

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

1250

Vragen van het lid **Van der Molen** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Bruggen, viaducten en nu een aquaduct dicht: dat kan geen toeval zijn, denken transporteurs»* (ingezonden 22 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 januari 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht in het Friesch Dagblad *«Bruggen, viaducten en nu een aquaduct dicht: dat kan geen toeval zijn, denken transporteurs»*¹? Zo ja, zou u op de belangrijkste bevindingen in dit nieuwsbericht willen reageren?

Antwoord 1

Ja.

In het artikel wordt aangegeven dat de situatie bij de Prinses Margrietunnel in de A7 achterstallig onderhoud als oorzaak zou hebben. Daarvan is in dit geval geen sprake. Het betreft hier een onverwachte calamiteit. Onderhoud en inspecties aan de tunnel hebben altijd plaatsgevonden en niets wees op een situatie zoals die nu ontstaan is. Dat de tunnel nu is afgesloten betreurt ik zeer en deze situatie is erg vervelend voor de regio en weggebruikers zoals transporteurs. Rijkswaterstaat doet er dan ook alles aan om deze situatie zo snel mogelijk op te lossen.

Het verkeer wordt omgeleid over de A31 en de A32. Rijkswaterstaat heeft nauw contact met de provincie Fryslân, de gemeenten Súdwest Fryslân en De Fryske Marren en de hulpdiensten om overlast in de regio door omrijdend verkeer zoveel mogelijk te beperken. Het is echter helaas niet uit te sluiten dat het in dorpen tijdelijk drukker is door sluiptverkeer.

Vraag 2

Zou u zich willen inspannen om tegelijk met de nodige reparaties ook het reguliere onderhoud aan de A7 naar voren te halen?

¹ Friesch Dagblad, 20 december 2022: «Bruggen, viaducten en nu een aquaduct dicht: dat kan geen toeval zijn, denken transporteurs» <https://frieschdagblad.nl/regio/Bruggen-viaducten-en-nu-weer-een-aquaduct-dicht-dat-kan-geen-toeval-zijn-denkt-Transport-en-Logistiek-Nederland-28121168.html>.

Antwoord 2

Rijkswaterstaat zal zich uiteraard inspannen om herstelwerkzaamheden en het in 2023 geplande reguliere onderhoud zo veel mogelijk gelijktijdig uit te laten voeren, om zo de overlast voor het verkeer en de omgeving zo beperkt mogelijk te laten zijn. Op dit moment is het echter nog niet bekend of dat ook daadwerkelijk mogelijk is, omdat het onderzoek naar de oorzaak en oplossingsrichtingen van het probleem bij de Prinses Margrietunnel nog loopt.

Vraag 3

Wat gaat u, in samenwerking met de betrokken gemeenten en provincie, eraan doen om overlast in de gemeenschappen, waaronder economische schade, sluipverkeer, harder rijden door weggebruikers en onveilige verkeerssituaties door drukte zoveel mogelijk te voorkomen?

Antwoord 3

Rijkswaterstaat werkt met de hoogste prioriteit aan het oplossen van dit acute probleem. Het kost tijd om zorgvuldig de exacte oorzaak te achterhalen en de oplossing te bepalen. De inspanning is erop gericht om die tijd zo beperkt mogelijk te houden en de Prinses Margrietunnel zo snel mogelijk weer open te stellen voor verkeer.

Tijdens mijn bezoek op 11 januari jl. bevestigden de lokale bestuurders de goede contacten tussen de provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat. Zij werken nauw samen om de overlast tot een minimum te beperken en de omleidingsroutes voortdurend zo veel mogelijk te optimaliseren. Zo zijn er bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen ingesteld om verkeer veilig door dorpen en over bruggen te laten rijden en zijn op enkele locaties verkeerslichten geplaatst om langzaam verkeer veilig over te laten steken.

Vraag 4

Zou u in kaart willen brengen of het probleem met ankers waarmee tunneldelen zijn vastgemaakt een breder probleem kan worden in de toekomst, ook bij andere infrastructuur?

