4
Vragenuur

Vragenuur

Vragen Bikkers

Vragen van het lid Bikkers aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Brug A28 bij Nijkerk 'uit voorzorg' aan beide kanten dicht, verkeer omgeleid"**.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Bikkers voor zijn vragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat namens de fractie van de VVD. Ik heet de minister van harte welkom in de Tweede Kamer. Als u zover bent, meneer Bikkers, is het woord aan u.

De heer **Bikkers** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. De automobilist krijgt inmiddels het gevoel dat Rijkswaterstaat pas in beweging komt als de auto stilstaat. Dat beeld is ontstaan uit de problemen op bijvoorbeeld de A28, de A50 en de Norgerbrug. Pas als de weg wordt afgesloten, een spitsstrook dicht blijft of een brug maandenlang niet gebruikt kan worden, komt de overheid in actie. Sinds gisteren is de A28 bij Nijkerk volledig afgesloten. Rond de pijlers van de Hardenbergerbrug zijn zand en grind weggespoeld. Rijkswaterstaat kan de veiligheid daardoor niet meer garanderen. Laat ik daarover duidelijk zijn: als de veiligheid in het geding is, moet de weg dicht; veiligheid staat altijd voorop.

Juist daarom heb ik vragen over wat daaraan voorafging. Rijkswaterstaat wist namelijk al eerder van de uitspoeling, maar herstel stond pas in november gepland. Dan rijzen er vragen. Wanneer is dit probleem precies voor het eerst vastgesteld? Hoe is het risico sindsdien gemonitord? En vooral: waarom werd ervan uitgegaan dat er nog maanden gewacht kon worden? Wanneer verwacht de minister dat de brug weer veilig open kan? Wat wordt er ondertussen gedaan om te voorkomen dat Nijkerk en de omliggende gemeenten volledig vastlopen door omleidingen en sluipverkeer?

De **voorzitter**:
Het woord is aan de minister. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Bij een inspectie is vastgesteld dat de constructieve veiligheid van de Hardenbergerbrug niet langer kan worden gegarandeerd. Daarom is de brug in beide richtingen afgesloten en ook voor scheepvaart gestremd. Zoals de heer Bikkers ook al zei: veiligheid staat altijd voorop. In verband met zijn ouderdom wordt deze brug regelmatig geïnspecteerd. Dat noemen we een zogenaamd "verhoogd inspectieregime". Datzelfde geldt voor vergelijkbare bruggen. Dat zullen we ook blijven doen. Dit hebben wij de Kamer ook gemeld in de Staat van de Infrastructuur. Ook deze specifieke brug wordt daarin vermeld. Waar we verwachten vergelijkbare situaties aan te treffen, controleren we extra.

Deze brug is sinds maandag, begin van de middag, afgesloten. Toen is besloten om de brug te sluiten. Door de lage waterstanden van de afgelopen maanden — zoals bekend, hebben we te maken gehad met intensieve droogte — en door intensieve scheepvaart is er grind en zand weggespoeld, waardoor de damwanden van de brug te weinig tegendruk krijgen. Sinds het moment van afsluiting zijn alle inspanningen erop gericht om de brug zo snel mogelijk weer open te krijgen. As we speak zijn er werkschepen aan het werk — daar heb ik zonet nog een paar foto's van gekregen — om het zand en het grind de vaarweg weer in te krijgen. Er wordt non-stop, dag en nacht, 24 uur per dag doorgewerkt totdat het af is, zodat naar verwachting uiterlijk deze donderdagavond om 20.00 uur, en zo mogelijk eerder, de brug weer open kan en het verkeer weer over de A28 kan doorrijden.

Voorzitter. Dat over de brug, maar laat mij in het algemeen nog zeggen dat deze brug uit de jaren zestig stamt, net zoals heel veel infrastructuur in Nederland. Daarom moet die in het komende decennium vervangen worden. Dit is een van de meer dan 100 infrastructurele objecten die extra geïnspecteerd moeten worden omdat die tegen het eind van hun levensduur aan zitten. Hier zullen we de komende jaren ook flink in moeten investeren om Nederland bereikbaar en economisch gezond te houden. Dat is waarom de staatssecretaris en ik drie maanden na ons aantreden zijn begonnen met de grootste verbouwing van het Mobiliteitsfonds ooit, waarbij we miljarden verschuiven van nieuwe aanleg naar vernieuwing en onderhoud. Dat zijn geen leuke keuzes, maar die zijn wel noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederland door kan blijven rijden en de economie door kan blijven draaien.

