

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

3143

Vragen van de leden **Peter de Groot** en **Michon-Derkzen** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Alarm Bouwend Nederland: Belgische gatenweg dreigt»* (ingezonden 26 mei 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 juni 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met de publicatie van verschillende berichten rondom de noodkreet van deze coalitie waaronder het bericht in de Telegraaf: «Alarm Bouwend Nederland: Belgische gatenweg dreigt» van vrijdag 21 mei jl.¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven of de genoemde bedragen – dreigend tekort van 2,8 miljard euro aan gemiste omzet door bezuinigingen bij gemeente (1 miljard euro), uitstel van beheer en onderhoud door Rijkswaterstaat (450 miljoen euro) en uitstel van projecten als gevolg van de stikstofproblematiek (1,4 miljard euro) – een juist beeld geven van de werkelijkheid?

Antwoord 2

De genoemde bedragen herken ik niet. Het is wel zo dat als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over de Via15 projecten als A4 Haaglanden-N14 en A28/A1 Knooppunt Hoevelaken zullen vertragen. Het beheer en onderhoud aan het areaal van RWS gaat regulier door.

Vraag 3

Is het tekort m.b.t. de Rijksinfrastructuur alleen voor het jaar 2021, gezien uw inzet met het naar voren halen van 700 miljoen euro voor de jaren 2022 en 2023 voor Beheer en Onderhoud? Hoe verhouden de naar voren gehaalde bedragen zich tot de tekorten (die genoemd worden in het artikel) en de stelling uit het artikel dat het beschikbare geld voor nieuwe beheer- en onderhoudscontracten voor dit jaar al op is?

¹ Alarm Bouwend Nederland: «Belgische» gatenweg dreigt | Financieel | Telegraaf.nl

Antwoord 3

PWCREBEL geeft aan dat de door RWS afgegeven budgetbehoefte voor instandhouding, zowel voor de lange als korte termijn, aan de bovenzijde van de genoemde bandbreedtes ligt. De budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 ligt in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget.

Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die worden voorzien is eind 2020 besloten voor zowel 2022 als 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is € 350 mln. aan budget naar voren gehaald.² Ons streven is om voor 2022 en 2023 aanvullend nog meer budget in te zetten voor instandhouding, in aanvulling op de kasschuiven die wij reeds hebben doorgevoerd. Dit wordt op Prinsjesdag in de ontwerpbegroting zichtbaar. Een nieuw Kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna.

RWS kan voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Wel heeft RWS maatregelen getroffen om binnen het budgettaire kader te blijven.

Vraag 4

Bent u het met de VVD eens dat grote schommelingen in het jaarvolume aan werk vermeden moeten worden, omdat dit door de bedrijven in de sector vanwege onzekerheden niet op te vangen is? Op welke wijze bent u hierover in gesprek met diverse marktpartijen en hoe spelen deze bedrijven in op het voorkomen van ongewenst afvloeien van vakmensen door deze onzekerheid?

Antwoord 4

Een stabiele en voorspelbare opdrachtenstroom is voor de continuïteit van bedrijven in de infrasector van groot belang. Voor bedrijven is dit de basis voor een efficiënte bedrijfsvoering en passende personele bezetting. Dit vraagt om een zo veel mogelijk gelijkmatige, continue reeks in de begroting ook op lange termijn.

In de Taskforce Infra ben ik in gesprek met de Infrasector, vanuit het streven de condities in de infrasector te verbeteren³. Zo werk ik onder andere aan een stabiele en betrouwbare inkoopplanning en is er aandacht voor de uitdagingen die samenhangen met de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

Vraag 5

Kunt u aangeven of de voorbereiding van het beheer en onderhoud van infrastructurele objecten voor de komende jaren volgens planning verloopt?

Antwoord 5

RWS bereidt het werk voor een periode van 5–6 jaar vooruit voor. Voor de jaren 2020, 2021, 2022 en 2023 zijn de budgetten opgehoogd door aanvullingen en kasschuiven. Vanaf 2024 neemt het beschikbare budget sterk af. Een nieuw kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken vanaf 2024. Deze besluitvorming moet tijdig plaatsvinden in verband met de voorbereiding die moet worden getroffen door RWS om de werkzaamheden te kunnen realiseren.

Vraag 6

Wat is de huidige status van de ingestelde stremmingen bij de Prinses Maxima Sluis, de St. Andries Sluis en de sluis Roermond en storingen of buiten gebruik stellingen van onder meer de Botlekbrug, de Spijkernissebrug, de Suurhoffbrug en de Grevenlingenbrug?

