

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
T 070-456 00 00
F 070-456 11 11

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/168762

Uw kenmerken

2021Z08813

2021Z08829

2021Z08985

Datum 10 juni 2021

Onderwerp Beantwoording Kamervragen over het alarm rond het beheer
en onderhoud van wegen

Geachte voorzitter,

Het artikel in de Telegraaf van 21 mei 2021 over het alarm rond het beheer en
onderhoud van wegen heeft geleid tot drie sets vragen van respectievelijk de
leden Geurts (CDA), Stoffer (SGP) en de leden de Groot en Michon-Derkzen
(beiden VVD).

Hierbij ontvangt u de beantwoording van deze vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Beantwoording van de vragen van lid Geurts (CDA), ingezonden 25 mei 2021 (kenmerk 2021Z08813)

Vragen van het lid Geurts (CDA) voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het alarm rond het beheer en onderhoud aan wegen.

Vraag 1

Kent u het bericht 'Alarm Bouwend Nederland, Belgische gatenweg dreigt, Telegraaf, 21-5-2021, [Alarm Bouwend Nederland: 'Belgische' gatenweg dreigt | Financieel | Telegraaf.nl](#)

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u aangeven of het klopt dat het geld op is voor nieuwe opdrachten voor beheer en onderhoud van weg- en waterbouw en hierdoor 17.000 banen op de tocht staan? Zo ja wat is hiervan de reden? Zo nee, wat klopt er niet?

Antwoord 2

Nee, het geld voor nieuwe opdrachten is niet op. RWS kan uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Het beschikbare budget in de begroting voor beheer en onderhoud is voor 2021 hoger dan de voorgaande jaren. Met een centrale toets op de verplichtingen zorgt RWS dat ze binnen het kader van de begroting blijft. Nu in 2021 - 2023 juist meer budget voor onderhoud beschikbaar is dan in voorgaande jaren herkent RWS niet dat 17.000 banen op de tocht zouden staan.

Vraag 3

Hoe kijkt u aan tegen het voorstel van Bouwend Nederland dat de schotten tussen de verschillende potten moeten worden weggehaald om zo de sector aan de gang te houden en onderhoud niet uit te stellen?

Antwoord 3

Het heeft grote consequenties om budget dat bestemd is voor nieuwe (aanleg)projecten, in te zetten om de budgettaire spanning bij beheer en onderhoud op te vangen. Het inzetten van deze gelden bij projecten die reeds in realisatie zijn, betekent dat deze projecten daadwerkelijk moeten worden gestopt. Los van de kapitaalvernietiging die dat met zich meebrengt, is dat veelal niet mogelijk vanwege de juridische en/of bestuurlijke afspraken die aan deze projecten ten grondslag liggen. In het bestuurlijk overleg MIRT zijn over deze projecten met de decentrale overheden bestuurlijke afspraken gemaakt, denk hierbij bijvoorbeeld aan Kornwerderzand en de A50 Bankhoef - Paalgraven. Deze zijn daarna in het Nota overleg MIRT met uw Kamer besproken. Dat geldt ook voor aanlegprojecten die weliswaar nog niet juridisch en/of bestuurlijk zijn gecommiteerd, maar in een eerder stadium verkeren. In de spelregels MIRT is bepaald dat om deze projecten door te kunnen zetten 75% van het benodigde budget beschikbaar moet zijn. Demografische ontwikkelingen (zoals de Nederlandse bevolking die in 2040 groeit naar 19 miljoen inwoners) en de economische ontwikkeling leiden tot een stevige groei aan mobiliteit en bereikbaarheidsvragen die om oplossingen vragen. Voor verschillende nieuwe aanlegprojecten die moeten beschermen tegen water op de langere termijn geldt eenzelfde noodzaak.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat voor soort onderhoud met onmiddellijke ingang is stopgezet dat goed is voor 450 miljoen euro per jaar en kunt u hierbij aangeven op projectniveau om welk onderhoud het precies gaat?

Antwoord 4

Deze stellingen in het krantenartikel zijn niet juist. Er is geen werk met onmiddellijke ingang stopgezet. Het beheer en onderhoud aan het areaal van RWS gaat regulier door.