De heer **Bikkers** (VVD):
Helder verhaal, maar dit incident staat natuurlijk niet op zichzelf. Op de A50 bleef een spitsstrook dagenlang dicht omdat overhangende takken het zicht van camera's blokkeerden. Precies hetzelfde probleem deed zich een jaar eerder al voor, dus het was te voorzien. Bij Assen blijft de Norgerbrug waarschijnlijk tot begin 2027 dicht omdat de boerenzwaluw onder de brug is gaan broeden. Het beeld dat hierdoor ontstaat, is ongemakkelijk: pas als een spitsstrook dicht moet, wordt er gesnoeid; pas als een brug niet meer veilig is, wordt er gerepareerd; pas als een wegverbinding maandenlang wordt afgesloten, wordt duidelijk hoe groot de gevolgen voor inwoners, ondernemers, binnenvaart en omliggende gemeenten zijn. Mijn vraag aan de minister is daarom niet alleen: wat gaan we vandaag doen aan dit huidige probleem? Het is een bredere en meer fundamentele vraag: deelt de minister dat hier sprake lijkt van een structureel probleem met vooruitkijken en preventief handelen als het gaat om onze infrastructuur? Wanneer gaat hij ervoor zorgen dat Rijkswaterstaat niet langer pas in beweging komt als de auto stilstaat? Gaat hij de problemen oplossen vóórdat er verkeersborden moeten komen waarop staat "weg afgesloten"?

Minister **Karremans**:
Ik denk dat we daar juist wel vandaag keuzes voor moeten maken. De keuzes die tien jaar geleden zijn gemaakt, merken wij namelijk vandaag, en alle keuzes die wij vandaag maken, merken ze over tien jaar. Dus om te voorkomen dat over tien jaar … Ik neem aan dat de heer Bikkers dan nog in de Kamer zit, maar ik weet niet of ik dan nog minister van

Infrastructuur en Waterstaat ben. Om die situatie te voorkomen, zullen we moeten investeren en zullen we uiteindelijk veel meer geld moeten steken in onderhoud en vernieuwing. Als we dat namelijk niet doen, weten we — dat is ook meerdere malen door Rijkswaterstaat gemeld in de Staat van de Infrastructuur — dat je steeds meer verstoringen en steeds meer afsluitingen krijgt, omdat de veiligheid natuurlijk altijd vooropstaat, wat ook dan het geval zal zijn. We moeten dus nu zorgen dat we goed investeren in vernieuwing en onderhoud om te voorkomen dat we in de toekomst nog meer problemen krijgen.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik had dit antwoord natuurlijk wel verwacht, maar mijn vraag is eigenlijk: hoe zorgen we ervoor dat we dit soort problemen voor zijn? Hoe zorgen we er met betere inspecties voor dat we er niet doorheen zakken op het moment dat het echt niet meer gaat en de brug echt onveilig is? Misschien kan de minister daar iets over zeggen. Als we namelijk kijken naar de bruggen — dan heb ik het alleen nog maar over de bruggen — zien we het volgende. De Giessenbrug, de Hardenbergerbrug, de Norgerbrug, de Papendrechtsebrug, de Zeelandbrug, de Twee Zwanenbrug en in de planning ook nog de Haringvlietbrug en de Brienenoordbrug; alles gaat eruit! Hoe zorgen we ervoor dat Nederland economisch vooruit blijft gaan?

Minister **Karremans**:
Zoals ik al zei, is heel veel infrastructuur gebouwd in de jaren zestig. Toen waren er ongeveer 250.000 auto's in Nederland. Inmiddels zijn het er miljoenen, en ze zijn ook een heel stuk zwaarder dan toen het geval was. De infrastructuur die toen is aangelegd, is dus niet gemodelleerd op de huidige belasting die deze elke dag krijgt. Dat betekent ook een bepaalde mate van onvoorspelbaarheid. Ik kan dus niet garanderen dat we dit soort zijinvliegers, zoals we dat noemen, nooit meer zullen krijgen. Het inspecteren van verouderde infrastructuur doen we niet voor niets heel frequent om te voorkomen dat dit soort situaties plaatsvinden.

Nog één ding over die tak. Toen ik hoorde over die tak … Nou, die tak heeft het niet heel lang volgehouden sinds dat bericht op mijn bureau kwam. Die tak is dus geschiedenis. Dat hadden we bij Rijkswaterstaat beter moeten aanpakken. Daar leren we ook van.

