AH 457
2026Z20715

Antwoord van minister Karremans (Infrastructuur en Waterstaat)
(ontvangen 26 oktober 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving over de voorgenomen gewichtsbeperking voor de Houtribbruggen op de N307 tussen Enkhuizen en Lelystad?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u een overzicht geven van de inspecties, onderzoeken, risicoanalyses en onderhoudsmaatregelen die sinds 2019 aan de Houtribbruggen zijn uitgevoerd?

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 nog niet uitgevoerd wegens tekort aan middelen, maar is nu gepland in de periode tot 2030.

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 in 2025 uitgevoerd (lassen van scheurtjes). De meest recente inspecties zijn in augustus 2026 uitgevoerd.

Het vervangen van de stalen vallen maakt onderdeel uit van de vernieuwing van het gehele Houtribcomplex. Deze werkzaamheden starten in 2030 en worden afgerond in 2034.

Vraag 3

Klopt het dat in inspectierapporten uit 2019 werd geconcludeerd dat beide bruggen aan de zijde van Lelystad in matige staat verkeerden, waarbij één brug als ‘einde levensduur’ werd aangemerkt?

Antwoord 3

Zie het antwoord bij vraag 2.

Vraag 4

Welk vervolg heeft Rijkswaterstaat gegeven aan het advies uit 2019 om te onderzoeken of de Houtribbruggen nog geschikt waren voor het inmiddels zwaardere verkeer?

Antwoord 4

Zie het antwoord bij vraag 2.

Vraag 5

Welk vervolg heeft het ministerie gegeven aan het advies uit 2019 om te onderzoeken of de Houtribbruggen nog geschikt waren voor het inmiddels zwaardere verkeer?

Antwoord 5

Rijkswaterstaat is onderdeel van het ministerie. Zie het antwoord bij vraag 2.

Vraag 6

Welke planning bestond in september 2024 voor de vervanging van de Houtribbruggen, gelet op de toenmalige mededeling van Rijkswaterstaat dat de voorbereiding van deze vervanging reeds was gestart?

Antwoord 6

De vernieuwing van de stalen bruggen maakt onderdeel uit van de vernieuwing van het totale Houtribcomplex (schutsluizen, spuisluizen, stalen bruggen, bediengebouw). Hiervoor is eind 2022 gestart met een planfase. Er lag op dat

moment nog geen concrete planning voor de realisatiefase wegens een gebrek aan middelen. De benodigde middelen zijn er nu wel. De werkzaamheden starten in 2030 en worden afgerond in 2034. De betonnen aanbruggen worden voor 2030 hersteld.

Vraag 7

Waarom heeft de in 2024 aangekondigde voorbereiding van de vervanging tot op heden niet geleid tot een concrete uitvoeringsplanning?

Antwoord 7

Zie het antwoord bij vraag 6.

Vraag 8

Waarom zijn de in januari 2026 opnieuw geconstateerde scheuren niet direct hersteld?

Antwoord 8

Vanuit constructieve veiligheid was dit niet direct noodzakelijk. Er is in augustus 2026 een herhalingsinspectie uitgevoerd. Bij deze inspectie is geconstateerd dat er sprake is van verdere schadegroei in het staal. Om de bruggen tot het moment van vernieuwing door zoveel mogelijk verkeer te kunnen laten blijven gebruiken, is de gebruiksbeperking ingesteld.

Vraag 9

Op welk moment concludeerde Rijkswaterstaat voor het eerst dat een gewichtsbeperking voor zwaar verkeer noodzakelijk zou worden?

Antwoord 9

De eerste waarschuwingen voor een beperking voor het verkeer op de betonnen aanbruggen zijn gerapporteerd in 2021. Noodzakelijk onderhoud is eerder geprogrammeerd, maar destijds niet uitgevoerd door tekort aan middelen. Voor de stalen bruggen volgden de eerste signalen in april 2026 en de daadwerkelijke noodzaak tot invoering van een beperking in de zomer van 2026.

Vraag 10

Op welke constructieve berekeningen zijn de grenswaarden van maximaal 15 ton totaalgewicht respectievelijk 7,3 ton aslast gebaseerd?

Antwoord 10

Er zijn geen constructieve berekeningen waaruit exact deze grenswaarden volgen. De gewichts- en aslastbeperking is tot stand gekomen op basis van een constructieve beschouwing door constructeurs van Rijkswaterstaat.

