

3

Vragenuur

Vragenuur

Vragen Veltman

Vragen van het lid Veltman aan de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, bij afwezigheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, over **het bericht "Tientallen viaducten slijten sneller door ontwerpfout: Direct drama voor het vrachtverkeer"**.

De voorzitter:

Wij heten nu van harte welkom de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef graag het woord aan mevrouw Veltman van de VVD voor het stellen van haar vraag aan de staatssecretaris. Het woord is aan haar.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. We willen veilig over onze wegen kunnen rijden. In het antwoord op mijn schriftelijke vragen konden we eind vorige week allemaal in De Telegraaf lezen dat niet alleen de viaducten op de A12 bij Velperbroek problemen hebben, waardoor er hinder is voor vrachtverkeer omdat de wapening van het beton sneller verouderd dan was voorzien, maar dat ook bij nog tientallen andere viaducten in Nederland dit probleem speelt. Dit speelt op stuk voor stuk belangrijke verkeersaders, waar veel mensen langs moeten om naar hun werk te gaan, bijvoorbeeld bij alle acht viaducten van het Prins Clausplein in Den Haag. Maar ook de A6 en de A1 moeten eraan geloven.

De VVD is zich rot geschrokken van dit nieuws. Iedereen moet veilig over onze wegen kunnen rijden. Ik wil daarom van de staatssecretaris weten wat de plannen zijn om ervoor te zorgen dat de viaducten die deze constructie hebben, veilig gebruikt kunnen blijven worden. Waarom heeft het zo lang geduurd om de viaducten en bruggen met de grootste risico's in beeld te brengen, terwijl al in 2021 bij een eerste inspectie problemen zijn geconstateerd? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat mensen zich geen zorgen hoeven te maken over Italiaanse toestanden hier in Nederland, nu en in de toekomst? Kan de Kamer een concrete planning krijgen van het aanpakken van de veiligheid van de viaducten en de mogelijke budgettaire gevolgen die dit gaat hebben voor de begroting?

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. Dank ook aan mevrouw Veltman van de VVD voor de gestelde vragen. Dit is, denk ik, een terecht punt. We zijn allemaal geschrokken van de situatie zoals die op dit moment op ons af is gekomen. Maar de situatie is niet onverwacht. Eigenlijk zijn er sinds een aantal jaren, al sinds 2022, meerdere acties vanuit Rijkswaterstaat geweest om onderzoek te doen naar deze tand-nokconstructies, die binnen Nederland veelvuldig zijn gebruikt in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Dan praten we over in totaal ongeveer 100 viaducten. Bij nadere

inspectie in de afgelopen jaren is bij ongeveer 90 viaducten ontdekt dat de constructie met de huidige kennis eigenlijk verkeerd is geweest. Bij zeventien bruggen hebben we nader onderzoek gedaan en hebben we vastgesteld dat ze acuut moeten worden aangepakt. Mevrouw Veltman noemde al een aantal voorbeelden: de A1, Velperbroek, de A12 en het Prins Clausplein. Het gaat in totaal om zeventien bruggen op zes locaties waar we eigenlijk met noodconstructies aan de gang moeten gaan om ervoor te zorgen dat het verkeer er gewoon gebruik van kan blijven maken.

Laten we heel wel wezen: het verkeer kan op dit moment op veilige wijze over deze viaducten zijn weg blijven vervolgen. Het enige wat wij hebben gedaan, is bij Velperbroek zwaar transport, dus zwaar vrachtverkeer, van de weg af leiden. Dat moet beneden als het ware de rotonde rechtdoor nemen en vervolgens de snelweg weer op gaan. Dat is de maatregel die genomen is om te voorkomen dat de belasting van het viaduct gevaarlijke situaties kan opleveren. Tegelijkertijd wordt er conform de planning in april een constructie aangebracht om te voorkomen dat het verder gevaar kan opleveren. Dat antwoord is ook schriftelijk gegeven aan de heer Van Dijk van NSC. We moeten alleen wel bekijken of dat voldoende is om vrachtverkeer weer over dat viaduct te kunnen laten rijden of dat het door moet blijven rijden volgens de constructie die nu gekozen is.