De heer **Bikkers** (VVD):
Ik denk dat die tak een mooi voorbeeld is. De vraag is natuurlijk: hoe zorgen we ervoor dat die tak daar niet meer gaat komen? Hoe zorgen we ervoor dat we aan de voorkant weten wat er gaat gebeuren, zodat dit soort maatregelen niet meer nodig zijn?

Dank u wel.

Minister **Karremans**:
Die tak gaat er niet meer komen. Dat kan de tak vergeten.

De **voorzitter**:
U heeft hem zelf weggesnoeid.

Minister **Karremans**:
Als het langer had geduurd, had ik het zelf gedaan, ja.

De **voorzitter**:
Daadkracht! Meneer Stoffer heeft een vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):
De mensen in het land denken eigenlijk: kunnen ze in Den Haag nu helemaal niks? Ik was afgelopen vrijdag in Zwartsluis. De Kolksluis zit daar al ik weet niet hoelang dicht. De Merwedebrug is me ook echt een doorn in het oog, en met mij vele transportondernemers. En dan nu de brug bij Nijkerk. De minister refereerde zojuist aan de Staat van de Infrastructuur. De vraag is eigenlijk: kan hij op basis daarvan al voorspellen wat de volgende brug wordt die we af gaan sluiten?

De **voorzitter**:
Ja. De minister.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat is eigenlijk een retorische vraag, voorzitter. Veel belangrijker is de vraag: hoe krijgen we hier grip op?

De **voorzitter**:
Ja. De minister.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik wil graag een richting geven. Is de minister het met mij eens dat er vanuit de politiek gewoon extra structureel budget …

De **voorzitter**:
Ja, ja, ja.

De heer **Stoffer** (SGP):
… van miljarden vrijgespeeld moet worden om dit te doen? Alleen maar roepen dat Rijkswaterstaat in beweging komt, helpt namelijk niet.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Is de minister het met mij eens dat daar gewoon structureel extra geld, en fors geld, bij moet?

De **voorzitter**:
De minister heeft het woord.

Minister **Karremans**:
Ja, en dat zijn we ook aan het doen. We zijn ook veel meer geld aan het vrijmaken voor onderhoud en vernieuwing. We staan aan de vooravond van de grootste verbouwing van het Mobiliteitsfonds ooit. Dat weet de heer Stoffer en

dat weet de heer Grinwis ook; heel veel mensen hier in deze Kamer weten dat we daarmee bezig zijn. We hebben daar een aantal debatten met elkaar over gevoerd, en dat is nodig. Het zal wel pijnlijke keuzes vergen. Het betekent namelijk dat nieuwe wegprojecten of nieuwe spoorprojecten, waar we misschien al jarenlang van dromen, iets minder prioriteit krijgen, omdat wij dat noodzakelijke onderhoud en die noodzakelijke vernieuwing moeten doen. Maar om een voorbeeld te geven: het gemaal bij IJmuiden, de Haringvlietbrug en een aantal andere cruciale stukken infrastructuur die ontzettend oud zijn, zijn nog van €0 dekking voorzien in het Mobiliteitsfonds. Als we die situatie laten ontstaan, kan ik u op een briefje geven dat we hier een jaar lang met elkaar kunnen debatteren over dit soort situaties. Op een gegeven moment zal Rijkswaterstaat dat soort wegen namelijk moeten afsluiten, omdat de veiligheid altijd voorop zal staan.

De **voorzitter**:
Meneer Stoffer, kort en bondig, in ieder geval korter en bondiger dan zojuist.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik doe een poging, voorzitter. In de uitgelekte stukken zien we dat er nu 1,5 miljard incidenteel extra is toegevoegd aan de rijksbegroting. Of dat waar is of niet, zien we volgende week, maar mijn vraag aan de minister is: is dit niet een druppel op een gloeiende plaat? Moeten wij als Kamer niet gewoon jaarlijks structureel extra miljarden toevoegen om überhaupt gewoon rijdende te blijven?

Minister **Karremans**:
Ik ga niet reageren op uitgelekte stukken rondom Prinsjesdag.

De **voorzitter**:
Mevrouw Boelsma-Hoekstra.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter, een punt van orde.

De **voorzitter**:
Nee, dat waren er twee.

De heer **Stoffer** (SGP):
Een punt van orde.

