

Vergaderjaar 2017–2018

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 96

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2018

Met deze brief informeer ik uw kamer over de staat van onderhoud van wegen en bruggen in Noord Holland. Hiermee reageer ik ook op het ordedebat van 11 april 2018 waarin is gesproken over het onderzoek van Noord-Holland Nieuws en EenVandaag over de staat van onderhoud van onze wegen en bruggen (Handelingen II 2017/18, nr. 72, item 6).

In samenhang daarmee beantwoord ik vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht «Risico op instorten bij zeker honderd bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud» (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 2517) en de aanvullende vragen van het lid Gijs van Dijk (PvdA) over het bericht «Onacceptabel risico» op instorten bruggen en viaducten in Noord-Holland (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 2516). Deze vragen heb ik ontvangen op 12 april 2018 respectievelijk 13 april 2018. De antwoorden zijn als bijlage 2 respectievelijk bijlage 3 bij deze brief gevoegd.

Algemeen

In mijn brief van 17 januari 2018 (Kamerstuk 29 385, nr. 95) heb ik het belang onderstreept om de bestaande infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen. Dit is nodig omdat veel objecten op leeftijd zijn. Het programma Vervanging en Renovatie richt zich op de aanpak van de objecten die het einde van hun levensduur naderen. Deze investering in de bestaande infrastructuur is van groot belang om de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid maar ook de veiligheid van de infrastructuur te kunnen blijven garanderen. Uitval en storingen kunnen leiden tot maatschappelijke hinder en economische schade. Investeren in de bestaande infrastructuur is naast aanleg van nieuwe wegen noodzakelijk en effectief en verdient naar mijn mening de volle aandacht. Met die ambitie ben ik volop aan de slag. De financiële omvang van het

programma Vervanging en Renovatie neemt toe van circa € 150 mln. per jaar tot 2020, tot gemiddeld circa € 350 mln. per jaar voor de periode na 2020. In lijn hiermee worden de middelen die vrijkomen door de verlenging van het MIRT bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal.

Op 21 november 2016 informeerde mijn voorganger uw Kamer over de staat van de bruggen in het Hoofdwegennet (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60). Deze brief bevat een uitgebreide beschrijving van de werkwijze met betrekking tot het inspecteren en onderhouden van de door Rijkswaterstaat beheerde infrastructuur. De inspecties bestaan uit dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en de instandhoudingsinspecties die voor objecten als bruggen en viaducten eens in de zes jaar worden uitgevoerd.

Bij de instandhouding van de infrastructuur is een doelmatige inzet van middelen het uitgangspunt. Dit betekent dat onderhoud wordt gepleegd als dit noodzakelijk is, niet te laat maar vanuit oogpunt van doelmatigheid ook niet te vroeg. Rijkswaterstaat werkt daarbij risico gestuurd: er wordt bij het treffen van maatregelen een bewuste afweging gemaakt tussen inzet van middelen, de hinder voor het verkeer, samenhang met andere (regionale) projecten en het beheersen van risico's. De veiligheid van de gebruikers staat daarbij altijd voorop.

Ik wil benadrukken dat inspecties dienen om de werkelijk staat van een object vast te stellen. Op basis van de resultaten hiervan wordt een advies gegeven voor een interventie of maatregel. Inspecties vervullen daarmee een cruciale rol in het systeem van het risico gestuurd beheer en onderhoud. Dat wil niet zeggen dat inspecties een volledig dekkende voorspellende waarde hebben; incidenten kunnen zich altijd voordoen. Zelfs bij net opgeleverde, nieuwe infrastructuur is er altijd een risico op gebreken of storingen.

Om die reden kan ook niet uitgesloten worden dat er soms acute maatregelen moeten worden getroffen. Het spreekt voor zich dat bij Rijkswaterstaat en bij de marktpartijen die in opdracht van RWS inspecties en onderhoud uitvoeren, alles erop gericht is om risico's te beheersen en incidenten te voorkomen en als deze zich toch voordoen de gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken.