Antwoord 4

Op dit moment is de exacte oorzaak van het probleem nog niet duidelijk. Daar doet Rijkswaterstaat momenteel onderzoek naar. Zodra de oorzaak bekend is, wordt in kaart gebracht of het een probleem is wat zich elders in Nederland voor kan doen.

Vraag 5

Wat zegt in uw ogen het feit dat dit aquaduct in principe negentig jaar zou moeten meegaan, maar er halverwege de levensduur al ernstige problemen zijn, over de urgentie en de staat van het onderhoud aan dit soort infrastructuur in Nederland?

Antwoord 5

Omdat de oorzaak van dit onverwachte probleem bij de Prinses Margrietunnel nog niet bekend is, kan nu nog niets gezegd worden over wat het mogelijk voor andere infrastructuur in Nederland kan betekenen.

Vraag 6

Zou u de Kamer willen informeren over de oorzaken van de problemen aan het aquaduct, zodra deze bekend zijn?

Antwoord 6

Ja, ik zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren zodra de oorzaak bekend is.

Vraag 7

Wat zegt in uw ogen het feit dat niet de inspecteur, maar een ingeschakelde aannemer het bredere probleem bij dit aquaduct constateerde, over de vraag of de inspectie van infrastructuur in Nederland voldoende en goed genoeg geregeld is?

Antwoord 7

Alle reguliere inspecties en onderhoud aan de Prinses Margrietunnel zijn tijdig uitgevoerd. Niets wees daarbij op de situatie zoals die nu is ontstaan. Een weginspecteur van Rijkswaterstaat heeft als eerste ontdekt dat er scheuren in het asfalt van de Prinses Margrietunnel zaten. Juist door het adequate optreden van deze weginspecteur kon tijdig de weg worden afgesloten om onveilige situaties te voorkomen. Daarna kon een uitgebreidere inspectie van de Prinses Margrietunnel plaatsvinden. Op basis van de uitkomsten daarvan, zijn circa 10.000 bigbags met zand geplaatst, waardoor de situatie op dit moment stabiel is. Experts richten zich nu op het onderzoek naar de exacte oorzaak en mogelijke oplossingen.

Vraag 8, 9 en 10

Hoe beziet u de analyse van Transport en Logistiek Nederland (TLN) over de urgente noodzaak van een overzicht van alle infrastructurele kunstwerken in Nederland en een bijbehorend programma voor planmatig beheer en onderhoud, en dat daar meer geld voor vrijgemaakt zou moeten worden? Zou u de voorgaande vraag ook willen beantwoorden in het licht dat er in het coalitieakkoord weliswaar 1,25 miljard euro is vrijgemaakt voor onderhoud, maar dat dit bedrag bij lange na niet genoeg is om het achterstallige onderhoud aan wegen, bruggen en tunnels volledig aan te pakken? Zou u de voorgaande twee vragen ook willen beantwoorden in het licht van recente voorvallen zoals het instortingsgevaar bij de Nelson Mandelabrug in Zoetermeer, maar ook de eerdere acute sluiting van de Merwedeburg bij de A27, en het aanhoudende pleidooi van de Tweede Kamer voor meer urgentie en een structurele aanpak van onderhoud, zoals ook verwoord in het opinieartikel van Kamerlid Jaco Geurts: *«Het onderhoud aan bruggen is veel te lang verwaarloosd: ook in Nederland staan ze op instorten.»*²

Antwoord 8, 9 en 10

Rijkswaterstaat rapporteert in de rapportage Staat van de Infrastructuur³ over de actuele toestand van het areaal. Op 30 november jl. heeft uw Kamer de laatste versie van deze rapportage ontvangen. Deze rapportage onderbouwt ook de eerdere boodschappen die met uw Kamer in de diverse instandhoudingsbrieven zijn gedeeld: het areaal nadert op delen het einde van de levensduur en voor een deel van de objecten is deze al overschreden. Daarnaast staat de levensduur onder druk omdat de kunstwerken in het verleden niet zijn ontworpen op de huidige omstandigheden en veranderd gebruik, zoals meer en zwaarder verkeer en grotere schepen. Dit speelt niet alleen op de RWS-netwerken maar ook op infrastructuur van andere beheerders.