De **voorzitter**:
Wat is het punt van orde?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik heb niet gevraagd of de minister wil reageren op die uitgelekte stukken. Ik zei: dat zien we dinsdag. Het gaat mij om het tweede, of het structureel nodig is om niet incidenteel, maar structureel …

De **voorzitter**:
Maar wat gaat er mis met de orde? Want u maakt een punt van orde. Volgens mij gaat het niet om de orde.

De heer **Stoffer** (SGP):
Nou, voorzitter, dat mijn vraag wordt weggeduwd en ik geen antwoord krijg op de vraag die ik stel.

De **voorzitter**:
Ja. U gaat over uw vraag, maar de minister gaat over de antwoorden en u kunt daar vervolgens uw conclusies uit trekken. Mevrouw Boelsma-Hoekstra.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Ik heb een vraag voor de minister over de veiligheid. We hebben net heel veel voorbeelden van bruggen gehoord. Wat mij opvalt, is het volgende. Als voorbeeld noem ik de Merwedebrug. We hebben reguliere inspecties. We hebben de Staat van de Infrastructuur. En toch moet er op stel en sprong een brug afgesloten worden omdat daar een extra inspectie is in verband met die vervanging. De zorg van het CDA is: hebben we wel grip op de staat van alle bruggen, zodat er geen onveilige situaties ontstaan? Want als die Merwede niet was vervangen, dan was die inspectie ook niet gedaan.

Minister **Karremans**:
Dit is aan het licht gekomen door een inspectie, omdat die brug onder een verhoogd inspectieregime valt. Op die manier zorgen we ervoor dat we de juiste informatie op tijd boven water krijgen. Hier is het geval dat door extreme droogte en lage waterstanden, schroeven van schepen dichter bij de bodem komen. Daardoor kunnen schepen minder belading meenemen, waardoor ze vaker moeten varen. Je krijgt dus meer doorgangen door die vaart, waardoor er steeds meer zand wordt weggespoeld door de schroeven van die schepen. Daardoor vindt er bodemdaling plaats en is er minder tegendruk voor die pilaren. Dat is de samenvatting van wat hier aan de hand is. We wisten in algemene zin dat dat erosieproces plaatsvond, maar dat is versneld door de droogte. Daarom is hebben we de brug geïnspecteerd en is er nu ook naar gehandeld.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mijn vraag is eigenlijk dezelfde als die van de heer Stoffer en gaat over het structurele geld. Het klinkt allemaal veel, 1 miljard, 1,5 miljard, maar ik zit inmiddels ruim vijf jaar in deze Kamer en ik kan mij nog mijn allereerste technische briefing herinneren, in 2021, van Rijkswaterstaat, dat toen al de noodklok luidde over de investeringen die gedaan zouden moeten worden op het gebied van bruggen en wegen.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Die komt. Ik weet dat er in het Klimaatfonds nog voor ongeveer 13,5 miljard aan onbestede middelen zit. Ik zou de minister willen voorstellen een flinke greep te doen in het Klimaatfonds om ervoor te zorgen dat we onze bruggen

en wegen veilig kunnen houden, ook voor de scheepvaart, en dat we die niet besteden aan windparken, zonnepanelen en warmtepompen.

Minister **Karremans**:
Ik ga hier niet in het mondelinge vragenuur even een greep in de kas doen van het fonds van een collega. Mevrouw Van der Plas zal begrijpen dat ik dat niet doe. Maar de essentie is dat vernieuwing en onderhoud van het rijkswegennet wel prioriteit moeten krijgen. Dat geldt overigens ook voor het spoorwegennet in Nederland en voor het hoofdvaarwegennet evenzo. Dat zijn we dus ook aan het doen. Dus daarvoor zullen noodzakelijke keuzes ook onvermijdelijk zijn. We sturen daarover binnen een paar weken een brief naar de Kamer met de uitkomsten van de herprioritering op basis van het afweegkader dat wij samen met de Kamer hebben gemaakt. Daar zal dus uit volgen dat we natuurlijk veel meer miljarden gaan besteden aan vernieuwing en onderhoud om dit soort situaties te voorkomen. Over de vraag of er daarbovenop nog meer geld moet: elke bewindspersoon zal meer geld altijd verwelkomen. Maar tegelijkertijd heb ik er, als ik kijk naar de talkshows en naar de inlopen van partijen die spreken met onder anderen de premier of de minister van Financiën, niet één partij, op misschien een paar na, infrastructuur horen noemen. Dus die geef ik wel even mee terug. Uiteindelijk is dit een totale politieke keuze die we met elkaar maken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Sinds 2010 hebben we zes VVD-kabinetten en zeven VVD-ministers van IenW gehad. Deze minister doet alsof dit een serie incidenten is, alsof dat tekort van 80 miljard toevallig is ontstaan. Wil deze minister niet ook ergens erkennen dat er hier sprake is van VVD-falen en dat we weer toe moeten naar een overheid die structureel durft te investeren in de samenleving en dus ook in wegen?