Reactie op de berichtgeving.

Kern van de berichtgeving van NH-nieuws en EenVandaag is dat er in Nederland een risico zou bestaan op het instorten van bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud en dat er een onacceptabel risico zou bestaan op het instorten van bruggen en viaducten in Noord-Holland. Dit concluderen zij op basis van 212 onderhoudsrapporten van objecten in Noord-Holland. Zij hebben vervolgens 14 voorbeelden genoemd van objecten in Noord-Holland waar sprake zou zijn van onacceptabele risico's. De inspectierapporten over de objecten, zoals die zijn geleverd aan EenVandaag en NH-Nieuws komen voort uit de instandhoudingsinspecties. De daarin gehanteerde risicoclassificatie is opgenomen in bijlage 1.

De bruggen en viaducten in beheer bij het Rijk worden adequaat onderhouden. Veel van deze objecten zijn meer dan 50 jaar oud en naderen het einde van de levensduur. Door de toegenomen drukte en zwaarte van het verkeer is de belasting van de bruggen intensiever geworden. Dit zorgt daarmee op veel trajecten voor versnelde slijtage. Tijdens de bouw is destijds geen rekening gehouden met de huidige belasting. De toegenomen belasting van de bruggen kan leiden tot

vervroegde, noodzakelijke renovaties of vervangingen. Rijkswaterstaat doet er alles aan om storingen en incidenten te voorkomen en de hinder als gevolg daarvan zoveel mogelijk te beperken. Desalniettemin moeten we rekening houden met de mogelijkheid van een toename van storingen en incidenten. Ook kan het zijn dat de tekenen van ouderdom en slijtage zoals roestvorming en scheurvorming duidelijk zichtbaar zijn. Ik begrijp ook dat dit de vraag kan oproepen of de kunstwerken nog wel veilig zijn.

Ik wil voorop stellen dat Rijkswaterstaat altijd actie onderneemt als de veiligheid van de weggebruikers of vaarweggebruikers acuut in het geding is. In uiterste gevallen kan daarbij worden overgegaan tot een tijdelijke sluiting van een object en spoedherstel. Meestal is echter het instellen van een tijdelijke beperking in het gebruik zoals een aslastbeperking of een snelheidsbeperking in een dergelijk geval afdoende.

Ik herken de berichtgeving van NH-Nieuws en EenVandaag dat sprake zou zijn van een onveilige situatie daarom niet. Rijkswaterstaat heeft mij bevestigd dat bij de genoemde 14 objecten in beheer bij Rijkswaterstaat geen sprake is van instortingsgevaar of andere voor de (vaar)weggebruikers onveilige situaties.

Ik herken wel dat geadviseerde maatregelen niet altijd binnen de geadviseerde termijn worden uitgevoerd. Indien maatregelen uitgesteld worden tot na het (uiterste) adviesjaar is er sprake van uitgesteld onderhoud¹. Het uitstellen van onderhoud kan alleen als de veiligheid niet in het geding is en als het risico tot die tijd op een andere wijze afdoende wordt beheerst, bijvoorbeeld door het uitvoeren van extra inspecties om het risico goed te monitoren of andere, tijdelijke maatregelen zoals een beperking.

Dit kan ook het geval zijn met risico's met de kwalificatie «onacceptabel». Risico's met deze kwalificatie betreffen niet altijd een situatie met gevaar voor de veiligheid. De kwalificatie onacceptabel wordt ook gebruikt als een toename van het aantal gebreken en storingen wordt ingeschat. Er wordt dan een bandbreedte geadviseerd voor de periode waarbinnen een maatregel zou moeten worden uitgevoerd. Er kan bewust gekozen worden om maatregelen na het laatste jaar van de bandbreedte uit te voeren, bijvoorbeeld omdat onderhoud op een later moment gecombineerd kan worden met andere maatregelen. Dit kan efficiënt zijn en de hinder voor de weggebruiker beperken. Ook kan het zijn dat uit een (jaarlijkse) toestandsinspectie blijkt dat de situatie minder urgent is dan eerder gedacht bij de instandhoudingsinspectie.

