

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017

Nr. 81

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2017

Hierbij informeer ik u over de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet. Bij de behandeling van de begroting 2017 heb ik de motie Belhaj overgenomen (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 48), waarin, naar aanleiding van de afsluiting van de Merwedeburg voor het vrachtverkeer, werd gevraagd de Kamer hierover voor de zomer van 2017 nader te informeren.

In november 2016 heb ik de Kamer (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60) reeds geïnformeerd over de staat van de bruggen in het hoofdwegennet:

- De Nederlandse infrastructuur scoort hoog in internationale vergelijkingen,
- Het belang van adequaat beheer en onderhoud heeft de laatste jaren steeds meer aandacht gekregen mede omdat een steeds groter deel van de infrastructuur er alweer langer ligt.
- De toenemende leeftijd van de objecten leidt ertoe dat het aantal storingen kan stijgen, welke niet zonder aanvullende inzet van Rijkswaterstaat verholpen kunnen worden.
- Het toenemende (zware) verkeer leidt tot hogere belasting dan waar bij de bouw rekening mee is gehouden. Dit kan leiden tot eerder benodigde renovaties/vervangingen.
- Mede daardoor zijn incidenten niet geheel uit te sluiten.

Voor het overzicht in deze brief zijn 70 «strategische bruggen» beschouwd. Het gaat hierbij om:

- De grote vaste bruggen over water in het Hoofdwegennet (de grens ligt ongeveer bij 200 meter totale lengte).
- Alle beweegbare bruggen in het Hoofdwegennet inclusief de vaste delen van deze bruggen.

Er is zowel gekeken naar constructieve veiligheid als naar uitgesteld en achterstallig onderhoud. In de bijlage is een overzicht van deze bruggen opgenomen.

Constructieve veiligheid van de strategische bruggen

Om voor bruggen de constructieve veiligheid vast te stellen zijn uitgebreide en complexe berekeningen nodig. Deze vergen veel tijd. Daarom is voor deze 70 bruggen een verkort onderzoek gedaan naar de constructieve veiligheid van de hoofddraagconstructie. Constructieve veiligheid heeft betrekking op mogelijk bezwijken van de constructie. Dit onderzoek heeft de volgende inzichten opgeleverd:

Voor geen van de bruggen zijn er aanwijzingen gevonden dat de brugconstructie op korte termijn zal bezwijken. Er zijn dus geen aanpassingen aan het gebruik nodig.

Bij 31 bruggen is geen aanleiding om het oordeel te verifiëren met een uitgebreide constructieve beoordeling (herberekening).

Bij 39 bruggen is het nodig het voorlopig oordeel te verifiëren met een uitgebreide constructieve beoordeling (herberekening). Verwacht wordt dat voor 14 bruggen geen maatregelen nodig zijn. Bij 25 van deze bruggen uit de nadere berekening zal blijken dat binnen een termijn van ca. 15 jaar planbare maatregelen (zoals versterken) nodig zijn. Er worden op korte termijn geen aanpassingen aan het gebruik verwacht. Deze bruggen waren reeds in beeld in mijn monitoring voor vervanging en renovatie.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud bij strategische bruggen

In de Begrotingsbijlage Instandhouding bij de begroting 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 2 en Kamerstuk 34 550 J, nr. 2) is toegelicht welke meerwaarde het flexibel omgaan met (tijdelijk) uitgesteld onderhoud heeft. In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds en van het Deltafonds over 2016 (Kamerstuk 34 725 A, nr. 1 en Kamerstuk 34 725 J, nr. 1) is vervolgens voor de eerste keer gerapporteerd over het totale volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle netwerken aan het einde van 2016. In deze brief rapporteer ik op uw verzoek over het uitgesteld en achterstallig onderhoud bij de strategische bruggen.

Bij 45 van de 70 bruggen is sprake van één of meer uitgestelde onderhoudsmaatregel(en). Bij de bruggen met achterstallige onderhoudsmaatregelen is er geen relatie met de levensduur problematiek noch is er gevaar voor de constructieve veiligheid. Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig blijven functioneren van de netwerken. De maatregelen om het overige achterstallige onderhoud weg te werken zijn in de onderhoudsprogrammering voor de komende periode opgenomen. Verder is de inzet van Rijkswaterstaat erop gericht om zoveel mogelijk te voorkomen dat een deel van het uitgesteld onderhoud te ver doorschuift en alsnog achterstallig wordt.

Bij het achterstallig onderhoud dat nu in zicht is, gaat het veelal om kleinere maatregelen, bijvoorbeeld om een niet goed vastzittende leuning in de machinekamer, waar uiteraard een waarschuwing aan wordt gehangen totdat deze is gerepareerd. Of om een geleiderail die kapot is en die tot de reparatie tijdelijk wordt afgeschermd. In enkele gevallen is sprake van problemen die het betrouwbaar functioneren beïnvloeden, tot storingen kunnen leiden, en daarmee hinder kunnen vormen voor de gebruiker. Als een structurele oplossing op korte termijn dan niet mogelijk of doelmatig is, treft Rijkswaterstaat tijdelijke beheersmaatregelen. Ook in deze gevallen wordt er voor gezorgd dat de veiligheid voor de weggebruiker op orde is.

