

68ste vergadering

Dinsdag 15 mei 2007

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 138 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Atsma, Azough, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Blom, Van Bochove, Boekestijn, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Van de Camp, Çörüz, Cramer, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Dibi, Tony van Dijck, Jasper van Dijk, Jan Jacob van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Duyvendak, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Gent, Gerken, Van Gerven, Gesthuizen, Van Gijlswijk, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heerts, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Jonker, Kalma, Kant, Karabulut, Knops, Koopmans, Koppejan, Jules Kortenhorst, Roland Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Lempens, Luijben, Madlener, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolaï, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Polderman, Poppe, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Rooij, De Roon, De Rouwe, Rutte, Samsom, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Sterk, Tang, Teeven, Van Toorenborg, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Vietsch, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert, Wolfsen en Zijlstra,

en de heer Rouvoet, viceminister-president, minister voor Jeugd en Gezin, de heer Hirsch Ballin, minister van Justitie, mevrouw Ter Horst, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de heer Plasterk, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de heer Van Middelkoop, minister van Defensie, en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Waalkens, Gill'ard, Marijnissen, Bosma en Halsema;

Arib, ook morgen.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ontvangen brieven en wetsvoorstellen staan op een lijst die op de tafel van de griffier ligt. Op die lijst staan voorstellen over hoe de Kamer deze stukken kan gaan behandelen. Als aan het einde van de vergadering geen bezwaar is gemaakt tegen deze voorstellen, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid De Krom aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de afsluiting van de Hollandse Brug voor vrachtverkeer**.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De afsluiting van de Hollandse Brug voor het vrachtverkeer is een regelrechte ramp. Ik ontving bericht over een transportbedrijf uit Flevoland waarvan vijftien vrachtwagens twee keer per dag 45 kilometer moeten omrijden. Dat is dus 1350 kilometer per dag extra. Dat betekent natuurlijk extra uren, extra kosten en dus puur verlies, niet alleen economisch maar ook voor het milieu. Dat bedrijf is ook bepaald niet het enige bedrijf.

Terwijl mensen al duizenden jaren in staat zijn tot het maken van grootse bouwwerken en alweer bijna veertig jaar geleden de eerste mens op de maan stond, blijkt Nederland in het jaar 2007 bruggen te hebben waar vrachtwagens niet overheen kunnen rijden. Sterker: terwijl de Fransen slechts drie jaar nodig hadden om bij Millau de hoogste en langste brug te bouwen, heeft deze minister in het jaar 2007 een jaar nodig om een simpele Hollandse brug te repareren. Dat is onbegrijpelijk.

Dit toont aan dat de bereikbaarheid van Almere ongelooflijk kwetsbaar is. Het verkeersinfarct wordt echt onaanvaardbaar. De VVD-fractie vindt dat wij de mensen in Almere niet langer in de steek kunnen laten. Almere moet heel snel worden gedotterd. In plaats van honderd dagen door het land te toeren, zou het kabinet de boel moeten oplossen en snel knopen moeten doorhakken. Ik heb dan ook de volgende vragen aan de minister.

Kan de minister uitleggen waarom de reparatie van de brug een jaar moet duren? Wat heeft hij gedaan om dat

De Krom

te versnellen? Welke noodgrepen of alternatieven heeft hij overwogen om de pijn te verlichten, zoals een noodbrug, verdere snelheidsbeperkingen voor het vrachtverkeer, een toelatingsdosering waardoor in ieder geval lokaal vrachtverkeer er nog overheen kan of bijvoorbeeld verdere differentiatie per gewichtsklasse? Ik neem in ieder geval aan dat de minister net als de VVD-fractie liever 40 mln. belastinggeld wil stoppen in een snelle oplossing van het probleem dan dat hij dat bedrag eventueel moet betalen aan schadeclaims.

Wanneer neemt het kabinet een besluit over de A6/A9? De VVD-fractie wil dat besluit in ieder geval nog voor de zomer hebben. Wij leuterden al 47 jaar over de A4. Ik neem aan dat deze minister, net als de VVD-fractie, deze blamage in ieder geval in het geval van de A6/A9 wil voorkomen. Als het allemaal niet snel genoeg gaat, is de minister dan bereid om de besluitvorming en de uitvoering daarvan zo nodig te versnellen via een noodwet? Zo niet, hoe denkt hij dan snel tot besluitvorming en uitvoering te komen? Wat de VVD-fractie betreft, moet de schop snel de grond in.