Indien de veiligheid in het geding is worden echter altijd direct maatregelen genomen. Er is bij de genoemde objecten in Noord-Holland dan ook geen sprake geweest van instortingsgevaar of een andere voor de (vaar)weggebruikers onveilige situatie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹ Er is sprake van achterstallig onderhoud als de objecten niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

BIJLAGE 1

De volgende inspectiesoorten worden onderscheiden:

1. Dagelijkse schouw: een frequente en globale inspectie, gericht op actuele verandering aan een object waarbij een risico ontstaat voor de gebruiker.
2. Jaarlijkse toestandsinspectie: een inspectie om de huidige toestand van een object vast te stellen. Aan de hand van deze inspectie wordt de planning van het onderhoud getoetst en waar nodig bijgesteld.
3. Instandhoudingsinspectie (gemiddeld eens in de zes jaar): een combinatie van een bureaustudie en een inspectie aan het object om het risicoprofiel te actualiseren en dit te vertalen in onderhoudsmaatregelen gericht op het in stand houden van het object op de lange termijn.

De inspectierapporten over de objecten, zoals die zijn geleverd aan EenVandaag en NH Nieuws komen voort uit de instandhoudingsinspecties. De door Rijkswaterstaat gehanteerde risiconiveaus in deze rapporten zijn als volgt:

1. «Verwaarloosbaar»: kans van optreden is zeer klein. Bijvoorbeeld: een onderdeel is net nieuw, net vervangen of net onderhouden.
2. «Beperkt»: een risico kent een kleine kans en/of beperkte gevolgen. Het onderhoud kan met een lange bandbreedte worden ingepland. Bijvoorbeeld: een voegovergang is al een tijdje in gebruik, er zijn geen of weinig schades en op basis van de ontwerplevensduur mag verwacht worden dat deze nog zeker 10 jaar mee kan.
3. «Verhoogd»: een risico kent een vrij grote kans van optreden of grotere gevolgen. Bijvoorbeeld: dezelfde voegovergang heeft meerdere kleine schades of op basis van de referentie wordt verwacht dat deze nog ca. 5 jaar mee kan. Er wordt een onderhoudsmaatregel geadviseerd, maar deze hoeft niet direct uitgevoerd te worden.
4. «Hoog»: een risico met een vrij grote kans van optreden en grotere gevolgen. Bijvoorbeeld: de voegovergang met meerdere schades, waardoor ook vervolgschade ontstaat aan de onderliggende constructie of de ontwerplevensduur is bijna verstreken. Er wordt een onderhoudsmaatregel geadviseerd, deze moet in een periode met een korte bandbreedte worden uitgevoerd.
5. «Onacceptabel»: een risico met een grote kans van optreden en groot gevolg. Bijvoorbeeld: de schades aan de voegovergang hebben al schades veroorzaakt aan de onderliggende constructie. Er wordt een maatregel geadviseerd die op korte termijn (voor het uiterste adviesjaar) moet worden uitgevoerd. Het uitvoeren van deze of een alternatieve maatregel kan nodig zijn om de veiligheid te borgen maar ook om de functionaliteit te borgen en te voorkomen dat gebreken of storingen optreden.

Vragen van het lid Dijkstra (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Risico op instorten bij zeker honderd bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud» (ingezonden 12 april 2018, vraagnummer 2018Z06863).

1

Bent u bekend met het bericht «Risico op instorten bij zeker honderd bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud»?²

1

Ja.

2

Klopt de berichtgeving van zowel NH Nieuws als EenVandaag?

2

Ik deel de conclusie dat er sprake zou zijn van instortingsgevaar voor bruggen en viaducten in beheer van het Rijk niet. Zie voor nadere toelichting het antwoord op vraag 3 en ook de brief met de algemene reactie op de berichtgeving zoals ik die parallel met de antwoorden op deze vragen aan de Kamer heb gezonden.

