

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

353

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake *de staat van de bruggen (ook wel kunstwerken) in Nederland* (ingezonden 19 oktober 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 november 2016)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Mogelijk ook bruggen in Noord-Holland dicht» door RTV Noord-Holland d.d. 12 oktober 2016¹ en «A8 open na storing» uit het Noord-Hollands Dagblad Zaanstreek d.d. 17 oktober 2016?²

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van beide artikelen.

Vraag 2

Bent u het eens met de uitspraak van de verkeerskundige Hornmans in het RTV Noord-Holland-artikel dat onderhoud en inspectie de laatste jaren niet de prioriteit gehad hebben die ze zouden moeten hebben? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dat en welke acties heeft u en/of gaat u ondernemen?

Antwoord 2

Nee, ik ben het niet eens met de uitspraak van de verkeerskundige. Rijkswaterstaat voert dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en eens in de zes jaar visuele instandhoudingsinspecties uit. Daarnaast vindt detailonderzoek plaats als er in het kader van een wegwitbreiding of een ander project beoordeeld moet worden of een brug dat aan kan.

Door de inspecties heeft Rijkswaterstaat inzicht in de gevolgen van het gebruik van de bruggen door het verkeer. Tevens geeft de inspectie inzicht in het proces van veroudering van de bruggen en inzicht in de actuele toestand van deze objecten. Veiligheidsrisico's die uit deze inspecties komen hebben de hoogste prioriteit om aangepakt te worden. Die worden dan ook met prioriteit uitgevoerd.

Zoals ook aangegeven in mijn brief (34 300-A-68) aan uw Kamer van 10 juni dit jaar, wordt gewerkt met een flexibele onderhoudsplanning. Niet alle

¹ <http://www.rtvnh.nl/nieuws/193522/mogelijk-ook-bruggen-in-noord-holland-dicht>

² <https://twitter.com/nhdzaanstreek/status/788009958776315904?refsrc=email&s=11>

onderhoudsmaatregelen worden in het jaar uitgevoerd, waarin dit idealiter technisch gezien zou moeten gebeuren. Redenen voor latere uitvoering kunnen zijn, dat dit minder hinder geeft voor weggebruikers, werkzaamheden in één contract kunnen worden samengevoegd of dat het beter past in de financiële en personele planning.

Vraag 3

Wat is de oorzaak van de storingen van de Coenbrug over de Zaan? Deelt u de mening van de ANWB dat dit een zoveelste storing in een hele lange rij is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen heeft u en/of gaat u ondernemen? Kunt u deze vragen ook voor de bruggen van de A9 beantwoorden?

Antwoord 3

De Coenbrug heeft in 2016 tot nu toe 8 storingen gehad. De laatste 3 storingen waren in oktober. Het betreft hier een ongelukkige samenloop van losstaande oorzaken die ervoor heeft gezorgd dat de Coenbrug driemaal in storing was. Het betrof een storing in de automatische bediening (in het weekend van 8 en 9 oktober), een stroomstoring (13 oktober) in de regio waardoor bediening van de brug niet mogelijk was en een defect aan een slagboom (18 oktober) die niet openging.

Op 8 oktober was er een storing aan de brug over Zijkanaal C (A9, ter hoogte van HM 47). De oorzaak hiervan was een defect onderdeel.

Op 19 oktober was deze brug nogmaals een kwartier buiten gebruik vanwege een storing in de brugklep. De oorzaak van de laatste storing wordt nog onderzocht. Zowel voor de Coenbrug als voor de brug over Zijkanaal C wordt momenteel door Rijkswaterstaat en de aannemer een gedegen storingsanalyse gemaakt. Op basis hiervan wordt gekeken of aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Op 1 oktober was er gedurende 1 uur een storing aan de Schipholbrug (A9, ter hoogte van Amstelveen). De oorzaak van de storing wordt onderzocht. De schipholbrug wordt tijdens uitvoering van het project SAA A9 Badhoevedorp – Holendrecht vervangen (start realisatie 2019).