De voorzitter: Ik wijs u erop dat het onderwerp A6/A9 niet in uw vragen zat. De minister hoeft daar dus ook niet op te reageren.

De heer De Krom (VVD): Het heeft er wel mee te maken.

De voorzitter: Dat begrijp ik. Alles hangt met elkaar samen.



Minister Eurlings: Mevrouw de voorzitter. De geachte afgevaardigde de heer De Krom straalt met zijn inbreng uit dat hij onaangenaam verrast is. Ik denk dat dat voor iedereen geldt, inclusief mijzelf. Toch is het niet zo verbazingwekkend dat een brug die tientallen jaren bestaat, op een gegeven moment slijtage gaat vertonen. Wij hebben vrij toevallig ontdekt dat dit aan de hand was. Zoals bekend gebeurde dat omdat de Hollandse Brug zou worden verbreed. Wij wilden die brug verbreden met twee extra rijstroken. Toen is men de sterkte van deze brug gaan onderzoeken en toen heeft men gezien dat de brug de laatste tientallen jaren meer heeft geleden door het zeer sterk toegenomen verkeer. Toen die brug werd gebouwd, was het vrachtverkeer qua intensiteit ongeveer een vijfde of een zesde van wat het nu is. Dat het vrachtverkeer nu vijf à zes keer meer is, vergt zijn tol, niet alleen omdat de belasting van de brug zwaarder is, maar ook doordat de frequentie intenser is en de brug meer trilt. Dat leidt tot vermoeidheid. Ik meld dit, omdat er meer van zulke gevallen te verwachten zijn. Er is de laatste anderhalf jaar grootschalig onderzoek gedaan door Rijkswaterstaat naar de staat van bruggen die tot in de jaren zeventig zijn gebouwd. Wij doen dat, omdat ook in andere Europese landen, zoals het door de heer De Krom als voorbeeld genoemde Frankrijk, is gebleken dat er grote problemen ontstaan bij de oudere generatie bruggen die veel intenser zijn gebruikt dan ooit bij de bouw ervan is gepland. Die bruggen worden onveilig en hebben dus grootonderhoud nodig. Wij komen hierop bij uw Kamer terug. Ik zeg dit nu, omdat de Hollandse Brug op de nominatie stond voor onderzoek in juni a.s. Alleen maar omdat wij de brug wilden

verbreden, hebben wij de slechte toestand ervan sneller ontdekt.

Het is gewoon vervelend dat wij deze maatregel hebben moeten nemen, maar als minister van Verkeer en Waterstaat, ook verantwoordelijk voor verkeersveiligheid, zeg ik: safety first; veiligheid gaat altijd voor. Als je zoiets ontdekt, is het ondenkbaar in een land als Nederland om het risico te nemen dat een vrachtwagen met de assen door het wegdek zakt. De wereld zou dan echt te klein zijn. Op het moment dat je het ontdekt, kun je niet anders dan maatregelen nemen die de veiligheid garanderen.

Wij hebben ervoor gekozen de brug voor vrachtverkeer te sluiten, omdat heel wat vrachtwagens behoorlijk zwaar zijn. Een vrachtwagen weegt vaak met belasting 50 ton. De brug kan dat niet meer aan.

Onderzocht is of het mogelijk is om, zoals de heer De Krom zojuist ook vroeg, de kleine vrachtwagens eruit te ziften, maar dat blijkt ongelooflijk moeilijk te zijn, want je kunt wel kleine vrachtwagens doorlaten, maar die kunnen ook heel zwaar belast zijn. Zo'n poging zou onherroepelijk tot veel meer files leiden en dus voor de sector nauwelijks winst opleveren. Bussen worden wel doorgelaten. Niet alleen, omdat die veel lichter (10 ton) zijn dan de zware vrachtwagens, maar ook omdat de belasting ervan veel eenduidiger is en geen grote uitschieters telt. Dat kan dus nog wel. Ik ben er geen voorstander van om ook bussen niet toe te laten, maar met vrachtwagens zitten wij echt in de kritische marge. Het is op dit moment veilig om de bussen eroverheen te laten rijden. Wij houden de toestand in de gaten.

