

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009**

**Nr. 75**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2009

Zoals ik uw Kamer heb toegezegd in de brief Project Renovatie Bruggen: onderzoek kunstwerken, van 19 september 2008 (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 3) en het AO bedienen op afstand (Kamerstuk 31 700 A, nr. 14) geef ik u hierbij mijn eerste beeld over de mogelijk noodzakelijke renovatie/vervanging van de zogenaamde natte kunstwerken (stuwen, schutsluizen, gemalen, spuisluisen, uitwateringssluizen, stormvloedkeringen en een aantal bruggen met pijlers in de vaarweg).

De problematiek bij deze kunstwerken is grotendeels vergelijkbaar met de problematiek bij de stalen en betonnen bruggen (brief Project Renovatie Bruggen: onderzoek kunstwerken, 19 september 2008). Het gaat in beide gevallen om kunstwerken, die door veranderde omstandigheden en intensiever gebruik dan was beoogd bij het ontwerp, wellicht een kortere levensduur kennen. Er is daarnaast een aantal verschillen:

- Bij natte kunstwerken zit de problematiek in belangrijke mate op niet zichtbare en moeilijk te inspecteren plaatsen (onder water, onder de grond).
- De wijze van beoordelen en techniek die nodig zijn om hier goed zicht op te krijgen, zijn vrij nieuw en deels nog in ontwikkeling
- Natte kunstwerken zijn gemiddeld aanzienlijk ouder dan de stalen en betonnen bruggen (circa 1/3 is gebouwd vóór 1940)

De kern van de problematiek bij de natte kunstwerken is dat de samenloop van de effecten van veroudering, intensiever gebruik (veel meer en grotere schepen met meer waterverplaatsing, verhoging van waterstanden in de stuwpannen), vermoeiing van staalconstructies en betonrot het functioneren van de waterwegen en waterhuishouding gaat aantasten. De mate en het tempo waarin zijn nog onvoldoende duidelijk. In een aantal gevallen zal dit betekenen dat kunstwerken eerder vervangen of gerenoveerd moeten worden. De toekomstige stijging van de waterpiegel (ten gevolge van klimaatverandering) vergroot het probleem. Op korte termijn is nog geen sprake van een veiligheidsrisico; wel van moge-

lijk grote economische schade bij daadwerkelijk van uitvallen van kunstwerken.

De inschatting van de kosten van renovatie, reparatie en vervanging en het tijdspad waarin deze kosten optreden kent nog een grote mate van onzekerheid.

Het is duidelijk dat het nodig is om inspecties uit te voeren, zodat een helder beeld ontstaat, duidelijk wordt welke acties nodig zijn om de problematiek beheersbaar te houden, te voorkomen dat kunstwerken uitvallen en om een beter beeld te krijgen van de benodigde vervangingsinvesteringen.

Rijkswaterstaat heeft reeds een start gemaakt met deze inspecties. De kunstwerken met de grootste risico's voor veiligheid en economisch belang worden het eerst geïnspecteerd.

Rijkswaterstaat bekijkt samen met TNO hoe zo efficiënt mogelijk kan worden geïnspecteerd om zo snel mogelijk een voldoende betrouwbaar beeld neer te zetten. De eerste resultaten van dit onderzoek worden rond de zomer 2010 verwacht. Zodra deze resultaten bekend zijn zal ik u nader informeren.

Om per object de exacte staat van onderhoud vast te stellen zijn diepgaande inspecties per object nodig. Vanwege het grote aantal objecten, de complexiteit en de hiervoor benodigde specialistische marktcapaciteit, zal hiermee enige jaren gemoeid zijn.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa