Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

226

Vragen van de leden **Boelsma-Hoekstra** en **Krul** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de afsluiting van de Houtribdijk voor zwaar vrachtverkeer* (ingezonden 11 september 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 oktober 2026).

Vraag 1
Hoe beoordeelt u, naar aanleiding van het bericht «*Gedeputeerde Jeroen Olthof over hoe sluiting dijk Enkhuizen/Lelystad de logistieke sector in Noord-Holland treft. «We moeten nu echt samen optrekken*»», de gevolgen van de aangekondigde aslast- en gewichtsbeperking op de Houtribdijk voor ondernemers, vervoerders en de bereikbaarheid van Noord-Holland en Flevoland?[1]

Antwoord 1
Voor de circa 1.000 voertuigen (500 per rijrichting) die dagelijks de Houtribdijk passeren en de voorgenomen gewichtsbeperking overschrijden, zal dit leiden tot extra reistijd en vermindert het de bereikbaarheid van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Ik realiseer mij dat dit voor de betrokkenen tot veel hinder en onvrede leidt. Het verlagen van de belasting op de brug door het weren van zwaarder vrachtverkeer is echter noodzakelijk om de constructieve veiligheid van de brug te waarborgen en de brug voor het overige verkeer beschikbaar te houden.

Vraag 2
Klopt het bericht van NH Nieuws dat al in 2019 bleek dat de Houtribbruggen in matige staat verkeerden, dat bij één brug sprake was van het einde van de levensduur en dat werd geadviseerd te onderzoeken of de bruggen het zwaardere verkeer nog konden dragen? Zo ja, welke afwegingen zijn naar

[1] Noordhollands Dagblad, 29 augustus 2026, «Gedeputeerde Jeroen Olthof over hoe sluiting dijk Enkhuizen/Lelystad de logistieke sector in Noord-Holland treft. «We moeten nu echt samen optrekken»» (https://www.noordhollandsdagblad.nl/regio/west-friesland/gedeputeerde-jeroen-olthof-over-hoe-sluiting-dijk-enkhuizenlelystad-de-logistieke-sector-in-noord-holland-treft.-we-moeten-nu-echt-samen-optrekken/160640954.html)

ah-tk-20262027-226
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

aanleiding hiervan gemaakt over het onderhoud en de vervanging van de Houtribbruggen?[2]

Antwoord 2
De Houtribbruggen bestaan uit enkele betonnen aanbruggen en twee beweegbare stalen bruggen over de schutkolken.
Tijdens inspecties in 2019 is geconstateerd dat de betonnen aanbruggen in matige staat verkeerden. De conclusie voor de vallen van de beweegbare stalen bruggen (waar nu de scheurtjes in zitten) was destijds «geen risico». De term einde levensduur is in de inspectierapporten gebruikt voor de werktuigbouwkundige onderdelen (o.a. het bewegingswerk) van de beweegbare stalen bruggen en dus niet voor de stalen vallen of de betonnen aanbruggen.
Het geadviseerde onderzoek naar het zwaardere verkeer op de betonnen aanbruggen is deels in 2015 al uitgevoerd en er is aanvullend onderzoek gedaan in 2020. Hieruit is geconcludeerd dat het zwaardere verkeer voor de betonnen aanbruggen geen probleem vormt wanneer de betonconstructie en voegovergangen tijdig onderhouden worden. Dit onderhoud is geprogrammeerd, maar nog niet uitgevoerd wegens tekort aan middelen en personele capaciteit.
Het risico op scheurvorming in de stalen vallen is voor het eerst bekend geworden in 2024. Hierna zijn aanvullende inspecties uitgevoerd, is er een windkrachtbeperking ingevoerd en is spoedherstel uitgevoerd. Het vervangen van de stalen vallen is opgenomen in de programmering voor vernieuwing.

Vraag 3
Welke toename van het vrachtverkeer verwacht u op de A6 tussen Lelystad en Almere als gevolg van de afsluiting van de Houtribdijk voor zwaar vrachtverkeer?

Antwoord 3
Detailinformatie over het aantal vrachtwagens dat meer dan 15 ton weegt, is niet beschikbaar. Op basis van verkeersaantallen en verkeersgegevens is de inschatting dat op een weekdagetmaal per rijrichting circa 500 vrachtwagens die zwaarder dan 15 ton wegen zich zullen verplaatsen.
Als ervan uit wordt gegaan dat de helft van deze vrachtwagens de alternatieve route over Amsterdam gaat gebruiken en de andere helft over de Afsluitdijk, is er op zowel de A6 als de A7 een toename van het aantal vrachtwagens van afgerond circa 250 per weekdagetmaal per rijrichting.
Het aantal vrachtwagens op de A6 tussen Lelystad en Almere was in 2025 circa 4.000 per weekdagetmaal per rijrichting. De toename van het vrachtverkeer met de 250 vrachtwagens is dan circa 6% voor beide rijrichtingen.

Vraag 4
Welke maatregelen gaat u nemen om de gevolgen van deze extra verkeersdruk voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de A6 tussen Lelystad en Almere te beperken, mede gelet op het feit dat de voorziene verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen Almere-Oostvaarders en Lelystad sinds juni 2023 is gepauzeerd?