De heer De Krom heeft gevraagd of niet een andere oplossing is overwogen en waarom het zo lang duurt. Ik vind niet dat het lang duurt. Het euvel is zeer recentelijk ontdekt. Wij hebben geprobeerd met kunst- en vliegwerk tot een heel snelle oplossing te komen. Daarbij kan worden gedacht aan heel stevig asfalt dat de brug meer bij elkaar houdt, maar Rijkswaterstaat heeft geconstateerd dat dit niet veilig genoeg is. Ik kan dus niet anders dan voor een échte oplossing kiezen. Alleen omdat de aannemer al bezig was met de voorbereidingen van de verbreding van de brug, kunnen de werkzaamheden binnen drie maanden beginnen. Hadden wij nog een aannemer moeten zoeken, dan zou het veel langer hebben geduurd. Het duurt nog een kleine drie maanden voordat kan worden begonnen, omdat de materialen die nodig zijn nog moeten worden ingekocht en de mensen die nodig zijn nog moeten worden gevonden. Wij zullen zo snel als mogelijk is werken. Wij hebben met het uitgangspunt van afronding van de werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2008 een safe marge genomen. Uw Kamer kan ervan op aan, dat ik alles zal doen wat mogelijk is om zo snel mogelijk te laten opereren, maar de veiligheid blijft vooropstaan.

Hoe vervelend dat ook is, het is dus geen op zichzelf staand feit. Ook in andere Europese landen stuit men op dit soort problemen bij de bruggen die tot in de jaren zeventig werden gebouwd en tientallen jaren veel intensiever zijn gebruikt dan bij de bouw werd verwacht. Ik herhaal dat wij de overlast zoveel mogelijk zullen proberen te beperken en zullen proberen de brug zo snel mogelijk volledig open te stellen. Ik hecht eraan te zeggen dat wij ervoor kiezen om de overlast voor het personenverkeer en het busverkeer zo veel als mogelijk is tijdens de werkzaamheden te beperken door twee keer drie rijstroken, maar dan smallere, open te houden. Wij

Eurlings

begrijpen dat de situatie vervelend is voor de mensen in Almere, Amsterdam en dergelijke.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vind het een merkwaardige redenering, voorzitter. De minister zegt: u had niet zo verbaasd hoeven te zijn dat dit probleem zicht voordoet, want de brug was op een veel beperktere capaciteit gebouwd. Als dat zo is, waarom heeft hij er dan geen rekening mee gehouden en waarom moest de brug dan van de ene op de andere dag voor het vrachtverkeer worden gesloten, met alle gevolgen van dien? Als wij dit allemaal hadden kunnen weten, had de minister het ook kunnen weten, als hij ten minste zijn huiswerk goed had gemaakt.

Ik ben er niet van overtuigd dat er geen alternatieven zijn voor dit besluit. Het voert misschien wat ver om die allemaal hier te bespreken. Wij zullen binnenkort nog een algemeen overleg voeren over wegen. Ik zou het op prijs stellen als de minister voorafgaande aan dit overleg alle alternatieven – ook die ik heb genoemd – nog eens gedetailleerd wil langs gaan.

Ik ben teleurgesteld over het antwoord van de minister, omdat dit betekent dat alle ondernemers in de komende tijd grote verliezen blijven lijden.

Mijn slotvraag is: hoeveel vergelijkbare problemen met bruggen kunnen wij nog verwachten in Nederland.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik raak er in mijn nieuwe functie al ras aan gewend dat de boodschapper van slecht nieuws vaak de kwaaië pier is. Ik heb niet willen uitstralen dat het zo normaal is wat hier gebeurt. Wij waren er zelf door verrast en dit is een heel vervelend moment voor ons allemaal. De Hollandse Brug is echter geen op zichzelf staand probleem. De heer De Krom zegt dat het in Frankrijk zo veel beter is, maar ik heb al gezegd dat zich ook in andere landen vergelijkbare problemen voordoen. Ook daar blijken oudere bruggen versleten te zijn en gevaarlijk te worden doordat zij veel te lang veel te zwaar zijn belast.