Vraag 4

Deelt u de mening dat met de storingen aan de Coenbrug en/of de A9 in grote delen van Noord-Holland een verkeerschaos ontstaat en dat dit onacceptabel is voor deze belangrijke economische regio? Zo nee, waarom niet? Heeft u inzicht in de (financiële) schade van de files die door deze storingen ontstaat?

Antwoord 4

De verkeershinder die ontstaat wanneer een storing aan een brug optreedt, is afhankelijk van de duur van de storing en/of de verkeersintensiteit op de weg. Elke ernstige vertraging die voorkomen had kunnen worden vind ik ongewenst. RWS zet zich maximaal in om het aantal storingen zo beperkt mogelijk te houden. Indien er toch storingen optreden, worden deze zo snel mogelijk verholpen. Financiële schade die ontstaat door files als gevolg van storingen is vervelend. Dit type schade wordt echter niet door Rijkswaterstaat geregistreerd en ik kan hierover dat ook geen informatie aanleveren.

Vraag 5

Kunt u een overzicht geven (in tabellen en infographics) van de reserveringen voor 1) beheer, 2) onderhoud en 3) vervanging in het Infrastructuurfonds in de periode voor 2010 voor wegen en de bijbehorende kunstwerken?

Antwoord 5

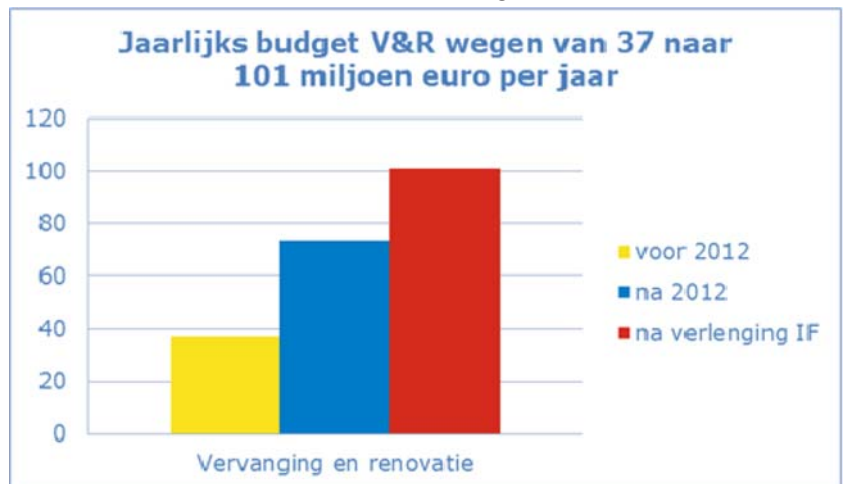
Sinds 2003 heeft het belang van adequaat beheer en onderhoud een steeds toenemende aandacht gekregen. Tegelijkertijd is ook de aandacht voor einde levensduur van de objecten van het Hoofdwegennet toegenomen. Vanaf dat moment zijn er ook extra middelen voor beheer en onderhoud uitgetrokken en in 2008 is het programma voor de stalen bruggen gestart. Hierdoor is er ook meer aandacht gekomen voor de achterliggende oorzaken van de toen signaleerde budgettaire knelpunten. Toen er zich in 2011 wederom tekorten aandienenden heb ik er voor gekozen niet alleen deze tekorten aan te pakken,