Het is dan ook goed dat in het Coalitieakkoord deze problematiek is erkend en middelen beschikbaar zijn gesteld. De genoemde € 1,25 miljard is daarbij bestemd voor het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud van onze wegen, bruggen, viaducten, vaarwegen én spoor en voor het onderhoud en renoveren en vervangen ervan in de toekomst.

Tegelijk met de rapportage Staat van de Infrastructuur is het door Rijkswaterstaat opgestelde prognoserapport Vervanging en Renovatie aan uw Kamer toegezonden.⁴ Het prognoserapport geeft een eerste globaal beeld van de objecten die komende periode aan vernieuwing toe zijn. Daarbij is ook een inschatting gegeven van de bijbehorende budgetbehoefte voor de looptijd van de investeringsfondsen (Mobiliteitsfonds en Deltafonds) en doorkijk naar 2050.

In het beleidsprogramma IenW 2022⁵ is aangegeven dat er, ondanks de extra middelen uit het Coalitieakkoord, keuzes moeten worden gemaakt over prestatieniveaus voor instandhouding en nieuwe eisen aan de infrastructuur op het gebied van klimaatadaptatie, circulariteit en cyberveiligheid. De extra middelen uit het coalitieakkoord zijn niet toereikend om al onze wensen en

² Trouw, 6 november 2021: «Het onderhoud aan bruggen is veel te lang verwaarloosd: ook in Nederland staan ze op instorten.» <https://www.trouw.nl/opinie/het-onderhoud-aan-bruggen-is-veel-te-lang-verwaarloosd-ook-in-nederland-staan-ze-op-instorten>.

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 56.

⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 56.

⁵ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106.

ambities (tegelijk) te realiseren. In maart ontvangt u, voorafgaand aan het Commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 30 maart 2023, nadere informatie over het basiskwaliteitsniveau dat voor het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem wordt nagestreefd, zoals aangekondigd in de brief van 11 november «Basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat netwerken».⁶

De Nelson Mandelabrug betreft een gemeentelijke brug, de Merwedebrug wordt vervangen in het kader van het MIRT-project A27 Houten-Hooipolder.

Vraag 11

Wat gaat u eraan doen om het proces waaraan Rijkswaterstaat nu bezig is: het grondig analyseren en permanent in beeld brengen van de staat van de infrastructuur en de kunstwerken die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat, te bespoedigen?

Antwoord 11

Zoals bij het antwoord op vraag 10 al is aangegeven, heeft uw Kamer onlangs de rapportage Staat van de Infrastructuur ontvangen. Deze rapportage beschrijft een zo compleet mogelijk en feitelijk beeld van de actuele technische toestand van het areaal van de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken. Het beeld is echter nog niet volledig. Aandachtpunten zijn het op orde krijgen van de areaaldata en de herijking van de prestatieafspraken. Deze worden opgepakt binnen het kader van het ontwikkelplan Assetmanagement.

Vraag 12

Deelt u in het licht van de voorgaande vragen de opvatting dat het instellen van een nationale aanjager, als gezicht van onze «infraveiligheid» en al het onderhoud aan de Nederlandse infrastructuur om die veiligheid te bereiken, een raadzame stap is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Nee. Zoals ook aangegeven in antwoord 1, is er in de situatie bij de Prinses Margrietunnel in de A7 geen sprake van achterstallig onderhoud. Het betreft hier een onverwachte calamiteit. Onderhoud en inspecties aan de tunnel hebben altijd plaatsgevonden en niets wees op een situatie zoals die nu ontstaan is. De toegevoegde waarde van een nationale aanjager naar aanleiding van deze casus wordt daarom momenteel niet gezien.

⁶ Kamerstuk 29 385, nr. 116.