De afgelopen anderhalf jaar worden zo'n 2000 bruggen – kunstwerken in het jargon – onderzocht, juist in die oudere categorie waarover veel meer auto's gaan dan oorspronkelijk werd verwacht. Die controles worden natuurlijk niet voor niets uitgevoerd. Dit probleem bleek erg acuut en dan kan ik als minister die ook voor de veiligheid van het verkeer moet instaan, niets anders doen dan maatregelen treffen. Natuurlijk doen die maatregelen pijn, ook in de vervoerssector. Ik heb trouwens wel van de Inspectie IJsselmeergebied begrepen dat er goed contact is met de vervoersorganisaties. Men probeert zo goed en zo kwaad als het kan oplossingen te vinden. Dit is voor iedereen een moeilijke situatie, maar als ik moet kiezen tussen onverantwoord risico of maatregelen waardoor de situatie nog net verantwoord is, dan kies ik voor het laatste. Wij zitten tegen de marge aan, maar dit kan en ik sta hiervoor in. Het is vervelend, maar het is niets anders en wij zullen zo snel mogelijk werken om die brug weer zodanig te herstellen dat hij door al het verkeer kan worden gebruikt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De voorganger van de minister, mevrouw Peijs, zei in haar laatste overleg met de Kamer dat zij geen lijken in de kast zou achterlaten voor haar opvolger, maar dit is toch een fors lijk. De minister zegt nu dat het niet alleen om de Hollandse

Brug gaat en dat er nog meer problemen te verwachten zijn. Kan hij aangeven waarom dit lijk niet eerder uit de kast is gevallen? Kan hij aangeven waar hij nog meer problemen verwacht? Welke andere bruggen worden binnenkort afgesloten voor vrachtwagens?

Minister **Eurlings**: Ik wil dit niet op het bordje van mijn ambtsvoorganger schuiven. Zij kan hier niets aan doen. Het weggennet is in de afgelopen jaren heel intensief gebruikt; het vervoer van vracht is sinds de jaren zeventig met een factor vijf à zes toegenomen. Ook in andere Europese landen leidt dit bij sommige oudere bruggen tot slijtage met onverantwoorde gevolgen. Naar die situaties wordt al enige tijd onderzoek verricht. Zodra dit onderzoek gereed is, zal de Kamer een overzicht ontvangen van de situaties waarin problemen zijn vastgesteld.

Ik vind dit geen lijk in de kast. Hier doet zich opeens een extra onderhoudsnoodzaak voor. De Hollandse Brug zou in juni aan de beurt zijn voor een controle in het kader van de controle van de oudere bruggen. Die controle vond echter eerder plaats met het oog op de verbreding van de rijstroken op de brug en daarbij kwamen deze problemen aan het licht. Het is vervelend dat er nu een acute situatie is ontstaan. Als de situatie niet zo acuut was, zouden er andere, minder draconische maatregelen kunnen worden getroffen. Het is niet anders en het hoort bij mijn werk dat ik zo nu en dan met dit soort problemen te maken krijg. De Kamer kan van mij vragen dat ik mijn uiterste best doe om de veiligheid te garanderen en dat ik binnen die randvoorwaarde probeer om zo snel mogelijk en in goed contact met alle betrokkenen tot een oplossing te komen. Daar wordt nu keihard aan gewerkt.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Krom heeft hierover eerder schriftelijke vragen gesteld. Wij moeten ervoor oppassen dat wij niet meer ambtenaren aan het werk zetten met het beantwoorden van Kamervragen dan met het voorbereiden van bestekken of het storten van beton. Die laatste dingen zijn in dit kader veel belangrijker.

Ik ben benieuwd naar de wijze waarop de minister vorm en inhoud geeft aan de risicoanalyse van de overige bruggen. Wij lopen namelijk grote risico's. Het gaat om de juiste afweging tussen veiligheid en het mogen gebruiken van wegen. Daarom is het belangrijk dat wij hierin meer inzicht krijgen. Ook zou ik graag van de minister horen hoe hij omgaat met de coulance-regeling waarin de schaderegeling voor de transportsector is geregeld.

Minister **Eurlings**: Ik zeg nogmaals nadrukkelijk toe dat wij, zodra het inhoudelijke onderzoek naar alle oudere bruggen is afgerond, de Kamer in detail zullen inlichten hoe het ermee staat. In het algemeen kan ik zeggen dat op dit moment bij Rijkswaterstaat het beeld leeft dat acute situaties zoals bij de Hollandse Brug niet aan de orde zijn. Het algemene beeld van oudere bruggen is dus dat wij meer tegen elkaar zullen moeten zeggen dat wij de komende jaren wat moeten gaan doen om de veiligheid te kunnen garanderen. Wij moeten dus niet bang zijn dat wij overal met dit soort acute situaties te maken krijgen. Ik heb wel in alle openheid gezegd dat het probleem breder lijkt te zijn dan de Hollandse Brug alleen, en dat dit probleem zich in heel wat Europese

Eurlings

landen op deze manier heeft geopenbaard. Het is niet anders. Wij komen bij de Kamer terug met alle informatie. Het onderwerp is tegen die tijd inderdaad een debat waard. Als extra onderhoud nodig blijkt te zijn, moeten wij elkaar in de ogen kijken en ons afvragen hoe en op welk moment wij dat gaan doen.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft mijn vraag niet goed begrepen. Ik heb gevraagd om vooraf inzicht te krijgen in de wijze waarop de analyse wordt aangepakt.