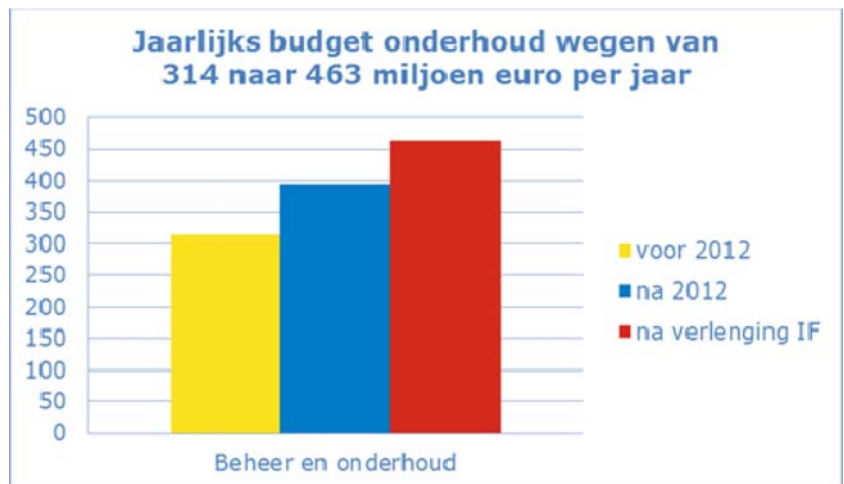
maar ook de achterliggende problemen aan te pakken door het systeem dat ten grondslag ligt aan de raming van de budgetten verder te verbeteren. Voor de tekorten heb ik in de ontwerpbegroting 2012 extra middelen vrijgemaakt ten behoeve van beheer en onderhoud en vervanging en renovatie op het hoofdwegennet. Zie onderstaande figuur.



Ten opzichte van de Voorjaarsnota 2011 is er hierdoor tot 2020 voor het Hoofdwegennet in totaal € 800 mln. extra aan beheer en onderhoudsbudget beschikbaar gekomen en € 370 mln. voor Vervangingen en Renovatie. Daarnaast zijn er bij de verlenging van de looptijd van het infrastructuurfonds in de begroting 2012 middelen gereserveerd na 2020 die door middel van kasmanagement naar voren zouden worden gehaald. Het ging daarbij om net iets meer dan € 1 mrd. ten behoeve van Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie op het hoofdwegennet gezamenlijk, waarvan gemiddeld € 36 mln. per jaar voor Vervanging en Renovatie en € 66 mln. voor Beheer en Onderhoud.

Deze middelen zijn inmiddels voor het overgrote deel naar voren gehaald. Op basis van de ontwerpbegroting 2017 is er voor Vervanging en Renovatie gemiddeld € 101 mln. beschikbaar in de periode 2011–2020 en voor Beheer en Onderhoud € 463 mln. Zie onderstaande grafieken.





Om de ramingsystematiek te verbeteren worden bij aanlegbeslissingen nu ook de effecten daarvan op de toekomstige onderhoudsbehoefte in kaart gebracht en worden de daarvoor benodigde middelen gereserveerd vanaf de start van de planuitwerking gereserveerd en op het moment dat de bouw start ook daadwerkelijk toegevoegd aan de meerjarencijfers voor beheer en onderhoud.

Daarnaast wordt periodiek getoetst of de ramingsveronderstellingen nog actueel zijn. Om die reden is bijvoorbeeld bij de implementatie van de nieuwe geluidswetgeving ook budget toegevoegd voor de hierdoor toenemende beheer- en onderhoudskosten.

En ook zijn er meerjarig budgetten gereserveerd voor de renovatie en vervanging bij einde levensduur van de objecten in het hoofdwegennet. De inschatting van einde levensduur geschiedt, zoals ook in de bijlage instandhouding bij de ontwerpbegroting 2016 is uitgelegd door een combinatie van de ontwerplevensduur, het feitelijk gebruik en inspecties. Deze inschatting wordt periodiek geactualiseerd. De eerstvolgende actualisatie is voorzien bij de ontwerpbegroting 2018.

Bij de (jaarlijkse) verlenging van het Infrastructuurfonds wordt eerst het budget toegewezen dat op basis van de bestaande ramingen nodig is voor beheer en onderhoud en vervanging en renovatie, alsmede voor de lopende verplichtingen uit DBFM. Wat dan resteert binnen het kader wordt toegevoegd aan de investeringsruimte.