Waarom heeft het zo lang geduurd? Nou, zoals ik al zei, gaat het om 100 viaducten. We hebben ze allemaal middels nadere inspectie in kaart gebracht om te bekijken welke consequenties er zijn en hoe die ondervangen kunnen worden. Daarbij staat de veiligheid altijd voorop. We hebben gelukkig ook gezien dat dit kabinet in het hooflijnenakkoord de afspraak heeft gemaakt dat de instandhoudingsopgave op nummer één staat, zowel op het spoor als op de weg. Voor het onderhoud op de weg is tot 2040 20 miljard uitgetrokken, juist om ervoor te zorgen dat de infrastructuur op orde blijft.

De zorgen over Italië snap ik. We hebben allemaal die verschrikkelijke beelden gezien. Maar juist de maatregel die we bij Velperbroek hebben genomen, is bedoeld om te voorkomen dat zo'n constructie kan instorten, zoals in Italië inderdaad is gebeurd. Dat is niet iets wat je moet willen. Afgelopen vrijdag was er een item bij Nieuwsuur, waarin een hoogleraar van de Technische Universiteit Delft hierover sprak. Ook de heer Louis — ik ben zijn achternaam even kwijt — van Rijkswaterstaat is in dat programma aan het woord geweest. Wij proberen te voorkomen dat dit gaat gebeuren in Nederland. Dat is juist de reden dat we nadere inspectie naar deze zeventien viaducten hebben laten uitvoeren en dat we zeggen dat we maatregelen moeten nemen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de antwoorden. Ik begrijp dat eraan gewerkt wordt, maar waar we natuurlijk naar op zoek zijn, is echt een diepgevoeld gevoel van urgentie. Ik vraag de minister en de staatssecretaris dus om daadkracht te tonen en tempo te maken. Het gaat om 100 viaducten. Ieder viaduct is weer een viaduct waar mensen overheen gaan. Ik vraag dus om hier tempo mee te maken.

Wij willen niet alleen veilig, maar ook vlot over onze wegen kunnen rijden. De problemen met de constructie van de

viaducten zorgen er ook voor dat we in Nederland meer vast komen te staan, doordat de viaducten worden afgesloten omdat ze niet veilig genoeg zijn voor het verkeer, te beginnen met het vrachtverkeer, maar bij een beetje tegenslag ook voor het gewone verkeer. Transport en mobiliteit is een belangrijke pijler van onze economie. Omdat veel van onze infrastructuur aan het einde van haar levensduur is, worden er steeds meer beperkingen opgeworpen. Die beperkingen zorgen ervoor dat we steeds meer vast komen te staan, dat alternatieve routes steeds drukker worden voor de gewone automobilist en dat ondernemers steeds meer kosten moeten maken. In het licht van deze economische gevolgen vraagt de VVD zich af hoe de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat onze wegen ook in de toekomst berijdbaar blijven, zodat de economie kan blijven draaien en groeien.

Staatssecretaris Jansen:

Dank ook voor deze tweede vraag over het tempo bij het onderzoek. Ja, natuurlijk voelen wij de urgentie. Dat is juist de reden waarom wij hier op deze manier mee omgaan. Wij zullen u zeker op de hoogte houden van de ontwikkelingen in dit dossier.