Minister **Eurlings**: Dat hoort bij de technische expertise van Rijkswaterstaat. Ik ben zelf van huis uit ingenieur, maar matig mijzelf niet het oordeel aan dat ik Rijkswaterstaat op technisch vlak moet corrigeren als men nog met de werkzaamheden bezig is. Laten wij afspreken dat bij het verschijnen van de rapportage heel nadrukkelijk wordt vermeld op basis van welke uitgangspunten, standaardprocedures en veiligheidsmarges de conclusies over de bruggen worden getrokken. Dat lijkt mij de beste lijn: niet alleen de resultaten weergeven, maar ook uiteenzetten hoe daartoe is gekomen. Dan kunnen wij met elkaar praten over de vraag of dat naar behoren is geweest.

Over de schadevergoeding wil ik heel precies zijn. Als er in dit soort gevallen schadeclaims zouden worden ingediend, zal sprake zijn van een onafhankelijke commissie die dit uiteindelijk zal beoordelen, een commissie die haar werk zonder last of ruggespraak moet kunnen doen. Daarom past mij als minister volstrekte terughoudendheid als het gaat om inhoudelijke uitspraken. Voor vergoedingen van onevenredige schade die burgers en bedrijven als gevolg van rechtmatig overheidshandelen lijden, bestaat de Regeling nadeelcompensatieregeling Verkeer en Waterstaat 1999. Op grond van deze regeling kunnen gedupeerden bij de minister een schadeclaim indienen, die dan wordt afgewikkeld volgens een procedure zoals omschreven in die regeling. Kort gezegd houdt deze procedure in dat een onafhankelijke deskundigencommissie advies uitbrengt aan het bevoegd gezag, in casu quo de HID IJsselmeergebied, over het recht op nadeelcompensatie en de hoogte daarvan. Het bevoegd gezag neemt vervolgens een besluit waartegen belanghebbenden bezwaar en beroep bij rechter openstaat.

Het recht op nadere compensatie is afhankelijk van een aantal in de regeling genoemde criteria, waarvan de belangrijkste zijn dat de schade niet anderszins mag zijn verzekerd, de schade niet voorzienbaar mag zijn geweest en dat geen sprake is van een als normaal te kwalificeren maatschappelijk risico. Over de vraag of het voldoen aan die criteria het geval is, is nu gewoon geen uitspraak te doen. Bovendien moet de schade worden aangetoond door overlegging van schriftelijk bewijsmateriaal. Ik hoop dat ik zo de procedure en het aanhechtingspunt heb weergegeven. Vervolgens zal, onafhankelijk en zonder last of ruggespraak, moeten blijken of dat hier het geval is of niet.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): In het verleden hebben wij ervaring opgedaan met schaderegelingen. Mochten er schadeclaims worden ingediend, wil de minister dan wel vaart maken met de afhandeling? Uit zijn antwoord proef ik ellenlange procedures waar commissies zich over buigen. Het moet in dit land mogelijk zijn om mensen wat sneller te bedienen dan voorheen.

De acute problemen met de Hollandse brug zijn een onaangename verrassing voor de Kamer. Het blijkt maar weer eens hoe kwetsbaar de ontsluiting van Almere is. De heer De Krom heeft gevraagd naar de plannen rond de A6-A9 en de ontsluiting van Almere door het OV. Het moge duidelijk zijn dat een groot deel van deze Kamer de minister op het hart drukt om vaart te maken, zowel met het besluit als met de uitvoering daarvan.

De **voorzitter**: Ook dit is niet geagendeerd, mevrouw Vermeij. Het is akkoord dat u de minister aanspoort, maar de discussie gaat nu niet over de A6-A9.