Ten slotte werk ik aan de evaluatie rondom stremming van de Merwedebrug. De evaluatie zit in de afrondende fase, maar duurt langer dan verwacht. Het koppelen van informatie uit verschillende systemen van de betrokken partijen kost meer tijd. Na de zomer zal ik u informeren over de leerpunten, zoals ik eerder heb toegezegd (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Bijlage:

Naam brug	Wegnr.	Status constructieve veiligheid	Status onderhoud	Omvang achterstallig onderhoud [€ 1.000]
Naardertrekvaart	A1	3	3	22
Muiderbrug	A1	1	1	
IJsselbrug Deventer	A1	1	3	14
Brug Vianen	A2	1	1	
Brug Empel	A2	1	1	
Maasbrug Wessem	A2	1	1	
Martinus Nijhoffbrug	A2	1	2	
Scharsterrijn	A6	3	2	
Ketelbrug	A6	2	1	
Hollandse Brug	A6	1	1	
Euvelgunnerbrug	A7	3	2	
Westerwoldsche Aa	A7	3	2	
Draaibrug Lorentzsluizen	A7	3	2	
Kruiswaterbruggen	A7	3	2	
Draaibrug Stevin	A7	3	2	
Julianabrug	A7	2	2	
Coenbruggen	A8	3	3	116
Brug Zijkanaal C	A9	3	1	
Schipholbruggen	A9	3	1	
Muiderbrug	A9	1	1	
Brug Amstel	A9	1	1	
Schinkelbruggen	A10	2	1	
Rozenoordbrug	A10	2	3	145
Zeeburgerbrug	A10	1	1	
IJsselbrug A12	A12	3	3	1.097
Galecopperbrug	A12	1	1	
Suurhoffbrug	A15	3	3	102
Dintelhavenbrug	A15	1	1	
Botlekbrug	A15	1	1	
Van Brienoordbrug	A16	3	3	1.159
Moerdijkbrug	A16	2	1	
Giessenbrug	A20	3	3	167
Brug Hagestein	A27	3	1	

Naam brug	Wegnr.	Status constructieve veiligheid	Status onderhoud	Omvang achterstallig onderhoud [€ 1.000]
Merwedebrug Gorinchem	A27	3	3	109
Houtensebrug	A27	2	1	
Stichtsebrug	A27	1	1	
Keizersveer	A27	1	1	
Steenenhoek	A27	1	2	
Katerveer II	A28	1	3	3
Haringvlietbrug	A29	3	2	
Volkerakbrug	A29	3	1	
Kaagbruggen	A44	3	1	
Brug Oude Rijn	A44	2	1	
Waalbrug Ewijk	A50	1	1	
Maasbrug Ravenstein	A50	1	1	
Julian J. Ewellbrug	A50	1	2	
Rijnbrug Heteren	A50	1	3	1.626
Kreerakbrug	A58	1	1	
Maasbrug Venlo A67	A67	1	1	
Maasbrug Heumen	A73	2	1	
Maasbrug Venlo A73	A73	1	1	
Scharbergbrug	A76	1	1	
Maasbrug Boxmeer	A77	2	1	
Brug Oude Maas	A77	1	1	
Merwedebrug Papendrecht	N3	3	2	
Wantijbrug	N3	3	3	207
Fonejachtbrug	N31	2	1	
Koningsbrug	N31	1	2	
Zuidbroek	N33	3	1	
Eelweerderbrug	N33	3	2	
Ramspolbrug	N50	1	2	
Eilandbrug	N50	1	3	13
Brug over de Oosterscheldekering	N57	3	1	
Harmsenbrug	N57	3	2	
Haringvlietsluizen	N57	2	2	
Brielse brug	N57	2	3	370
Goereesesluis	N57	1	1	
Grevelingensluis	N59	2	1	

Naam brug	Wegnr.	Status constructieve veiligheid	Status onderhoud	Omvang achterstallig onderhoud [€ 1.000]
Balgzandbrug	N99	2	3	44
Kooybrug	N99	1	3	301
Totaal achterstallig onderhoud				5.495
Legenda:				
Status Constructieve veiligheid	1	geen herberekening nodig		
	2	herberekening nodig: directe maatregelen worden niet verwacht		
	3	herberekening nodig: verwachting is maatregelen nodig binnen 15 jaar		
Status Onderhoud				
	1	geen uitgesteld onderhoud		
	2	uitgesteld onderhoud		
	3	achterstallig onderhoud		