Vraag 5

Hoe kijkt u aan tegen de situaties dat de Haringvlietbrug niet meer open kan door achterstallig onderhoud en eerder bijvoorbeeld de Merwedeburg dicht ging omdat deze niet meer veilig zou zijn? Ziet u een structureel probleem ontstaan?

Antwoord 5

Het is vervelend als er storingen ontstaan en mensen daar hinder door ondervinden. Om het benodigde kwaliteitsniveau voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland vast te houden zal een steeds groter deel van de fondsen besteed moeten worden aan de instandhouding van de netwerken. Om de veiligheid te borgen investeert RWS in constructieve maatregelen en indien nodig in andere beheersmaatregelen. Die opgave is een forse taak die de komende decennia veel aandacht vraagt. De afgelopen jaren heb ik samen met de Staatssecretaris uw Kamer geïnformeerd over de toenemende instandhoudingsopgave. Parallel aan deze Kamerbrief wordt uw Kamer per separate brief geïnformeerd over de laatste stand van zaken.

Vraag 6

Kunt u aangeven of het klopt dat provincies en gemeenten stevig bezuinigen op onderhoud van hun wegen en kades? Zo ja hoe groot zijn de bezuinigingen ongeveer?

Vraag 7

Hoe kijkt u aan tegen het onderzoek van EenVandaag in samenwerking met VNG "Gemeenten in problemen door Coronacrisis" uit mei 2020 dat 41% van de gemeenten verwachten dat zij verder moeten bezuinigen op wegen en fietspaden? [Onderzoek EenVandaag Gemeenten in problemen door corona \(avrotros.nl\)](https://www.avrotros.nl/onderzoek-eenvandaag-gemeenten-in-problemen-door-corona)

Antwoord 6 en 7

De decentrale overheden hebben een zelfstandige verantwoordelijkheid voor de infrastructuur in hun beheer. De afwegingen die zij hierbij maken zijn aan de gemeenten en provincies.

Voor verbeteringen van de infrastructuur of betere benutting van de infrastructuur zijn er diverse gezamenlijke programma's en kunnen decentrale overheden een beroep doen op specifieke regelingen van I&W, bijvoorbeeld ten aanzien van digitalisering of op het terrein van verkeersveiligheid.

Met betrekking tot het door u aangehaalde onderzoek van Eén Vandaag, merk ik op dat het kabinet met medeoverheden afspraken heeft gemaakt over compensatie van de extra kosten en inkomstenderving als gevolg van corona, zo is voor 2020 ruim € 1,8 mld. beschikbaar gesteld (35420, nr.207).

Vraag 8

Kunt u aangeven of u een land voorziet dat steeds achter de feiten aan gaat lopen rond onderhoud en beheer van de infrastructuur? Zo ja, wat wilt u daaraan gaan doen?

Antwoord 8

Met de eerdere brieven over instandhouding is gemeld dat een steeds groter deel van de fondsen besteed zal moeten worden aan de instandhouding van onze netwerken. Dit heeft enerzijds te maken met de leeftijd van de infrastructuur: sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van onze infrastructuur aangelegd. Bij het onderhoud komen soms nieuwe feiten naar voren, zoals chroom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer door (autonome) ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerosie. En we stellen andere en hogere eisen aan de infrastructuur. Cybersecurity en de wens om duurzaam en circulair te bouwen, leiden ook tot extra opgaven. Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die worden voorzien is op verschillende momenten besloten om geld naar voren te halen, zo is uw Kamer eind 2020 geïnformeerd over het besluit om zowel in 2022 als in 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is €350 mln. aan budget naar voren gehaald. Het streven is om voor 2022 en 2023 nog meer budget in te zetten voor instandhouding, in aanvulling op de kasschuiven die reeds eerder zijn doorgevoerd. Dit wordt op Prinsjesdag in de ontwerpbegroting zichtbaar. Voor de periode na 2023 zal het nieuwe Kabinet een nadere afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken.

Vraag 9

Bent u bereid om in samenwerking met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen om ervoor te zorgen dat een inhaalslag wordt gemaakt rond beheer en onderhoud van de Nederlands Infrastructuur?

Antwoord 9

Iedere overheid heeft zijn eigen taken en verantwoordelijkheden. Uiteraard trekken we samen zeer goed op om van elkaar te leren en waar mogelijk werkzaamheden af te stemmen of te combineren.