Daarnaast werd gesteld dat het verkeer vlot moet kunnen doorrijden, om te voorkomen dat particulieren, maar zeker ook zakelijke gebruikers, hier hinder van ondervinden, wat een nadelige invloed heeft op hun commerciële activiteiten. Wij hebben de instandhoudingsopgave op de weg, maar ook op het spoor. Dit kabinet heeft gezegd dat het daar fors geld voor uit gaat trekken. Dat betekent dat je op korte termijn af en toe overlast hebt, maar het zijn wel noodzakelijke investeringen om er op lange termijn voor te zorgen dat de infrastructuur op orde blijft en dat mensen op een veilige, snelle en vlotte manier van A naar B kunnen.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank voor de antwoorden. Ik ben ook blij dat het vorige kabinet daar al dappere stappen in heeft gezet. Een groot deel van onze infrastructuur is in het beheer van gemeenten en provincies. Ook daar zijn er bruggen en viaducten die aan het einde van hun levensduur zijn. Bekend is dat bij de meeste gemeenten en provincies geen goed beeld bestaat van wat precies de staat van het onderhoud van bruggen en viaducten is. Wat de VVD betreft is het startpunt van het oplossen van het probleem dat je weet wat je exact te doen hebt en waar de problemen zitten. Het beeld moet dus helder worden. De vragen aan de staatssecretaris zijn: hoe verloopt het contact hierover met de gemeenten op dit moment en bent u bereid het contact te intensiveren en ervoor te zorgen dat er een goed beeld komt van de staat van het onderhoud van alle bruggen en viaducten in Nederland?

Staatssecretaris Jansen:

Dat is ook een hele goede vraag van mevrouw Veltman. Wat er in 2022 gebeurde met de Mandelabrug in Zoetermeer, ligt ons allemaal nog vers in het geheugen. Ik denk dat wij de lessen die wij nu met Rijkswaterstaat trekken, over welke constructies in het hoofdwegennet welke gevolgen ondervinden van lekwater en erosieschade, heel duidelijk gaan delen met gemeenten en provincies. Je moet namelijk willen voorkomen dat ze daar toevallig tegen

aanlopen. Wij weten nu van deze situatie. We hebben er kennis over. Die gaan we delen met deze bestuurslagen.

De heer Heutink (PVV):

We hebben als Nederland de Deltawerken aangelegd. Nu hebben we niet alleen bij de hsl 10 bruggen die verkeerd zijn ontworpen, nee, we hebben er nu nog 90. Ik herhaal het nog maar een keer: we hebben 90 bruggen die verkeerd zijn ontworpen. Ik heb de volgende vragen aan de staatssecretaris. Hoe kan dat? Kunnen wij in Nederland geen bruggen meer ontwerpen? Wat gaat de staatssecretaris doen om dit in de toekomst te allen tijde te voorkomen? Hoe kan dit?

Staatssecretaris Jansen:

Dit is een gevolg van de manier van bouwen in de zestiger en zeventiger jaren. Met de huidige kennis en door de huidige stand van zaken zijn we tot de conclusie gekomen dat dit niet meer kan. Dat is ook de reden waarom twee jaar geleden is besloten om deze constructie niet meer te hanteren bij de aanleg van viaducten.

De heer Heutink (PVV):

Vorig jaar hebben we miljarden die waren bedoeld voor wegaanlegprojecten omgebogen naar onderhoud. Ik wil graag van de staatssecretaris weten of het klopt dat dit nog boven op de instandhoudingsopgave komt die we al hadden. Die was al enorm. Mijn vraag is wat dat voor consequenties heeft voor de wegaanlegprojecten die op pauze zijn gezet. Die moeten toch haast wel immens zijn, vraag ik aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Het bedrag van 20 miljard tot 2040 dat ik net noemde, is eigenlijk ook voor onderhoud en vernieuwing. Daarbij is op dit moment niet specifiek met deze opgave rekening gehouden. Hij zat wel in de planning omdat die viaducten hoe dan ook de komende jaren toe waren aan vernieuwing. Het feit dat dit nu versneld aan het licht is gekomen, betekent alleen dat we niet kunnen garanderen dat we met die 20 miljard uit gaan komen. Het is wel heel belangrijk; de veiligheid blijft voor ons vooropstaan. Dat is in elk geval de prioriteit.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

We weten natuurlijk al heel lang dat bruggen en wegen zo meteen echt onderhoud nodig hebben. In de jaren zestig hebben we tijdens de wederopbouw fantastische infrastructuur opgebouwd in Nederland, maar we hebben dat allemaal op hetzelfde moment gedaan. Op een gegeven moment krijgt al die infrastructuur dan ook ongeveer op hetzelfde moment kwalen. Toch heeft dit kabinet veel te weinig geld uitgetrokken voor de instandhouding van de infrastructuur. Ik vraag de staatssecretaris nu: gaat het kabinet na dit bericht dan ook al bij de Voorjaarsnota op zoek naar meer financiën om die instandhoudingsopgave met elkaar te klaren? We kunnen op deze manier namelijk hele grote problemen krijgen in het wegverkeer.