Antwoord 4
Rijkswaterstaat is in overleg met de betrokken bedrijven, bestuurders en koepelvereniging over de gevolgen van de voorgenomen gewichtsbeperking. Op basis van deze gesprekken wordt beoordeeld welke aanvullende maatregelen eventueel mogelijk en nodig zijn, en of er een bereikbaarheidsplan opgesteld dient te worden.

Vraag 5
Welke toename van het vrachtverkeer verwacht u op de A7 als gevolg van de afsluiting van de Houtribdijk voor zwaar vrachtverkeer?

---

[2] NH Nieuws, 4 september 2026, «Houtribdijk dicht voor vrachtverkeer vanwege nieuwe scheuren in bruggen» (https://www.nhnieuws.nl/nieuws/363065/houtribdijk-dicht-voor-vrachtverkeer-vanwege-nieuwe-scheuren-in-bruggen)

Antwoord 5
Voor de A7 (van/naar Amsterdam) geldt dat daar in 2025 ter hoogte van Hoorn circa 4.100 vrachtwagens in noordelijke richting reden en circa 4.700 in zuidelijke richting. De toename van het vrachtverkeer met circa 250 vrachtwagens (zie antwoord vraag 3) is dan respectievelijk circa 6% en 5%.

Vraag 6
Welke lessen trekt u uit de eerdere antwoorden van de regering op vragen van het lid Krul over de verkeershinder als gevolg van de renovatie van de A7-brug bij Purmerend, waarin werd aangegeven dat Rijkswaterstaat samen met regionale partijen en het bedrijfsleven een bereikbaarheidsplan heeft opgesteld en waarbij een netwerkbrede impactanalyse is uitgevoerd?[3]

Antwoord 6
De ervaringen die Rijkswaterstaat heeft opgedaan bij de renovatie van de A7-brug bij Purmerend worden breed binnen de organisatie toegepast. Het vroegtijdig betrekken van medeoverheden, het bedrijfsleven en andere stakeholders is een onderdeel van de bereikbaarheidsaanpak van Rijkswaterstaat. Afhankelijk van de aard en omvang van de verwachte hinder kan daarbij ook een netwerkbrede impactanalyse worden uitgevoerd.
Op een aantal vlakken is de situatie bij de Houtribbruggen anders dan op de A7 bij Purmerend. Er is sprake van een beperking die met name het vrachtverkeer treft en niet al het verkeer, de afsluiting is niet gepland en de impact voor de algehele bereikbaarheid is minder groot.

Vraag 7
Gaat u ook voor de gevolgen van de afsluiting van de Houtribdijk voor zwaar vrachtverkeer een bereikbaarheidsplan en netwerkbrede impactanalyse maken? Zo ja, zou u daarbij in ieder geval de gevolgen voor de A6, de A7 en het onderliggende wegennet kunnen meenemen?

Antwoord 7
Zie antwoord 4. Als besloten wordt een bereikbaarheidsplan en netwerkbrede impactanalyse te maken, dan worden ook de gevolgen voor de A6, de A7 en het onderliggend wegennet meegenomen.

Vraag 8
Hoe gaat u de provincies Noord-Holland en Flevoland, de betrokken gemeenten, veiligheidsregio's en het bedrijfsleven betrekken bij een dergelijk bereikbaarheidsplan en een dergelijke netwerkbrede impactanalyse?

Antwoord 8
Zie antwoord 4.

Vraag 9
Welke maatregelen gaat u samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland, de betrokken gemeenten en het bedrijfsleven nemen om gedurende de gewichtsbeperking de bereikbaarheid van de regio te waarborgen en de hinder voor inwoners en ondernemers te beperken?

Antwoord 9
Zie antwoord 4.

Vraag 10
Deelt u de opvatting dat de situatie bij de Houtribbruggen het belang onderstreept om onderhoud en vervanging van bestaande infrastructuur hoog te prioriteren, zodat bekende onderhoudsopgaven niet onnodig lang worden uitgesteld en het risico op gebruiksbeperkingen wordt verkleind?

---

[3] Antwoord op schriftelijke vragen van het lid Krul, Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 378.

Antwoord 10
De Kamer is meermaals geïnformeerd over de verouderde en verslechterende infrastructuur en de daaruit voortvloeiende grote instandhoudingsopgave, onder meer via de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur die de Kamer aan het eind van elk kalenderjaar toekomt. Het is evident dat hier met prioriteit aan gewerkt moet worden, en dat doet het Ministerie van IenW ook. Om die reden heeft het kabinet, bovenop de coalitieakkoordmiddelen, met Prinsjesdag bekendgemaakt € 1,5 miljard extra vrij te maken voor de instandhouding onze infrastructuur. Daarnaast zijn er ook additionele middelen vrijgemaakt om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.
Echter is ook duidelijk dat de landelijke opgave van dergelijke grootte is, dat deze niet op korte termijn en met de beschikbare middelen en capaciteit kan worden opgelost. Ondanks het extra geld moeten er dus scherpe keuzes worden gemaakt over de gehele breedte aan infrastructurele projecten (exploitatie, onderhoud, vernieuwing én nieuwe aanleg) om de basis weer op orde te krijgen. Veiligheid en de instandhouding van de infrastructuur staan daarin voorop. De Kamer wordt over de prioritering, die op basis van het Afweegkader[4] is gemaakt, op korte termijn geïnformeerd.

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk 36 800 XII, nr. 39