Beantwoording van de vragen van lid Stoffer (SGP), ingezonden 25 mei 2021 (kenmerk 2021Z08829)

Vragen van het lid Stoffer (SGP) voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de budgetstop voor beheer en onderhoud projecten. Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Geurts (CDA), ingezonden 25 mei 2021 (kenmerk 2021Z08813).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de waarschuwing van Bouwend Nederland voor 'Belgische toestanden' op de weg in verband met het vooruitschuiven van Beheer & Onderhoud projecten door een budgetstop? (Leeuwarder Courant, 21 mei 2021, 'Alarm om stop op onderhoud van wegen').

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Klopt het dat voor de rest van het jaar geen contracten voor beheer en onderhoud meer op de markt gezet zullen worden?

Antwoord 2

Nee, dit klopt niet. RWS kan uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Het beschikbare budget in de begroting voor beheer en onderhoud is voor 2021 hoger dan in voorgaande jaren. Met een centrale toets op de verplichtingen zorgt RWS dat ze binnen het kader van de begroting blijft.

Vraag 3

Hoe waardeert u dat in het licht van het feit dat ook verschillende nieuwbouwprojecten vanwege de stikstofproblematiek uitgesteld worden?

Antwoord 3

De stikstofproblematiek is inderdaad breed en raakt vele activiteiten. Gezamenlijk wordt door Rijk en provincies gewerkt aan een oplossing hiervoor zodat ook nieuwbouwprojecten die nu stilliggen weer kunnen worden opgestart. U wordt hier door de Minister van LNV periodiek over geïnformeerd.

Vraag 4

Kunt u aangeven welke contracten voor beheer en onderhoud door de budgetstop niet meer aanbesteed zouden kunnen worden?

Antwoord 4

Er is geen sprake van een budgetstop. RWS kan uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Het beschikbare budget in de begroting voor beheer en onderhoud is voor 2021 hoger dan in voorgaande jaren. Met een centrale toets op de verplichtingen zorgt RWS dat ze binnen het kader van de begroting blijft. Het beheer en onderhoud aan het areaal van RWS gaat regulier door.

Vraag 5

Hoe verhoudt het opschorten van deze contracten zich tot de aanbevelingen van experts dat de komende jaren meer in plaats van minder geïnvesteerd moet worden in beheer, onderhoud en renovatie?

Antwoord 5

RWS sluit nog steeds contracten. De afgelopen jaren hebben de staatssecretaris en ik het vervangen, renoveren en onderhouden van de infrastructuur al een forse impuls gegeven. Wij hebben aanvullende budgetten beschikbaar gesteld en middelen naar voren gehaald om te zorgen dat meer onderhoud aan de netwerken kan worden uitgevoerd. Hierover hebben wij uw Kamer met diverse brieven geïnformeerd¹. Met de financiële impulsen is het beschikbare budget de afgelopen jaren toegenomen en het zal in 2022-2023 nog verder stijgen. Hiermee is het beschikbare budget in historisch perspectief gezien hoog.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het doorzetten van beheer en onderhoud van groot belang is om de bouwsector door te kunnen laten draaien, ondanks de PFAS-, stikstof- en Corona-problematiek?

Antwoord 6

Ja. Het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur in Nederland is essentieel voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland, nu en in de toekomst. Daarbij komt dat een goed functionerende Grond-, weg- en waterbouw (GWW) sector zorgt voor veel werkgelegenheid en belangrijk is voor de economie. Het is in het belang van Nederland deze bedrijven economisch vitaal te houden. Zo heb ik bij vertraging op aanlegprojecten middelen naar voren gehaald voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, zodat er geen geld op de plank blijft liggen. Daarnaast heb ik in het kader van Corona verschillende maatregelen getroffen om de gevolgen voor de markt te mitigeren, zoals het versnellen van betalingen, waarover ik uw Kamer in april 2020 heb geïnformeerd.

Vraag 7

Kunt u aangeven welke Rijksinfrastructuur en –kunstwerken op dit moment niet (volledig) gebruikt kunnen worden vanwege storingen door achterstallig onderhoud?