De **voorzitter**:
Minister, kort en bondig.

Minister **Karremans**:
Nee, want dit gaat om brede politieke afwegingen die je met elkaar maakt. Bovendien zijn het niet alleen VVD-ministers geweest, zeker niet in het recente verleden. Bovendien kan ik die ook niet zo heel veel verwijten. Die hebben ook geprobeerd zo goed mogelijk met deze situatie om te gaan. Je hebt te maken met prijsstijgingen, stikstofproblematiek en heel veel andere redenen voor de situatie waarin we nu zitten. Ik zou dit zeker niet één partij aanrekenen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De ChristenUnie heeft zich tijdens de bijzondere begrotingsbesluitvorming — dat kunnen we wel zeggen — ingespannen voor extra geld voor infrastructuur en woningbouw. Laat dat dus duidelijk zijn. De vraag die ik heb, is de volgende. We worden iedere keer weer verrast, en de minister ook, door een brug die er dan weer uit gaat. Is er voor elke brug die nu risico loopt op dit moment voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat en voldoende geld om die aan te pakken? Dan heb ik het niet over structureel geld op de lange termijn, maar echt over de vraag of er nu hands-on geld en capaciteit beschikbaar zijn om alles te doen. Wanneer is het een brug te ver voor de minister? Wanneer komt hij over de brug?

Minister **Karremans**:
Nou, daar ben ik mee begonnen; ik loop vanaf moment één over de brug. En ik ben er bijna, zou ik tegen de heer Grinwis willen zeggen. We moeten alleen wel met elkaar een aantal keuze maken en ik geef de Kamer wel mee dat dat dus ook pijnlijke keuzes zullen zijn. Het geld komt helaas ook bij IenW niet uit de hemel vallen, dus we zullen daar keuzes in moeten maken. Als het gaat om de korte termijn, heeft Rijkswaterstaat altijd de capaciteit en de middelen om acute onveilige situaties op te lossen, maar op de lange termijn … Dat heb ik ook al gezegd: de Haringvlietbrug heeft nog €0 dekking. We zullen daar dus keuzes voor moeten maken, terwijl dat een brug is die op dit moment ongeveer 24/7 bij elkaar gelast wordt door Hollandia. Dat kunnen we dus ook niet voor altijd zo laten voortbestaan. Maar dat gesprek gaan we nog met elkaar voeren.

De heer **De Hoop** (PRO):
Als de heer Karremans niet oppast, wordt hij zo meteen nog de minister van instortingsgevaar en wegafsluiting. Dat is niet de bedoeling, volgens mij, maar daar begint het wel een beetje op te lijken. Er gaat namelijk bijna geen week meer voorbij zonder dat we nieuwsberichten zien van wegen die afgesloten worden en bruggen waar grote problemen zijn. Ik vind eigenlijk dat de Kamer daar beter over geïnformeerd moet worden en dat we dat niet elke keer in het nieuws moeten lezen. Ik zou de minister dus willen verzoeken een maandelijkse rapportage met de Kamer te delen waarin Rijkswaterstaat schetst waar grote problemen zijn met betrekking tot wegafsluitingen of veiligheid, zodat we dat niet meer telkens in het nieuws hoeven te lezen.

Minister **Karremans**:
Ik respecteer natuurlijk altijd de informatievraag. Alleen, als ik heel eerlijk ben, denk ik dat méér rapporten hier het probleem niet gaan oplossen. Dezelfde mensen die die rapporten moeten schrijven, moeten ook die problemen oplossen. Ik zou dus juist willen aanbevelen om die mensen aan het werk te houden: handen uit de mouwen voor het verbeteren en het vernieuwen van onze bruggen in plaats van het tikken van meer rapporten.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van het mondelinge vragenuur. Ik schors de vergadering voor een enkel ogenblik. Daarna zullen we aanvangen met de herdenking naar aanleiding van het overlijden van koning Harald V van Noorwegen. De vergadering is voor een enkel ogenblik geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.