Minister **Eurlings**: Het is belangrijk dat vaart wordt gemaakt bij het afhandelen van mogelijke schadeclaims, maar dit moet wel op een juridisch correcte manier plaatsvinden. Dit betekent dat er wel degelijk een onafhankelijke commissie moet zijn. Voor zover het juridisch mogelijk is, zullen wij echter oponhoud proberen te voorkomen en ervoor zorgen dat snel duidelijk is of claims worden toegekend. Die onafhankelijkheid is er echter niet voor niets. Claims moeten alleen worden gehonoreerd als aan de criteria wordt voldaan. Ik heb de inbreng van mevrouw Vermeij echter goed begrepen; haar woorden zijn niet aan dovemansoren gericht.

Het overige staat niet op de agenda, maar ik zal er heel kort iets over zeggen. Wij komen er nog met elkaar over te spreken. Ik begrijp de ambities van mevrouw Vermeij en de heer De Krom aangaande de A6/A9. De robuustheid van netwerken speelt hierbij een rol. Nu gaat het echter puur over het onderhoud van de brug en het vergroten van de capaciteit.

De heer **Roemer** (SP): Niet alleen de Kamer maar vooral de gebruikers van de brug zijn van de ene op de andere dag vervelend verrast. De minister zegt dat het ministerie al anderhalf jaar bezig is met het onderzoek. Waarom heeft het ministerie niet eerder naar buiten gebracht dat dit onderzoek liep en dat er twijfels zijn? Is de minister bereid om per ommegaande duidelijk te maken over welke bruggen het gaat, zodat wij niet verrast worden als opeens een andere brug wordt afgesloten voor vrachtverkeer? Welke alternatieven heeft de minister in petto? Heeft hij bijvoorbeeld aan een noodbrug gedacht?

Minister **Eurlings**: Er wordt regulier onderzoek gedaan naar onderdelen van onze infrastructuur. Gaandeweg zo'n onderzoek is Rijkswaterstaat gebleken dat er wellicht een probleem is bij oude bruggen. Dat is versterkt doordat ook in internationaal verband dit probleem zich begint te openbaren. In dat licht kan ik de Kamer nu zeggen dat er met een gedeelte van de oudere bruggen wellicht een probleem is. Het is echter zorgvuldig om pas met resultaten van het onderzoek naar de Kamer te komen als er een totaalbeeld is. Een rits bruggen van oudere leeftijd wordt onderzocht. Deze brug zou in juni worden geïnspecteerd. Er was geen aanleiding om te veronderstellen dat er problemen waren. Wij kunnen blij zijn dat het nu iets eerder is ontdekt, maar het blijft vervelend, vooral voor de omwonenden en de andere gebruikers. Ik kan het echter niet anders maken dan het is. Bovendien ben ik blij dat het onderzoek al liep en dat wij bezig waren met de verbreding. In veel landen wordt dergelijk onderzoek niet gedaan. Je kunt ook op een andere manier ontdekken dat er een probleem is. De



De heer Madlener (PVV)

© M. Sablerolle – Gouda

wereld zou te klein zijn als op zo'n oude brug een vrachtwagen met de assen door het wegdek zakt; dat hebben wij gelukkig weten te voorkomen.

De heer **Roemer** (SP): Wil de minister per ommegaande een overzicht sturen van de bruggen die op dit moment worden onderzocht en van mogelijke alternatieven?

Minister **Eurlings**: Nee, dat is niet zorgvuldig. Zo'n overzicht heb ik ook niet. Het is ordentelijk als Rijkswaterstaat het onderzoek afmaakt en dan met een totaalplaatje komt: wat heeft het opgeleverd, waar zijn er problemen en hoe acuut zijn die? Ik zal dat onderzoek de Kamer zo snel mogelijk doen toekomen wanneer ik het zelf heb. Het heeft geen enkele zin om op basis van suboptimale plaatjes conclusies te trekken, waarbij enkele bruggen zijn onderzocht en de rest nog niet. Dan moet ik iedere week met de onderzoeksresultaten van een paar bruggen naar de Kamer komen, wat een heel rommelig beeld zou opleveren. Voor het uitvoeren van haar taak moet de Kamer een totaalbeeld krijgen. Dan kunnen wij afwegen welke problemen echt acuut zijn en welke langer kunnen wachten. Bij de Hollandse Brug zijn er acute risico's, maar dit is niet het algemene beeld. Als ik telkens met de onderzoeksresultaten van specifieke bruggen naar de Kamer ga, zorgt dat voor veel onnodige onrust. Noodgevallen daargelaten natuurlijk, want daarover hebben wij het helaas vandaag met elkaar.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister kort te antwoorden, want hierna komen nog drie andere vragen aan de orde.