3

Sinds wanneer is het bij u bekend dat er honderden bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud risico lopen op instorten?

3

Er is geen sprake van instortingsgevaar bij bruggen en viaducten. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van alle bruggen en viaducten die behoren tot het hoofd(vaar)wegennet. Om deze taken goed uit te kunnen voeren worden alle objecten periodiek geïnspecteerd. Van iedere controle wordt een rapport opgesteld. Naar aanleiding van een verzoek op basis van de wet Openbaarheid van bestuur hebben NH-Nieuws en EenVandaag in totaal 212 onderhoudsrapporten van objecten in Noord-Holland ter beschikking gekregen. NH-Nieuws en EenVandaag hebben vervolgens 14 voorbeelden genoemd van objecten in Noord-Holland waar sprake zou zijn van onacceptabele risico's. Rijkswaterstaat heeft de bevindingen van NH-Nieuws en EenVandaag ten aanzien van deze 14 objecten geanalyseerd. Daaruit is gebleken dat door reeds genomen passende maatregelen gericht op de genoemde onacceptabele risico's, deze zijn weggenomen en dat er geen sprake is van instortingsgevaar of een andere voor de (vaar)weggebruikers onveilige situatie.

Ik wil wel benadrukken dat incidenten nooit volledig zijn uit te sluiten en zeker niet bij infrastructuur die het einde van de levensduur heeft bereikt. Rijkswaterstaat doet er alles aan om risico's te beheersen en onderneemt altijd actie als uit de inspecties blijkt dat de veiligheid van de (vaar)weggebruikers in het geding is.

4

Hoe ernstig is de situatie met betrekking tot het instortingsgevaar van honderden bruggen en viaducten?

² NH Nieuws, 11 april 2018, «Risico op instorten bij zeker honderd bruggen en viaducten door achterstallig onderhoud» (<http://www.nhnieuws.nl/nieuws/222708/Risico-op-instorten-bij-zeker-honderd-bruggen-en-viaducten-door-achterstallig-onderhoud>) en EenVandaag, 11 april 2018, «Onderhoudsrapporten: «Onacceptabel risico» op instorten bruggen en viaducten Noord-Holland» (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/onacceptabel-risico-op-instorten-bruggen-en-viaducten-noord-holland-door-achterstallig-onderhoud/>).

4

Zie het antwoord op vraag 3.

5

Wat wordt er momenteel gedaan om eventueel instortingsgevaar te voorkomen?

5

Zie het antwoord op vraag 3.

6

In hoeverre is er een relatie met het recente programma «verjongen, vernieuwen en verduurzamen» en uw kamerbrief van 17 januari jl. om flink te investeren in onderhoud van bruggen, viaducten en tunnels?³ Waar zitten de eventuele verschillen en worden die ook aangepakt?

6

Er is een directe relatie met mijn brief van 17 januari 2018 waarin ik het belang heb onderstreept om de bestaande infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen. Veel objecten zijn in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw gebouwd. Om de veiligheid en het presteren van de infrastructuur blijvend op peil te houden moeten we de infrastructuur structureel monitoren en in stand houden. Dat biedt mogelijkheden om onze infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen. Bij het in stand houden van de infrastructuur speelt het programma Vervanging en Renovatie, naast het reguliere onderhoud, een belangrijke rol. Als gevolg van de toenemende leeftijd van de infrastructuur en het intensiever en zwaarder gebruik, neemt de omvang van het vervanging en renovatie programma toe. De gemiddelde jaarlijkse uitgaven voor vervanging en renovatie zullen, zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 17 januari 2018, navenant toenemen.

7

Kunt u een inschatting maken van het benodigde bedrag om deze bruggen, tunnels en viaducten tot een veilig en toekomstbestendig niveau te brengen?

