

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

### 2516

Vragen door het lid **Gijs 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).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 juni 2018).

#### Vraag 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?<sup>1 2</sup>

#### Antwoord 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.

<sup>1</sup> 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/>)

<sup>2</sup> NH Nieuws, 11 april 2018, Verdieping: Risico op instorten Noord-Hollandse bruggen en viaducten door grootschalig achterstallig onderhoud (<http://www.nhnieuws.nl/nieuws/222699/Verdieping-Risico-op-instorten-Noord-Hollandse-bruggen-en-viaducten-door-grootschalig-achterstallig-onderhoud>)

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

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.

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

#### Antwoord 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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. Afsproken 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 6

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 17 januari 2018 (Kamerstuk 29 385, nr. 95) 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 (Kamerstuk 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.

#### Vraag 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?

#### Antwoord 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.