Staatssecretaris Jansen:

Dank aan de heer De Hoop voor deze vraag. Natuurlijk kijken we of de middelen die we op dit moment gereserveerd hebben, 20 miljard tot 2040, afdoende zijn. Op het moment dat er een nadere behoefte is, komen we natuurlijk naar de Kamer met een verzoek daartoe. We hebben dat alleen op dit moment nog niet goed in beeld. Daar is dus nader onderzoek voor nodig en dat gaat plaatsvinden. Als er een behoefte is, komen we daarmee zeker naar de Kamer terug.

wij iets afspreken met elkaar en dat de weggebruikers besluiten daar zelf een andere draai aan te geven.

De voorzitter:

Tot zover dit onderwerp. Dank aan de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu voor zijn aanwezigheid hedenmiddag.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik zag dat 17 van de 90 viaducten worden geprioriteerd. Dat betekent automatisch ook dat er 73 zijn die niet in dat prioritaire deel vallen. Daarbij vermoed ik dat het leeuwendeel onder het beheer van gemeentes zal vallen. Wetende dat middelen waarschijnlijk ook een knelpunt gaan zijn, kan ik me voorstellen dat gemeentes graag op korte termijn willen weten hoe de tijdlijn er ongeveer uit ziet, niet alleen voor die 17, maar voor de bredere scope van alle 90 werken. Kan de staatssecretaris toezeggen dat daar een brief over komt?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij zijn er ruim 3.000 viaducten die onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat vallen. Deze 90 die in beeld zijn gekomen, vallen allemaal onder die verantwoordelijkheid. Dat wil niet zeggen ... Laat ik dat beeld ook direct rechtzetten. Deze 17 zijn geprioriteerd, maar die andere 73 worden ook continu gemonitord om te kijken wat daar gebeurt en of daar op een gegeven moment ook extra prioritering nodig is. We hebben ze allemaal in beeld en we kijken bij allemaal wat de noodzakelijke stappen zijn, maar deze zeventien komen qua prioriteit als eerste in de rij.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het is een belangrijke zaak om over te spreken. Daarom heeft Nieuw Sociaal Contract hier, net als mevrouw Veltman, vorige week vragen over gesteld. Naar aanleiding van de beantwoording heb ik een aanvullende vraag over de handhaving. Er zijn maatregelen ingesteld bij Velperbroek. Ik lees in de beantwoording dat er gekeken wordt of er naast de ondersteuningsconstructie ook een weegsysteem kan worden aangebracht, zodat daaropvolgend kan worden geconcludeerd of het vrachtverkeer zich aan de beperkingen houdt en de ILT dan wel de politie kan gaan handhaven. Mijn vraag is heel simpel. Kan de staatssecretaris toezeggen dat er nu ook al gekeken wordt of men zich houdt aan de beperkingen en dat ook nu al, voordat die weegconstructie er is, politie en ILT kunnen worden opgeroepen om te handhaven en te zorgen dat die beperkingen echt worden opgevolgd?

Staatssecretaris Jansen:

Er wordt heel goed gemonitord wat daar gebeurt, of mensen zich houden aan het voorschrift dat zwaar verkeer van de weg af moet en via de rotonde uiteindelijk weer de weg op kan. Op de A7 bij Purmerend is dat in het verleden ook fout gegaan. Daar hebben we van geleerd. Dat is precies de reden waarom wij een weegpunt willen. In eerste instantie is de prioriteit het viaduct en in tweede instantie het monitoren wat er gebeurt in de komende periode. Als dat betekent dat het weegpunt er eerder moet komen omdat men zich niet aan de beperkingen houdt, dan gaat dat gebeuren. Daarnaast is er natuurlijk de handhaving. U noemt zelf de politie en de ILT. Ja, absoluut, want het kan niet zo zijn dat