7

Voor de benodigde budgetten verwijs ik u naar de instandhoudingsbijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds 2018 en naar de reservering voor het programma Vervanging & Renovatie eveneens opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds 2018 en nader gedetailleerd in de MIRT-bladen voor dit programma. Zoals ik in het antwoord op vraag 6 heb aangegeven groeit het voor het programma Vervanging en Renovatie beschikbare budget mee met de opgave binnen dit programma.

8

Hoe wordt de Kamer verder geïnformeerd over de bevindingen van EenVandaag en het NH-Nieuws en kan de Kamer de antwoorden voor het algemeen overleg MIRT op 21 juni 2018 ontvangen?

8

Ik verwacht u met deze antwoorden en brief met de algemene reactie op de bevindingen van EenVandaag en NH-Nieuws voldoende te hebben geïnformeerd.

³ «Kamerbrief over Programma vervanging en Renovatie voor bruggen, tunnels, sluisen en wegen», 17 januari 2018 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/01/17/verjongen-vernieuwen-verduurzamen>).

Vragen door het lid Van Dijk (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Onacceptabel risico» op instorten bruggen en viaducten in Noord-Holland (ingezonden 13 april 2018, vraagnummer 2018Z06927).

1

Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving van EenVandaag en NH-Nieuws over het zeer gebrekkige onderhoudsniveau en de grote risico's op instorten van bruggen en viaducten in de provincie Noord-Holland? Zo ja, in welke mate was u hier bekend mee en hoe beoordeelt u deze schokkende constatering op basis van de beoordeling van ruim 200 onderhoudsrapporten die opgevraagd zijn bij Rijkswaterstaat?⁴

1

Ja, naar aanleiding van een verzoek op basis van de wet Openbaarheid van bestuur hebben NH-Nieuws en EenVandaag in totaal 212 onderhoudsrapporten van objecten in Noord-Holland ter beschikking gekregen. NH-Nieuws en EenVandaag hebben vervolgens 14 voorbeelden genoemd van objecten in Noord-Holland waar sprake zou zijn van onacceptabele risico's.

Er is geen sprake van instortingsgevaar bij bruggen en viaducten. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van alle bruggen en viaducten die behoren tot het hoofd(vaar)wegennet. Om deze taken goed uit te kunnen voeren worden alle objecten periodiek geïnspecteerd. Van iedere controle wordt een rapport opgesteld. Rijkswaterstaat heeft de bevindingen van NH-Nieuws en EenVandaag ten aanzien van deze 14 objecten geanalyseerd. Daaruit is gebleken dat door het nemen van passende maatregelen gericht op de genoemde onacceptabele risico's, deze zijn weggenomen en dat er geen sprake is van instortingsgevaar of een andere voor de (vaar)weggebruikers onveilige situatie.

Incidenten zijn nooit volledig uit te sluiten. Rijkswaterstaat doet er echter alles aan om risico's te beheersen en onderneemt altijd actie als uit de inspecties blijkt dat de veiligheid van de (vaar)weggebruikers direct in het geding is

2

Hoe beziet u de constatering in de berichtgeving dat dit enorme risico voor de veiligheid van bruggen en viaducten niet alleen voor de provincie Noord-Holland geldt maar eigenlijk voor dergelijke infrastructuur in heel Nederland?

2

De staat van de bruggen en viaducten in beheer van Rijkswaterstaat in Nederland wijkt gemiddeld genomen niet af van de staat van de bruggen en viaducten in beheer van Rijkswaterstaat in Noord-Holland. Zoals hiervoor aangegeven deel ik de conclusie dat er sprake zou zijn van instortingsgevaar voor bruggen en viaducten in beheer van het Rijk niet. Dat geldt dus voor Noord-Holland maar ook voor de rest van het land.

3

Is het bijvoorbeeld correct dat er bij meerdere viaducten van knooppunt Amstel door overbelasting scheuren in het beton zitten en dat er te weinig wapening in het beton zit waardoor de dragende constructie de huidige belasting niet aan kan? Zo ja, waarom is er in dit geval nog niks gedaan

⁴ EenVandaag, 11 april 2018, Onderhoudsrapporten: «Onacceptabel risico» op instorten bruggen en viaducten Noord-Holland (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/onderhoudsrapporten-onacceptabel-risico-op-instorten-bruggen-en-viaducten-noord-holland/>).

met de door het adviesbureau Royal Haskoning in 2014 geadviseerde maatregelen voor versterking van de constructie?