Antwoord 6

- Prinses Maximasluis: deze sluis is na een stremming eind mei weer in gebruik;
- Sluis St Andries: deze sluis is sinds 12 mei weer in gebruik. Op 8 juni is besloten de sluis weer vrij te geven voor recreatievaart. Er is een goede oplossing gevonden voor de deur die 3,5cm omhoog kwam bij het schutten;

² Kamerstuk 35 570 A nr. 46

³ Kamerstuk 29 385, nr. 111

- Sluis Roermond: deze sluis is in gebruik;
- Botlekbrug: Door het uitvoeren van meerdere maatregelen door RWS is het aantal storingen sinds ingebruikname in 2015 sterk verminderd. Mede vanwege testen voor de spoorbrug en het winterweer, zijn er afgelopen periode tijdelijk meer storingen geweest. Het project zit nu in een testfase om de systemen van het spoor en de brug op elkaar aan te sluiten. Er wordt uiteraard alles aan gedaan om ook tijdens het testen storingen te voorkomen. Na het testen blijven we zoals altijd de brug continu monitoren, gaat het (preventieve) onderhoud door en worden indien nodig onderdelen (preventief) vervangen. En als er sprake is van een storing of defect, doen we er alles aan om deze zo snel mogelijk te verhelpen zodat de overlast voor de gebruikers tot een minimum beperkt wordt. Maar ondanks alle maatregelen en het preventieve onderhoud is een storingsvrije brug niet mogelijk. Iedere beweegbare brug blijft «een machine» waarbij technische storingen of een technisch defect nooit helemaal te voorkomen zijn. Dat geldt dus ook voor een nieuwe brug als de Botlekbrug
- Spijkenisserbrug: deze brug is beschikbaar voor het verkeer, maar storingsgevoelig gezien de leeftijd van de bruginstallaties. Renovatie is gepland in 2024. In de tussentijd zijn maatregelen genomen om het aantal storingen te beperken en wordt samengewerkt met de gemeente om de gevolgen van storingen te beperken;
- Suurhoffbrug: de bestaande brug moet worden gerenoveerd. Om dit mogelijk te maken is recent een tijdelijke brug ingevaren. De oude, huidige brug is einde levensduur en wordt in het tweede semester van 2021 gerenoveerd;
- Grevelingenbrug: deze brug is sinds 12 mei weer in gebruik.

Vraag 7

Wat is de reden van de langdurige storing van de brug in de Afsluitdijk bij Den Oever op vrijdag 21 mei jl. geweest? Heeft dit een relatie met de beheer- en onderhoudsopgave? Kunt u aangeven hoe een dergelijke storing in de toekomst voorkomen kan worden?

Antwoord 7

De storing op de noordbrug bij de Stevinsluizen werd op 21 mei veroorzaakt door harde windstoten. Tijdens het sluiten van de brug is deze onder invloed van de wind verder dan gebruikelijk doorgedraaid. Met het oog op de veiligheid van de (vaar)weggebruikers en het voorkomen van grote schade aan de brug activeert dan de noodstop. Na inspectie en het opnieuw activeren van de systemen is geconstateerd dat de brug weer veilig kon worden gebruikt en is deze weer vrijgegeven voor het verkeer. Omleiden van het wegverkeer via de zuidbrug was vanwege werkzaamheden niet mogelijk. Een directe relatie met de onderhoudsopgave was er in niet. Tijdens de aanhoudende harde wind is de brug niet meer geopend. De volgende dag is een proefdraai uitgevoerd, waarmee wachtende schepen zijn doorgelaten. De brug is sindsdien weer vrijgegeven voor reguliere bediening.

In het kader van beheer en onderhoud worden binnen een aantal weken verbetermaatregelen uitgevoerd (zonder verkeershinder) om de kans op storingen te verminderen. Dit najaar zijn aanvullende werkzaamheden gepland en afgestemd met de omgeving die wel de nodige hinder gaan veroorzaken.

De draaibruggen blijven oude en kwetsbare objecten die staan geprogrammeerd voor vervanging en renovatie in 2024/2025. Tot dat moment worden de objecten nauw gemonitord waarbij het optreden van nieuwe storingen niet uitgesloten kan worden.

Vraag 8

Op welke wijze kan de Minister voorkomen dat door bezuinigingen bij gemeenten verschraling optreedt binnen de gemeentelijke infrastructuur waarbij verkeersveiligheid of noodzakelijk onderhoud in het geding komt?

Antwoord 8

Het kabinet is zich ervan bewust dat de financiële positie van gemeenten onder druk staat. Gemeenten hebben moeite met het rondkrijgen van de begroting. Onderzoek laat ook zien dat investeringen in onder andere

onderhoud en wegen hierdoor onder druk komen te staan. Dit is zorgelijk, want het is belangrijk dat gemeenten voldoende middelen hebben om hun taken uit te voeren.

Het kabinet deelt het belang van gemeenten, provincies en waterschappen om te komen tot structurele oplossingen op het gebied van financiën en wetgeving zodat zij voldoende middelen en bevoegdheden hebben om hun taken uit te voeren en ook in staat zullen blijven een bijdrage te leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het kabinet werkt dan ook met gemeenten, provincies en waterschappen gezamenlijk aan de voorbereidingen op het volgende kabinet en verkent met hen de wijze waarop en voorwaarden waaronder de belangrijke opgaven van overheden optimaal tot uitvoering kunnen komen, zodat een beter en integraal besluit genomen kan worden over de interbestuurlijke en financiële verhoudingen.

Het kabinet heeft de afgelopen jaren daarom meerdere malen extra middelen beschikbaar gesteld, onder meer zijn er met medeoverheden afspraken gemaakt over reële compensatie van de extra kosten en inkomstenderving als gevolg van corona.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het commissiedebat MIRT van woensdag 16 juni 2021?

Antwoord 9

Ja.