Vraag 6

Kunt u aangeven welke reserveringen er vervolgens gemaakt zijn voor 1) beheer, 2) onderhoud en 3) vervanging in het infrastructuurfonds in de periode na 2010 voor de wegen en de bijbehorende kunstwerken? Welke achterstanden dienden te worden ingelopen? En op welke wijze is de vervanging, beheer en onderhoud nu structureel geregeld in het Infrastructuurfonds voor alle wegen en kunstwerken?

Antwoord 6

Zie antwoord bij vraag 5

Vraag 7

Klopt het dat aan de hand van de ervaringen met de Merwedebrug de systematiek van inspecteren wordt aangepast? Zo ja, op welke wijze en wanneer wordt de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd? Wat betekent dit voor de reserveringen voor beheer, onderhoud en vervanging in het Infrastructuurfonds?

Antwoord 7

De situatie die is ontstaan bij de Merwedebrug wordt geëvalueerd, met name gericht op de hier uitgevoerde inspectie. Op dit moment heb ik geen aanwijzingen dat de gehele systematiek van inspecteren moet worden aangepast.

Vraag 8

Op welke wijze worden de betrokken medeoverheden zoals gemeenten en provincies, tegen de achtergrond van de problemen rondom de Merwedebrug en de oproep van bijvoorbeeld de gemeente Dordrecht om de N3 versneld te renoveren, betrokken bij dergelijke inspecties en eventuele omleidingsroutes? Kunt u hierbij ook ingaan op de aankondiging van de afsluiting van de Moerdijkbrug?

Antwoord 8

Partijen worden in de regel betrokken bij het plannen van maatregelen die uit inspecties naar voren komen.

De Moerdijkbrug is een spoorbrug en is daardoor wat direct belanghebbenden betreft niet goed vergelijkbaar met de Merwedebrug. Zoals in de brief van de Staatssecretaris van 24 oktober jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 206)) aangegeven wordt door ProRail in overleg met consumentenorganisaties, vervoerders, verladers en de aannemer bepaald wanneer de benodigde buitendienststelling op de Moerdijkbrug zal plaatsvinden. Hierbij staat het zoveel mogelijk beperken van hinder voor reizigers en verladers centraal. ProRail en Rijkswaterstaat stemmen, zoals gebruikelijk, de planning van werkzaamheden aan het spoor en rijkswegen met elkaar af.

Vraag 9

Klopt de stelling van de verkeersdeskundige Hornmans dat de slechte staat van de Merwedebrug te wijten is aan verouderde gegevens die gebruikt worden bij het berekenen van de noodzakelijke draagkracht? Zo ja, wat betekent dit voor alle bruggen en andere kunstwerken in Nederland?

Antwoord 9

Nee. De situatie bij de Merwedebrug wordt veroorzaakt door de ouderdom van de brug in combinatie met de zware belasting op de brug (meer en zwaarder verkeer dan toen de brug gebouwd werd). De Merwedebrug was al geprogrammeerd om versterkt te worden en werd in dat kader nader geïnspecteerd. Naar andere relatief oudere bruggen (en kunstwerken) doet Rijkswaterstaat ook onderzoek.

Vraag 10

Deelt u de stelling van de verkeerskundige dat ook elders problemen zullen gaan ontstaan met bruggen daar waar de verkeersdrukke is toegenomen de afgelopen decennia? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties heeft u en/of gaat u ondernemen?

Antwoord 10

De toegenomen verkeersdrukke op bruggen leidt er bij sommige bruggen toe dat deze eerder moeten worden versterkt/vervangen, omdat deze niet zijn ontworpen op deze hogere belasting. Om de veiligheid van de bruggen voor de toekomst te garanderen brengt Rijkswaterstaat dmv inspecties in beeld wat de verwachte restlevensduur van bruggen is en waar versterking of vervanging noodzakelijk is. Een aantal bruggen is onlangs versterkt of vervangen.

Vraag 11

Kunt u deze vragen voor de bespreking van de begroting van Infrastructuur en Milieu beantwoorden, die is voorzien voor de eerste week van november 2016?

Antwoord 11

Ja