3

Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van het betreffende inspectierapport een second opinion laten uitvoeren. De uitkomst was dat er geen direct veiligheidsrisico aan de orde was. Wel bleek daaruit de noodzaak tot versterkingsmaatregelen, welke tijdig in 2018 worden uitgevoerd.

4

Is het daarnaast bijvoorbeeld correct dat er veel mankementen geconstateerd zijn aan de aanlegsteigers van de veerboot tussen Texel en Den Helder en dat gebruikers en personeel daardoor meer gevaar lopen? Klopt het dat groot onderhoud pas is voorzien voor 2022–2023? Zo ja, hoe verhouden de gebrekkige staat en het vergrote risico voor gebruikers alsmede de lange termijn voor groot onderhoud zich tot elkaar wat betreft de noodzakelijke veiligheid waar mensen hier van uit moeten kunnen gaan?

4

Het is correct dat er meerdere mankementen aan de aanleginrichtingen zijn geconstateerd. Vervanging van de aanleginrichting wordt voorbereid en is voorzien in de periode 2022–2024 binnen het programma Vervanging en Renovatie. In het reguliere overleg dat RWS met TESO heeft zijn recent alle onacceptabele en hoge risico's besproken. Afgesproken is dat in 2018 beheersmaatregelen voor de valbeveiliging van de beweegbare brug worden genomen. Dit is inmiddels gerealiseerd. Voor de andere geconstateerde risico's wachten we niet tot de renovatie, maar bekijkt Rijkswaterstaat per risico wanneer ingrijpen noodzakelijk wordt. Dit om de veiligheid blijvend te garanderen. Inspecties van de onderhoudsaannemer en eigen inspecties leveren daartoe de actuele status op veiligheidsgebied en geven inzicht in de noodzaak tot eventueel ingrijpen.

5

Hoe kan het dat bij verschillende geconstateerde gebreken aan onder andere bruggen en viaducten, die ook als zeer risicovol en onacceptabel omschreven worden, dringende maatregelen niet genomen zijn of onderhoud in sommige gevallen nog vele jaren vooruitgeschoven wordt?

5

Indien bij een object een onacceptabel risico wordt geconstateerd waarbij de veiligheid van de gebruikers in het geding is, worden direct maatregelen genomen. De kwalificatie onacceptabel wordt ook gebruikt voor bijvoorbeeld risico's op een toename van het aantal gebreken en storingen. Er wordt dan een bandbreedte geadviseerd voor de periode waarbinnen een maatregel zou moeten worden uitgevoerd. Er kan bewust gekozen worden om maatregelen na het laatste jaar van de bandbreedte uit te voeren, bijvoorbeeld omdat onderhoud op een later moment gecombineerd kan worden met andere maatregelen. Dit kan efficiënt zijn en de hinder voor de weggebruiker beperken. Ook kan het zijn dat uit een (jaarlijkse) toestandsinspectie blijkt dat de situatie minder urgent is dan eerder gedacht bij de instandhoudingsinspectie. Het uitstellen van maatregelen kan echter alleen als de veiligheid niet in het geding is en als het risico tot die tijd op een andere wijze afdoende wordt beheerst, bijvoorbeeld door het uitvoeren van extra inspecties of tijdelijke versterkingsmaatregelen.

6

Deelt u de in de berichtgeving geuite constatering dat de gebrekkige staat van de bruggen en viaducten en het gebrek aan onderhoud voorkomt uit

de strijd tussen financiële middelen voor nieuw aan te leggen infrastructuur en benodigde geld voor onderhoud, waarbij die laatste noodzaak veelal aan het kortste eind lijkt te trekken bij deze strijd? Zo ja, bent u het eens dat dit betekent dat dit een andere prioritering van financiële middelen vraagt, waarbij onderhoud en dus veiligheid meer voorop gesteld wordt? Zo nee, waarom niet?