Vraag 11
Welke tijdelijke technische maatregelen heeft Rijkswaterstaat onderzocht om zwaar verkeer geheel of gedeeltelijk gebruik te laten blijven maken van de Houtribdijk?

Antwoord 11

Rijkswaterstaat heeft reeds diverse maatregelen onderzocht, zoals het versterken van de stalen brugvallen en diverse verkeerskundige maatregelen waaronder éénrichtingsverkeer en om-en-om-regelingen. Deze maatregelen blijken niet realiseerbaar. Op dit moment is het vanuit het oogpunt van constructieve veiligheid noodzakelijk de beperking in te voeren. Rijkswaterstaat blijft onderzoeken of er maatregelen mogelijk zijn om op termijn de duur of zwaarte van de beperking te verminderen. Er wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid van een tijdelijke brug.

Vraag 12
Welke mogelijkheden ziet u voor een gedifferentieerde toegang tot de Houtribbruggen op basis van bijvoorbeeld voertuigtype, asconfiguratie, belading of tijdstip?

Antwoord 12

Er is gekeken naar een gedifferentieerde toegang tot de Houtribbruggen, maar dit behoort niet tot de mogelijkheden. Er geldt alleen een uitzondering voor de nood- en hulpdiensten.

Vraag 13

Op welke datum treedt de gewichtsbeperking naar verwachting daadwerkelijk in werking?

Antwoord 13

Op 21 oktober 2026 is de gewichtsbeperking in werking getreden.

Vraag 14

Met welke minimale duur van de gewichtsbeperking houdt Rijkswaterstaat momenteel rekening?

Antwoord 14

Er wordt rekening gehouden met een duur van enkele jaren. Rijkswaterstaat blijft echter onderzoeken of er maatregelen mogelijk zijn om op termijn de duur of zwaarte van de beperking te verminderen.

In het antwoord bij vraag 23 wordt nader ingegaan op de mogelijkheid tot nadeelcompensatie.

Vraag 15

Welke werkzaamheden zijn volgens de huidige inzichten noodzakelijk om het Houtribcomplex weer zonder gewichtsbeperking beschikbaar te maken?

Antwoord 15

De beperking kan worden opgeheven als de betonnen aanbruggen zijn hersteld en de stalen bruggen zijn vernieuwd. Zie het antwoord op vraag 6 voor de planning.

Vraag 16

Wat is de actuele kostenraming voor de structurele aanpak van het Houtribcomplex?

Antwoord 16

Kostenramingen zijn niet openbaar, omdat het marktgevoelige informatie betreft.

Vraag 17

Welk deel van de geraamde kosten voor de structurele aanpak van het Houtribcomplex is momenteel financieel gedekt?

Antwoord 17

De geraamde kosten zijn geheel gedekt.

Vraag 18

Welke gevolgen heeft de noodzaak van een gewichtsbeperking voor de positie van het Houtribcomplex binnen het landelijke afweegkader voor beheer, onderhoud, vervanging of renovatie, mede gelet op het feit dat Rijkswaterstaat heeft aangegeven deze aanpak in het najaar van 2026 binnen dit afweegkader aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd?

Antwoord 18

De Tweede Kamer is op 16 oktober 2026 geïnformeerd over de prioritering binnen het afweegkader. Bij de Kamerbrief van 16 oktober 2026 is een overzicht meegestuurd van Vernieuwing bij Rijkswaterstaat. Hierin staat het Houtribsluizencomplex (bruggen, schutsluizen en spuisluizen) opgenomen als project dat binnen de huidige begroting in uitvoering is.

Vraag 19

Welke maatschappelijke of economische gevolgen van de gewichtsbeperking heeft Rijkswaterstaat voorafgaand aan het besluit in kaart gebracht?

Antwoord 19

De gevolgen van een beperking die nodig is om de constructieve veiligheid te borgen, zijn in kaart gebracht. Op basis daarvan is gekozen voor de gewichts- en aslastbeperking zoals deze op 21 oktober in is gegaan, waarbij zoveel mogelijk verkeer de brug kan blijven gebruiken. Rijkswaterstaat erkent de grote impact op het vrachtverkeer en de economische gevolgen. Ik ga hierover binnenkort in overleg met de sector.

Vraag 20
Hoeveel vrachtwagens maken volgens de beschikbare verkeersgegevens van Rijkswaterstaat gemiddeld per etmaal gebruik van de Houtribdijk?

