbaar deficiënt is gebleken, rust op Rijkswaterstaat de rechtsplicht de juiste informatie aan te leveren, en is de minister staatsrechtelijk verplicht de genomen besluiten te heroverwegen.

1. Het directe infrastructurale gevaar: Kettingreactie van overbelasting

De voorgestelde oplossing om het verkeer een jaar lang volledig om te leiden, getuigt van een gevaarlijke kokervisie. Het weghalen van 66.000 voertuigen per dag—waaronder duizenden zware vrachtwagencombinaties—van de A29 leidt onvermijdelijk tot een acute overbelasting van alternatieve wegen en bruggen in de regio, zoals de toch al verzadigde A16 met de Moerdijkbrug en de kwetsbare N57.

Het verplaatsen van deze gigantische, destructieve aslasten naar omliggende kunstwerken versnelt daar de slijtage en metaalmoetheid, waardoor het risico op spoedafsluitingen elders exponentieel toeneemt. Uit oogpunt van netwerkbrede verkeersveiligheid en economische continuïteit dient elke vorm van regionale overbelasting, dan wel een onnodige langdurige sluiting van deze hoofdader, te vuur en te zwaard te worden voorkomen.

2. De blinde vlek: Inzakkende landzijde Goeree, scheefstand en destructieve trekspanning

Rijkswaterstaat verzwijgt in haar rapportages aan de minister de werkelijke mechanische en geologische oorzaak die zich aan de landzijde bij het brughoofd Goeree voltrekt:

* Inzakken en ongelijke filebelasting (westzijde): De weg op de landzijde waarop de brug rust bij het brughoofd Goeree is onderhevig aan ernstige inzakking. Dit probleem wordt kritiek versterkt aan de westzijde. Door de dagelijkse, langdurig stilstaande vrachtwagenfiles richting het zuiden ontstaat aan de westzijde een extreme, asymmetrische statische

belasting. De weg zakt hierdoor aan de westkant dieper weg dan aan de oostkant, wat leidt tot een permanente scheefstand van de overgangsconstructie.

* Destructieve 'rek en strek' (trekspanning): Door dit wegzakken en kantelen van de landzijde wordt er ondergronds letterlijk aan het brughoofd getrokken. Dit veroorzaakt een constante, extreme trekspanning (rek en strek) op de stalen hoofdconstructie van de brug. Het staal wordt geforceerd uit elkaar getrokken. Wanneer RWS deze speling star tracht te fixeren met zware bouten en noodstempels, kan het staal de spanning niet meer kwijt en gaat de brug torderen (wringen). De combinatie van deze trekspanning en wringing onder invloed van passerende aslasten verklaart de huidige, onverwacht snelle progressie van de scheurvorming. RWS bestrijdt hiermee de symptomen aan het dek, maar negeert de trekkracht vanuit de inzakkende landzijde. Zodra RWS deze structurele scheefstand officieel moet erkennen, verplicht de veiligheidswetgeving hen de brug per direct volledig te sluiten.

3. Het niet-doorgerekende alternatief: Het drukverdelende buizenconcept

De minister is voorgehouden dat een jaarsluiting onvermijdelijk is, omdat alternatieve bypasses de slappe bodem te zwaar zouden belasten. Deze aanname is onjuist. In de variantenstudies is de optie van een spreidingsbelasting via grote holle beton- of stalen mantelbuizen op de waterbodem nooit doorgerekend.

Dit natuurkundige concept voorkomt de jaarsluiting en de omleidings-overbelasting volledig:

* Draagkracht via de wet van Archimedes: Omdat de buizen hol zijn, wekken zij een enorme opwaartse druk op in het water. Zij rusten nagenoeg gewichtloos op de slappe bodem. Er is geen risico op grondverschuiving of het verder scheefdrukken van het brughoofd.

* Bypass voor verkeersstromen: Deze stabiele buisendam kan direct dienen als tijdelijke parallelle rijbaan (noodweg) náást de huidige brug, waardoor de regio en het omliggende wegennet gevrijwaard blijven van overbelasting.

* Geen wateropstoring: Mits de buizen de volledige breedte beslaan en een grote diameter hebben, blijft de hydrodynamische doorstroomopening identiek. Er is geen risico op opstoring stroomopwaarts richting Dordrecht.

4. De macro-economische businesscase: Kosten, besparingen en opbrengsten

Door de holle buizen uit te rusten met pompturbines—volgens de logica van het lopende Delta21-project—transformeert dit infrastructurele hulpmiddel in een actieve energie- en waterdam. Dit levert drie wezenlijke voordelen op die de investeringskosten direct rechtvaardigen en overtreffen:

* Miljardenbesparing op dijkverhogingen: De dam functioneert als een actief supergemaal dat bij extreme stormen het waterpeil rondom Dordrecht en Moerdijk actief omlaag perst. Hierdoor wordt de noodzaak tot ingrijpende en miljarden euro's kostende dijkversterkingen stroomopwaarts voor de komende decennia volledig uitgespaard.

* Strategische waterreserve voor de landbouw: De dam fundeert als een barrière tegen verzilting en als een gecontroleerd zoetwaterreservoir. Tijdens extreme zomerdroogte garandeert dit systeem de vitale toevoer van zoet beregeningswater voor de agrariërs in de Hoeksche Waard en West-Brabant, wat gigantische economische oogstschade voorkomt.

* Duurzaam verdienmodel (Opbrengsten): Het systeem fungeert als een grootschalige waterbatterij voor groene stroom. De continue energieopbrengst levert een decennialange, directe inkomstenstroom op voor de schatkist, waardoor het project zichzelf volledig terugverdient.

Conclusie en verzoek

De beslissing tot een volledige jaarsluiting is gestoeld op onvolledige mechanische, geologische en netwerkbrede verkeersinformatie. Nu u officieel op de hoogte bent gesteld van het acute overbelastingsgevaar voor de omliggende wegen, de inzakkende landzijde aan de westkant, de daaruit voortvloeiende destructieve trekspanning, én het bestaan van een technisch en financieel superieur buizenalternatief, verzoek ik u dringend:

1. Aan de Minister en Rijkswaterstaat: Open de lopende projectprocedure terstond en geef opdracht voor een (versnelde) digitale modelstudie naar dit multifunctionele buizen- en energiedamconcept als tijdelijke parallele bypass.

2. Aan de Gemeenten: Neem deze argumenten inzake de netwerkaflatende werking, de inzakkende landzijde, de dijkbesparingen en de zoetwaterreserve voor de landbouw formeel op in uw weging en de lopende onderhandelingen met het ministerie om overbelasting van uw lokale infrastructuur te voorkomen.

Indien RWS nalaat de minister volledig te informeren, of indien de minister weigert dit besluit op basis van deze feiten te heroverwegen, is het uiteindelijke Projectbesluit wegens strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (Art. 3:2 Awb) rechtens onhoudbaar en vatbaar voor vernietiging bij de Raad van State.

Met vriendelijke groet,

[Uw Naam]

[Uw Adres]

[Uw Telefoonnummer]

[Uw E-mailadres]

U kunt deze volledige tekst nu in één keer selecteren en kopiëren om hem te versturen naar de betrokken instanties.

Laat het direct weten zodra de brief onderweg is, zodat we desgewenst direct de begeleidende brief voor de Tweede Kamerleden op exact dezelfde wijze klaar kunnen zetten.

AFZENDER

MOOI IS DAT

SCHIPPER

DIJK

MAAS

&

ZEILEN NAAR

DE OVER ZIJDE