De heer **Madlener** (PVV): Dat ons wegnen en een hoop bruggen overbelast zijn, weten wij natuurlijk al jaren. Dat is gewoon de schuld van slecht regeringsbeleid in de afgelopen periode. Ook dit kabinet heeft weer geen geld uitgetrokken voor verbetering van ons wegnen. Dat de onderzoeken deze uitkomsten vertonen, verbaast mij niets. Veel bruggen zijn overbelast. Het gaat er bij mij niet in dat de minister wel bussen vol mensen over deze brug laat rijden, maar de kleinere of onbeladen vrachtwagens niet kan onderscheiden van de zware vrachtwagens. Ik vraag de minister om nog eens goed te kijken of

hij dat onderscheid niet toch kan maken en de lichte vrachtwagens evenals de bussen over deze brug kan laten rijden.

Minister **Eurlings**: Dat is bekeken. Het is ons gebleken dat dit om twee redenen geen begaanbare weg is. De eerste reden is dat dit tot veel file kan leiden als je de ene vrachtwagen uit het verkeer moet trekken en de andere doorlaat. Bij de vrachtwagens die je nog net wel doorlaat, kan de belasting ten tweede zeer zwaar zijn omdat de vrachtauto tjokvol is gestopt. Op deze manier kan de vrachtwagen wel degelijk te zwaar zijn en kan er een veiligheidsrisico optreden. Waarom kan het bij bussen wel? Bussen zijn maximaal twintig ton en wegen dus veel minder dan de zwaarste vrachtauto's van vijftig ton. Bovendien zijn bussen veel eenduidiger beladen. Je kunt een bus niet voller stoppen dan dat je iedere stoel bezet en een paar koffers onderin laadt. Een bus kun je niet tjokvol stoppen met allerlei materiaal. Daarom bestaat dat gevaar daar niet. Ondanks alle moeilijkheid op dit moment ben ik blij voor de mensen in Almere en Amsterdam dat ik nu tenminste nog verantwoord kan zeggen dat de bussen erover heen kunnen. Sommige vrachtwagens eruit en andere niet, lijkt mij geen goede oplossing.

Het is een vervelend moment, maar ik vind dat wij elkaar en de generatie politici voor ons niet te veel onrecht moeten aandoen. Nu blijkt dat er onderhoud noodzakelijk is. Als dat zomaar politici uit de voorbije generaties zou zijn toe te rekenen, dan hebben niet alleen Nederlandse politici het slecht gedaan, maar politici in heel Europa. Heel veel landen in Europa zijn namelijk verrast door dit probleem. Dat is spijtig, maar het is niet anders.

Vragen van het lid Kant aan de minister voor Jeugd en Gezin over **de gestegen wachtlijsten in de jeugdzorg**.

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Vorig jaar is er in de jeugdzorg keihard gewerkt om de wachtlijsten weg te werken. 5000 kinderen op de wachtlijst hebben zorg gekregen en zijn geholpen. Een inventarisatie van de jeugdzorg geeft helaas aan dat de wachtlijsten weer groeien. Op dit moment wachten 1600 kinderen te lang, veel te lang. Als deze groei doorzet, zitten wij aan het eind van jaar weer op 5000 wachtende kinderen. De redenen zijn dat er sprake is van een blijvende stijging van het aantal kinderen dat hulp nodig heeft, dat kinderen langer hulp nodig hebben, maar vooral dat het extra geld dat vorig jaar werd uitgetrokken, geen structureel maar tijdelijk geld is. Je kunt dan verwachten dat dit gebeurt. Het is hetzelfde als met een extra kassa in de supermarkt. Op het moment dat je een extra kassa opent bij de supermarkt, verdwijnen de wachtrijen. Op het moment dat je die kassa weer sluit, kun je verwachten dat er opnieuw wachtrijen ontstaan. Het is natuurlijk niet zo erg als wij allemaal even moeten wachten bij de supermarkt, maar het is natuurlijk heel erg als het gaat om kinderen die wachten op noodzakelijke hulp.

Natuurlijk moet je ook fors inzetten op het voorkomen dat die wachtrijen ontstaan, dat kinderen in de problemen komen en dat zij in de jeugdzorg terecht komen. Wij