Antwoord 7

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 35830 A nr. 1) is een overzicht opgenomen van de omvang van het uitgesteld onderhoud en het (beperkte) deel daarvan dat achterstallig is. Hieronder volgt een overzicht van langer durende beperkingen (langer dan enkele uren of dagen). Er is geen direct causaal verband te leggen tussen het uitgestelde onderhoud en de beperkingen en verstoringen. Door het treffen van verkeersmaatregelen zoals het instellen van

¹ Kamerstukken: 29 385 nr. 96, 29 385 nr. 106, 35000-A nr. 98, 35300-A nr. 5, 35300-A, nr. 94 en 35 570 A nr. 46, diverse brieven over onderhoud aan specifieke objecten, brieven met antwoorden op Kamervragen en de bijlagen bij de begroting en het jaarverslag

een aslastbeperking, snelheidsbeperking of een afsluiting wordt gezorgd dat de netwerken veilig gebruikt kunnen blijven worden:

- bruggen waarover tijdelijk geen zwaar transport kan plaatsvinden: A12 Galecopperbrug, A12 IJsselbruggen (1 brug afgesloten), oude N18 de Vloedstegenbrug, A28 bij Arkervaart, A44 enkele bruggen, A58 viaduct over de snelweg bij Moergestel, brug Urmond over het Julianakanaal, N324 Thompsonbrug, bruggen over hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl bij Oude Schouw, Schuilenburg en Spannenburg;
- bruggen die tijdelijk niet / minder worden geopend voor het doorlaten van scheepvaart: Coenbrug over de Zaan, Driebondsbrug, Giessenbrug A20, Haringvlietbrug, Harmsenbrug;
- sluisen met doorvaartbeperkingen vanwege een defect of onderhoud dat om technische redenen is vervroegd: sluis Belfeld, sluis Grave, sluis Heel, sluis Maasbracht, sluis Sambeek, sluis Schijndel, sluis Wilhelmina – Andel, sluis Weurt Oost;
- andere beperkingen: gemaal IJmuiden, waar RWS vanwege een defect aan een deel van de pompen tijdelijke extra pompen heeft ingezet om zo nodig bij te schakelen als het waterpeil daarom vraagt.

Vraag 8

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden voor het komende commissiedebat MIRT (op 16 juni 2021)?

Antwoord 8

Ja

Vragen leden Peter de Groot en Michon-Derkzen (beiden VVD) ingezonden 26 mei 2021 (kenmerk 2021Z08985)

Vragen van de leden Peter de Groot en Michon-Derkzen (beiden VVD) voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van het bericht in de Telegraaf 'Alarm Bouwend Nederland: Belgische gatenweg dreigt' d.d. 21 mei 2021.

Vraag 1

Bent u bekend met de publicatie van verschillende berichten rondom de noodkreet van deze coalitie waaronder het bericht in de Telegraaf: 'Alarm Bouwend Nederland: Belgische gatenweg dreigt' van vrijdag 21 mei jl.? 1)

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u aangeven of de genoemde bedragen – dreigend tekort van 2,8 miljard euro aan gemiste omzet door bezuinigingen bij gemeente (1 miljard euro), uitstel van beheer en onderhoud door Rijkswaterstaat (450 miljoen euro) en uitstel van projecten als gevolg van de stikstofproblematiek (1,4 miljard euro) – een juist beeld geven van de werkelijkheid?

Antwoord 2

De genoemde bedragen herken ik niet. Het is wel zo dat als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over de Via15 projecten als A4 Haaglanden-N14 en A28/A1 Knooppunt Hoevelaken zullen vertragen. Het beheer en onderhoud aan het areaal van RWS gaat regulier door.

Vraag 3

Is het tekort m.b.t. de Rijksinfrastructuur alleen voor het jaar 2021, gezien uw inzet met het naar voren halen van 700 miljoen euro voor de jaren 2022 en 2023 voor Beheer en Onderhoud? Hoe verhouden de naar voren gehaalde bedragen zich tot de tekorten (die genoemd worden in het artikel) en de stelling uit het artikel dat het beschikbare geld voor nieuwe beheer- en onderhoudscontracten voor dit jaar al op is?

Antwoord 3

PWC | REBEL geeft aan dat de door RWS afgegeven budgetbehoefte voor instandhouding, zowel voor de lange als korte termijn, aan de bovenzijde van de genoemde bandbreedtes ligt. De budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 ligt in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget.

Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die worden voorzien is eind 2020 besloten voor zowel 2022 als 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is €350 mln. aan budget naar voren gehaald.² Ons streven is om voor 2022 en 2023 aanvullend nog meer budget in te zetten voor instandhouding, in aanvulling op de kasschuiven die wij reeds hebben doorgevoerd. Dit wordt op Prinsjesdag in de ontwerpbegroting

² Kamerstuk 35 570-A nr. 46

zichtbaar. Een nieuw Kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna.

RWS kan voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Wel heeft RWS maatregelen getroffen om binnen het budgettaire kader te blijven.

Vraag 4

Bent u het met de VVD eens dat grote schommelingen in het jaarvolume aan werk vermeden moeten worden, omdat dit door de bedrijven in de sector vanwege onzekerheden niet op te vangen is? Op welke wijze bent u hierover in gesprek met diverse marktpartijen en hoe spelen deze bedrijven in op het voorkomen van ongewenst afvloeien van vakmensen door deze onzekerheid?

Antwoord 4

Een stabiele en voorspelbare opdrachtenstroom is voor de continuïteit van bedrijven in de infrasector van groot belang. Voor bedrijven is dit de basis voor een efficiënte bedrijfsvoering en passende personele bezetting. Dit vraagt om een zo veel mogelijk gelijkmatige, continue reeks in de begroting ook op lange termijn.

In de Taskforce Infra ben ik in gesprek met de Infrasector, vanuit het streven de condities in de infrasector te verbeteren³. Zo werk ik onder andere aan een stabiele en betrouwbare inkoopplanning en is er aandacht voor de uitdagingen die samenhangen met de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

Vraag 5

Kunt u aangeven of de voorbereiding van het beheer en onderhoud van infrastructurele objecten voor de komende jaren volgens planning verloopt?

Antwoord 5

RWS bereidt het werk voor een periode van 5-6 jaar vooruit voor. Voor de jaren 2020, 2021, 2022 en 2023 zijn de budgetten opgehoogd door aanvullingen en kasschuiven. Vanaf 2024 neemt het beschikbare budget sterk af. Een nieuw kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken vanaf 2024. Deze besluitvorming moet tijdig plaatsvinden in verband met de voorbereiding die moet worden getroffen door RWS om de werkzaamheden te kunnen realiseren.

Vraag 6

Wat is de huidige status van de ingestelde stremmingen bij de Prinses Maxima Sluis, de St. Andries Sluis en de sluis Roermond en storingen of buiten gebruik stellingen van onder meer de Botlekbrug, de Spijkenisserbrug, de Suurhoffbrug en de Grevelingenbrug?

Antwoord 6

- Prinses Maximasluis: deze sluis is na een stremming eind mei weer in gebruik;
- Sluis St Andries: deze sluis is sinds 12 mei weer in gebruik. Op 8 juni is besloten de sluis weer vrij te geven voor recreatievaart. Er is een goede oplossing gevonden voor de deur die 3,5cm omhoog kwam bij het schutten;

³ Zie Kamerbrief 'Samen op weg naar een vitale infrasector' (RWS-2020/6541)

- Sluis Roermond: deze sluis is in gebruik;
- Botlekbrug: Door het uitvoeren van meerdere maatregelen door RWS is het aantal storingen sinds ingebruikname in 2015 sterk verminderd. Mede vanwege testen voor de spoorbrug en het winterweer, zijn er afgelopen periode tijdelijk meer storingen geweest. Het project zit nu in een testfase om de systemen van het spoor en de brug op elkaar aan te sluiten. Er wordt uiteraard alles aan gedaan om ook tijdens het testen storingen te voorkomen. Na het testen blijven we zoals altijd de brug continu monitoren, gaat het (preventieve) onderhoud door en worden indien nodig onderdelen (preventief) vervangen. En als er sprake is van een storing of defect, doen we er alles aan om deze zo snel mogelijk te verhelpen zodat de overlast voor de gebruikers tot een minimum beperkt wordt. Maar ondanks alle maatregelen en het preventieve onderhoud is een storingsvrije brug niet mogelijk. Iedere beweegbare brug blijft 'een machine' waarbij technische storingen of een technisch defect nooit helemaal te voorkomen zijn. Dat geldt dus ook voor een nieuwe brug als de Botlekbrug
- Spijkenisserbrug: deze brug is beschikbaar voor het verkeer, maar storingsgevoelig gezien de leeftijd van de bruginstallaties. Renovatie is gepland in 2024. In de tussentijd zijn maatregelen genomen om het aantal storingen te beperken en wordt samengewerkt met de gemeente om de gevolgen van storingen te beperken;
- Suurhoffbrug: de bestaande brug moet worden gerenoveerd. Om dit mogelijk te maken is recent een tijdelijke brug ingevaren. De oude, huidige brug is einde levensduur en wordt in het tweede semester van 2021 gerenoveerd;
- Grevelingenbrug: deze brug is sinds 12 mei weer in gebruik.