6

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 17 januari 2018 vind ik het effectief en nodig om naast aanleg te investeren in het verjongen en vernieuwen van bestaande infrastructuur omdat uitval en storingen leiden tot maatschappelijke schade. Komende jaren wordt er als gevolg van de toegenomen leeftijd van de infrastructuur daarom fors meer geïnvesteerd in het vervangen en renoveren van de bestaande infrastructuur. Ik verwijs daarbij ook naar de brief inzake voortgang MIRT (2015–2016, 34 300 A, nr. 70) waarin is aangegeven dat de middelen die vrijkomen door de verlenging van het MIRT bij voorrang worden ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal.

7

Hoe beoordeelt u de reactie van organisaties, zoals de ANWB en werkgeversorganisatie VNO-NCW, die deze situatie met groot achterstallig en meerjarig onderhoud en de grote veiligheidsrisico's als onacceptabel betitelen?

7

Zoals ik hiervoor heb aangegeven, deel ik de berichtgeving dat er sprake zou zijn van instortingsgevaar voor bruggen en viaducten in beheer van het Rijk niet.

8

Hoe verklaart u de forse discrepantie tussen de geconstateerde onderhoudsgebreken, de daarbij behorende toegenomen risico's en onveiligheid die uit de onderhoudsrapporten blijken en de bagatelliserend overkomende reactie vanuit Rijkswaterstaat waarin wordt gesteld dat er van onveiligheid geen sprake zou zijn?

8

Rijkswaterstaat stelt de veiligheid van de infrastructuur altijd voorop en neemt in voorkomende gevallen direct passende maatregelen. Ik hoop met de antwoorden op uw vragen en de brief met de algemene reactie op de bevindingen meer en afdoende uitleg te hebben gegeven.

9

Bent u bereid om met spoed actie te ondernemen met betrekking tot de veiligheid van dergelijke infrastructurele voorzieningen, waarbij snelle maatregelen nodig zijn om te zorgen dat verkeersgebruikers er zeker van kunnen zijn dat deze bruggen en viaducten veilig zijn? Zo nee, waarom niet?

9

Indien bij een object een risico wordt geconstateerd waarbij de veiligheid van de gebruikers in het geding is worden direct maatregelen genomen door Rijkswaterstaat. Er is dus geen noodzaak om aanvullende acties te nemen bovenop de bestaande aanpak. Naast het reguliere onderhoud wordt binnen het programma vervanging en renovatie de komende jaren een groot aantal objecten en kunstwerken aangepakt. Verder verwijs ik graag nogmaals naar mijn brief van 17 januari 2018 met kenmerk

RWS-2017/49054 waarin ik het belang om de infrastructuur te verjongen en vernieuwen heb aangegeven.

10

Bent u bereid de Kamer gedetailleerd te informeren over de wijze waarop u deze onacceptabele risico's structureel gaat aanpakken de komende jaren, in welke mate de extra middelen (circa € 200 miljoen extra) voor vernieuwing van de infrastructuur hier toereikend voor zou zijn en hoe u de veiligheidsrisico's denkt te kunnen beheersen? Zo nee, waarom niet?

10

Over de inzet van de middelen voor het programma Vervanging en Renovatie informeer ik de Kamer jaarlijks via de begroting en het MIRT-overzicht. Daarin zijn de objecten die binnen dit programma worden aangepakt – inclusief planning en beschikbaar budget – opgenomen. In de instandhoudingsbijlage van de begroting van het Infrastructuurfonds en het jaarverslag wordt de Kamer daarnaast onder meer geïnformeerd over de door Rijkswaterstaat geleverde prestaties op het gebied van beheer en onderhoud, de omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud en de beschikbare budgetten en verwachte budgetbehoefte voor instandhouding.