

Reactie Rijkswaterstaat

Hoewel we vorig jaar een meer dan een verdubbeling hadden van het aantal storingen aan de infrastructuur en systemen in beheer van Rijkswaterstaat, werd en wordt in totaal 1% van de verkeershinder op het rijkswegennet veroorzaakt door storingen.

De twee grootste veroorzakers van files zijn de verkeersdrukte (tijdens de spits) en ongevallen. De beschikbaarheid van onze (vaar)wegen is heel groot, meer dan 98%. Daar zijn we blij mee, maar tegelijkertijd zijn we ons er zeer van bewust dat grotere storingen tijdens bijvoorbeeld een avondspits voor veel overlast kunnen zorgen.

Wij zien dus wel een toename van storingen, maar de hinder op het Rijkswegennet als gevolg van storingen is nagenoeg gelijk gebleven.

Storingen aan bruggen en sluizen belemmeren een vlotte doorstroming en zijn hinderlijk voor de (vaar)weggebruiker.

We werken er hard aan dit te voorkomen. Kijkend naar de huidige stand van zaken van de objecten zien we dat een deel van onze sluizen en bruggen het einde van hun technische levensduur naderen. Dit betekent niet dat die meteen vervangen moeten worden, maar dit kan wel leiden tot een toename van het aantal storingen.

Op basis van inspecties aan bruggen en sluizen bekijken we waar onderhoud, vervanging of renovatie nodig is. De beheerders van de netwerken hebben een goed inzicht in de staat van het areaal en de onderhoudsbehoefte daarvan. De informatie wordt actueel gehouden op basis van informatie uit inspecties.

Op basis van inspecties wordt in kaart gebracht welke maatregelen er wanneer en per object eventueel noodzakelijk zijn om een goed en veilig functioneren zowel nu als in de toekomst te garanderen.

Voor nieuwe objecten geldt dat ICT de mogelijkheden voor gebruikers en beheerders sterk vergroot. Dit is een positieve ontwikkeling. Als gevolg van de complexe ICT die wordt toegepast, neemt de storingsgevoeligheid echter ook toe. Om deze kwetsbaarheid te minimaliseren werken we de komende jaren aan standaardisatie van ICT-oplossingen en aan toepassingen die het risico op fouten van systemen verminderen. Deze standaarden zullen ook toegepast worden bij het vervangen of renoveren van bestaande installaties. En uiteraard testen we de bediening en besturing van nieuwe bruggen, sluizen en tunnels grondig, voordat we ze in gebruik nemen.

Techniek is echter niet onfeilbaar en oponthoud als gevolg van storingen is onvermijdelijk. Een afsluiting betekent overigens niet altijd dat er iets kapot is. We willen bovenal optimale veiligheid bieden. We hanteren hoge veiligheidsnormen. Als we niet zeker weten dat we die kunnen waarmaken dan sluiten we de (vaar)weg tijdelijk af. Of treffen we maatregelen die een veilig gebruik mogelijk maken, zoals bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid of het buiten bedrijf stellen van één sluisloek.