Vraag 7

Wat is de reden van de langdurige storing van de brug in de Afsluitdijk bij Den Oever op vrijdag 21 mei jl. geweest? Heeft dit een relatie met de beheer- en onderhoudsopgave? Kunt u aangeven hoe een dergelijke storing in de toekomst voorkomen kan worden?

Antwoord 7

De storing op de noordbrug bij de Stevinssluisen werd op 21 mei veroorzaakt door harde windstoten. Tijdens het sluiten van de brug is deze onder invloed van de wind verder dan gebruikelijk doorgedraaid. Met het oog op de veiligheid van de (vaar)weggebruikers en het voorkomen van grote schade aan de brug activeert dan de noodstop. Na inspectie en het opnieuw activeren van de systemen is geconstateerd dat de brug weer veilig kon worden gebruikt en is deze weer vrijgegeven voor het verkeer. Omleiden van het wegverkeer via de zuidbrug was vanwege werkzaamheden niet mogelijk. Een directe relatie met de onderhoudsopgave was er in niet. Tijdens de aanhoudende harde wind is de brug niet meer geopend. De volgende dag is een proefdraai uitgevoerd, waarmee wachtende schepen zijn doorgelaten. De brug is sindsdien weer vrijgegeven voor reguliere bediening.

In het kader van beheer en onderhoud worden binnen een aantal weken verbetermaatregelen uitgevoerd (zonder verkeershinder) om de kans op storingen te verminderen. Dit najaar zijn aanvullende werkzaamheden gepland en afgestemd met de omgeving die wel de nodige hinder gaan veroorzaken.

De draaibruggen blijven oude en kwetsbare objecten die staan geprogrammeerd voor vervanging en renovatie in 2024/2025. Tot dat moment worden de objecten nauw gemonitord waarbij het optreden van nieuwe storingen niet uitgesloten kan worden.

Vraag 8

Op welke wijze kan de minister voorkomen dat door bezuinigingen bij gemeenten verschraling optreedt binnen de gemeentelijke infrastructuur waarbij verkeersveiligheid of noodzakelijk onderhoud in het geding komt?

Antwoord 8

Het kabinet is zich ervan bewust dat de financiële positie van gemeenten onder druk staat. Gemeenten hebben moeite met het rondkrijgen van de begroting. Onderzoek laat ook zien dat investeringen in onder andere onderhoud en wegen hierdoor onder druk komen te staan. Dit is zorgelijk, want het is belangrijk dat gemeenten voldoende middelen hebben om hun taken uit te voeren.

Het kabinet deelt het belang van gemeenten, provincies en waterschappen om te komen tot structurele oplossingen op het gebied van financiën en wetgeving zodat zij voldoende middelen en bevoegdheden hebben om hun taken uit te voeren en ook in staat zullen blijven een bijdrage te leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het kabinet werkt dan ook met gemeenten, provincies en waterschappen gezamenlijk aan de voorbereidingen op het volgende kabinet en verkent met hen de wijze waarop en voorwaarden waaronder de belangrijke opgaven van overheden optimaal tot uitvoering kunnen komen, zodat een beter en integraal besluit genomen kan worden over de interbestuurlijke en financiële verhoudingen.

Het kabinet heeft de afgelopen jaren daarom meerdere malen extra middelen beschikbaar gesteld, onder meer zijn er met medeoverheden afspraken gemaakt over reële compensatie van de extra kosten en inkomstenderving als gevolg van corona.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het commissiedebat MIRT van woensdag 16 juni 2021?

Antwoord 9

Ja