

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

2351

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de slechte staat van onderhoud van bruggen rond Rotterdam* (ingezonden 23 juni 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 juli 2017).

Vraag 1

Heeft u het bericht «Slechte staat bruggen speelt verkeer parten» gelezen?¹.

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat de bruggen om Rotterdam zo slecht zijn onderhouden dat de kans op een storing en daarmee een totaal verkeersinfarct met de dag groeit? Zo nee, wat is dan volgens u de staat van onderhoud van deze bruggen?

Antwoord 2

Dit bericht klopt niet. De bruggen om Rotterdam, in beheer bij het Rijk, worden adequaat onderhouden. Desondanks zijn bruggen kwetsbare schakels in het netwerk.

De kwetsbaarheid is het gevolg van toegenomen drukte en zwaarte (meer én zwaarder) van het verkeer waardoor de belasting van de bruggen zwaarder is geworden. Veel van deze bruggen zijn bovendien meer dan 50 jaar oud. Tijdens de bouw is destijds geen rekening gehouden met de huidige belasting. De toegenomen belasting van de bruggen kan leiden tot vroegde, noodzakelijke renovaties of vervangingen. Met de mogelijkheid van een toename van het aantal storingen en incidenten dienen we rekening te houden. Rijkswaterstaat werkt hard om de hinder die hieruit voortkomt zoveel mogelijk te beperken.

De meeste bruggen om Rotterdam zijn «beweegbaar» en hebben een belangrijke functie voor het intensieve verkeer over het water. Beweegbare bruggen zijn meer gevoelig voor storingen en incidenten.

¹ <http://www.ad.nl/rotterdam/slechte-staat-bruggen-speelt-verkeer-parten~a628897f/>

In het kader van adequaat onderhoud voert Rijkswaterstaat dagelijkse schouw, jaarlijkse toestandsinspecties en visuele instandhoudingsinspecties een keer per zes jaar uit aan de bruggen. Daarnaast vinden eventuele detailonderzoeken plaats, bijvoorbeeld bij voorgenomen wegwitbreidingen. Op grond van de resultaten wordt een onderhoudsprogramma vastgesteld. Bij einde levensduur zijn renovatie of vervangingen noodzakelijk. Hiervoor heb ik een vervangings- en renovatie programma ingesteld dat de komende decennia zijn beslag zal krijgen. In dit programma is ook een aantal bruggen om Rotterdam opgenomen. Voor werkzaamheden aan bruggen wordt steeds een globale planning opgesteld. Deze planning is flexibel. Soms kan het efficiënt zijn om werkzaamheden uit te stellen.

Zeer recentelijk heb ik de Kamer bij brief van 10 juli 2017, kenmerk RWS-2017/26031 geïnformeerd over de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet.

Vraag 3

Klopt het beeld dat juist rond Rotterdam de bruggen in een slechte staat van onderhoud zijn? Zo nee, wat is het juiste beeld? Zo ja, wat is de oorzaak daarvan?

Antwoord 3

Nee, dat beeld klopt niet. Zie antwoord bij vraag 2.

Vraag 4

Kent u het genoemde onderzoek van ingenieurbureau Sweco? Wat is uw visie op dat onderzoek? Deelt u conclusie dat als één of meerdere bruggen tijdens de spits uitvallen praktisch al het verkeer in Rotterdam stilstaat?

Antwoord 4

Ja. Duidelijk is dat een (fictieve) stremming van de A20, de A16 of de A15 tot forse hinder en vertragingkosten leidt.

Toch laat het model ook zien dat het netwerk met alternatieve verbindingen er voor zorgt dat Rotterdam bereikbaar blijft. Juist daarom heb ik de afgelopen kabinetsperiode ingezet op nieuwe verbindingen (Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam) om de robuustheid van het Hoofdwegennet rond Rotterdam te vergroten waarmee de economische groei en toenemende mobiliteit worden gefaciliteerd.

Vraag 5

Deelt u de conclusie van de bouw- en transportorganisaties dat een scenario waarbij Rotterdam getroffen wordt door een omvangrijk verkeersinfarct niet ondenkbeeldig is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, in welke mate speelt de slechte staat van onderhoud van de bruggen daarbij een rol?

Antwoord 5

Storingen en stremmingen zijn niet altijd te voorkomen. Een gelijktijdige stremming van twee bruggen komt echter zelden voor. Ondertussen wordt met verkeersmanagement gezorgd dat bij een stremming de regio bereikbaar blijft. Rotterdam heeft verschillende alternatieve routes en vervoerswijzen. Samen met regionale partners werk ik binnen de Verkeersonderneming aan de bereikbaarheid van de regio en het aanpakken van verstoringen binnen het netwerk. Zoals gezegd, werk ik met de aanleg van de Blankenburgverbinding en de A16 Rotterdam aan het verder robuust maken van het Hoofdwegennet rond Rotterdam.

De rol hierbij van de onderhoudstoestand van de bruggen om Rotterdam heb ik in vraag 2 beantwoord.

Vraag 6

Deelt u de conclusies uit het rapport dat er gemiddeld 4 tot 5 miljoen euro filekosten per dag worden gemaakt als de Van Brienoordbrug voor zowel personenauto- als vrachtverkeer is afgesloten? Hoe verhouden dergelijke kosten zich tot de kosten van goed en tijdig onderhoud?

Antwoord 6

Als gevolg van de stremming van de brug voor zowel personenauto- en vrachtautoverkeer ontstaat er schade voor particulieren en bedrijfsleven. De hoogte van het in het rapport genoemde bedrag is zeker een overschatting omdat een deel van de gebruikers in de praktijk het tijdstip, de vervoerswijze of de reis als geheel zullen aanpassen.