Transport en Logistiek Nederland spreekt volgens berichtgeving over circa 1.500 vrachtwagens per dag.

Antwoord 20

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. In totaal zijn het dus circa 1.000 vrachtwagens per dag.

Vraag 21

Welke gevolgen verwacht u van de gewichtsbeperking voor agrarische logistieke ketens die gebruikmaken van de verbinding tussen Noord-Holland, Flevoland of Oost-Nederland, waaronder het vervoer van melk, veevoer, bloembollen, vee of pluimvee op het niveau van de bredere logistieke keten?

Antwoord 21

De gewichtsbeperking heeft gevolgen voor agrarische logistieke ketens omdat transporten moeten omrijden. Dit leidt tot extra reistijd. De omvang van de effecten verschillen per sector, vervoerder en herkomst- en bestemmingslocatie.

Vraag 22

Welke extra verkeersbelasting verwacht Rijkswaterstaat op de A6, A7, A1 of A10 als gevolg van het omleiden van zwaar verkeer vanaf de Houtribdijk?

Antwoord 22

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 20, is de inschatting dat op een weekdagetmaal per rijrichting circa 500 vrachtwagens van zwaarder dan 15 ton 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.

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 is dan respectievelijk circa 6% en 5%.

Op het totaal aantal verkeersbewegingen (al het verkeer) liggen deze percentages op respectievelijk onder de 0,5% op de A6 en circa 2% op de A7.

Vraag 23

Welke mogelijkheden bestaan voor nadeelcompensatie aan ondernemingen die aantoonbaar onevenredige schade ondervinden van een langdurige gewichtsbeperking op de Houtribdijk?

Antwoord 23

Ondernemingen die onevenredige schade ondervinden van de gewichtsbeperking kunnen een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Of een vergoeding wordt toegekend, wordt per geval beoordeeld op basis van de geldende wet- en regelgeving.

Vraag 24

Welke extra kosten door de vrachtwagenheffing verwacht u voor vrachtverkeer dat als gevolg van de gewichtsbeperking moet uitwijken naar heffingsplichtige routes?

Antwoord 24

Het is niet goed te meten in welke mate extra kilometers gereden worden, omdat er grote verschillen zijn op basis van de herkomst en bestemming van vrachtwagens. Waar een afsluiting voor de één een flinke omweg kan betekenen, kan dit voor de ander slechts een kleine aanpassing van zijn route zijn. Het is daarom ook niet goed te berekenen hoeveel extra vrachtwagenheffing er betaald moet worden. Overigens heeft het kabinet vanwege de buitengewone omstandigheden, veroorzaakt door het conflict in het Midden-Oosten, de tarieven van de vrachtwagenheffing voor de periode 1 september t/m 31 december 2026 verlaagd met 22,3 procent.

Vraag 25
Bent u bereid de Kamer vóór de inwerkingtreding van de gewichtsbeperking te informeren over het concrete tijdpad voor de structurele aanpak van het Houtribcomplex?

Antwoord 25

De gewichtsbeperking is op 21 oktober in werking gegaan. Met de beantwoording van deze Kamervragen wordt de Kamer geïnformeerd over het concrete tijdpad voor de structurele aanpak van het Houtribcomplex en de betonnen aanbruggen.

Vraag 26
Als vrachtverkeer zoveel moet omrijden, kan er dan wel een extra vrachtwagenheffing gevraagd worden?

Antwoord 26

De gewichtsbeperking op de Houtribdijk is helaas onvermijdelijk om een veilig gebruik van de infrastructuur te kunnen garanderen. Zoals vastgelegd in de Wet Vrachtwagenheffing, geldt de vrachtwagenheffing op bijna alle snelwegen en sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Als de omleidingsroutes onderdeel

zijn van het heffingsnetwerk, is daarvoor ook heffing verschuldigd. De Wet vrachtwagenheffing biedt geen mogelijkheid voor een tijdelijke uitzondering van extra omgereden kilometers. Overigens worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet (teruggesluisd) voor de verduurzaming en de innovatie van de vervoerssector. Via subsidies, bijvoorbeeld voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens, en andere maatregelen dragen de netto-opbrengsten zo bij aan het breed gedeelde belang van elektrificatie en innovatie van het wagenpark om de weerbaarheid van de sector te vergroten.

Extra kosten die verband houden met de vrachtwagenheffing kunnen meegenomen worden in een verzoek tot nadeelcompensatie. Zie verder het antwoord bij vraag 23.