

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

1091

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de afsluiting voor vrachtverkeer op de A12* (ingezonden 12 december 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 januari 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «A12-viaducten Velperbroek blijken niet veilig: zware vrachtwagens mogen er de komende jaren niet op»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de reden dat Rijkswaterstaat (RWS) overgaat tot deze plotselinge afsluiting voor vrachtverkeer en waarom is dit niet eerder gezien en aangepakt?

Antwoord 2

De veiligheid van de RWS netwerken staat voorop en monitoring en analyse hiervan is een continu proces binnen Rijkswaterstaat. Zo is ook de tand-nokconstructie opgenomen in het inspectieprogramma. Hieruit is gebleken dat bij een aantal bruggen en viaducten de tand-nokconstructie naar de huidige inzichten destijds verkeerd is ontworpen waardoor deze bruggen en viaducten sneller verouderen dan verwacht. Dit uit zich met name door corrosieschade aan de wapening in het beton.

Bij de vier viaducten in de A12 bij Velperbroek, bleek een verhoogd risicoprofiel. Deze zijn vervolgens middels gerichte technische inspecties en constructieve herberekeningen nader onderzocht. De viaducten in de A12 bij Velperbroek worden nu aangepakt.

Bij de keuze van tijdelijke maatregelen zal Rijkswaterstaat, zolang de veiligheid van de weggebruiker niet in geding is, zoveel als mogelijk inzetten op maatregelen die geen hinder veroorzaken. Afhankelijk van het ontwerp van een nog te plaatsen ondersteuningsconstructie kan het noodzakelijk zijn

¹ de Gelderlander, 9 december 2024, A12-viaducten Velperbroek blijken niet veilig: zware vrachtwagens mogen er de komende jaren niet op | Pim Gerritzen | gelderlander.nl

om fysieke afscheidingen (barriers) te plaatsen om de veiligheid van de weggebruikers te borgen.

Vraag 3

Wordt per viaduct in Nederland bijgehouden hoe de staat van het onderhoud is en hoe zich dit ontwikkelt? Zo ja, waarom is dit euvel niet gezien bij het verkrijgen van inzicht in de staat van het onderhoud?

Antwoord 3

De staat van het onderhoud wordt van elke brug en viaduct bijgehouden door middel van periodieke inspecties (en berekeningen). In de Staat van de Infrastructuur wordt aangegeven welke objecten onder verscherpt toezicht staan.

Het euvel van de tand-nokconstructies is echter niet te signaleren met behulp van reguliere inspecties. Uit deze inspecties blijkt alleen dat de voegovergangen van de viaducten vocht doorlaten. Dat is niet per definitie een reden voor verder onderzoek. In 2022 is daarom een quickscan uitgevoerd op de circa 100 bruggen en viaducten van Rijkswaterstaat waar vergelijkbare tand-nokconstructies zijn toegepast. Door de uitkomsten van de inspecties te combineren met de bevindingen uit de quick-scan, kon Rijkswaterstaat concluderen dat gerichte inspecties met monsters van het beton nodig waren.

Vraag 4

Welke viaducten in Nederland kennen nog meer het risico dat deze problemen zich voordoen?

Antwoord 4

Er zijn bij Rijkswaterstaat circa 100 bruggen en viaducten met dezelfde tand-nokconstructie in beheer waarvan 90 in verschillende mate problemen vertonen. Het bouwjaar, het ontwerp (goed of verkeerd ontworpen) en de staat van het onderhoud zijn voor iedere constructie uniek. Bovenaan de prioriteitenlijst staan 17 bruggen en viaducten waar Rijkswaterstaat zich nu richt op vervolgonderzoek of de voorbereiding van maatregelen. Dit zijn de 4 viaducten in de A12 bij knooppunt Velperbroek, het viaduct Kamperhoekweg (A6), de 2 bruggen Naardertrekvaart (A1), de 8 viaducten in het complex Prins Clausplein (A4/A12), het viaduct Tielsestraat (A15) en het viaduct De Tol (A1).

Vraag 5

Hoeveel viaducten in Nederland hebben dezelfde constructie als de viaducten op de A7 bij Purmerend en de A12-viaducten bij Velperbroek? Als dit inzicht er niet is, hoe gaat u ervoor zorgen dat u zo spoedig mogelijk dit inzicht krijgt?

Antwoord 5

Er zijn bij Rijkswaterstaat circa 100 bruggen en viaducten met dezelfde tand-nokconstructie in beheer waarvan 90 in verschillende mate problemen vertonen. Rijkswaterstaat beschikt niet over een landelijk beeld van de bruggen en viaducten in beheer bij provincies en gemeenten.

De viaducten bij knooppunt Velperbroek maken onderdeel uit van de landelijke tand-nokproblematiek, waarbij er sprake is van een naar huidige inzichten foutief ontwerp dat op meerdere plekken is toegepast. De viaducten op de A7 bij Purmerend wijken hiervan af. Bij deze viaducten was sprake van een «incidentele» ontwerpfout; het gehele ontwerp had onvoldoende wapeningsstaal. De maatregelen bij Purmerend waren specifiek hierop gericht en waren daarom anders dan bij Velperbroek.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de opmerking van RWS «Bij al het vrachtverkeer dat zwaarder is, bestaat het risico dat het bouwwerk bezwijkt. We moeten maatregelen treffen om dat te voorkomen», in het licht van de opmerking dat blijkbaar niet gehandhaafd zal worden dat zwaardere vrachtwagens daadwerkelijk niet meer over het viaduct zullen rijden?

Antwoord 6

Voertuigen zwaarder dan 50 ton zijn sowieso vergunningsplichtig en worden op basis van hun vergunning reeds omgeleid via het Velperbroekcircuit, de rotonde in het knooppunt. De Rijksdienst voor het Wegverkeer geeft vergunningen af voor dit soort voertuigen en heeft eigenaren in kennis gesteld van het verbod. Vanaf donderdag 19 december mag verkeer zwaarder dan 45 ton niet meer over de A12-viaducten op knooppunt Velperbroek rijden. Dit is bekend gemaakt aan bedrijven en vervoerders en middels een algemeen persbericht aan de media. Met behulp van bebording wordt dit verbod aangegeven en hiermee wordt verkeer boven 45 ton geweerd. Rijkswaterstaat communiceert actief richting bedrijven en vervoerders. Bij schade aan de viaducten zijn ook de gevolgen voor deze bedrijven en vervoerders groot. Verder is het ook in het belang van de weggebruiker om zelf de regels te volgen.

Rijkswaterstaat handhaaft zelf niet. Deze rol is belegd bij de politie en de ILT. Wel onderzoekt Rijkswaterstaat of het aanbrengen van een weegsysteem onder het brugdek mogelijk is. Met behulp van het weegsysteem kan Rijkswaterstaat monitoren in welke mate het zware vrachtverkeer gehoor geeft aan de gewichtsbepanking en zo nodig politie en ILT verzoeken om lokaal te handhaven en te zware vrachtwagens van de weg af te halen en te wegen.

In april 2025 wordt een ondersteunende constructie geplaatst onder de viaducten. De ondersteunende constructie is een maatregel ter aanvulling op de gewichtsbepanking, omdat er geen zekerheid is dat al het zware verkeer geweerd kan worden van de viaducten. Rijkswaterstaat onderzoekt of en hoe de tijdelijke constructie ook de last van de viaducten kan dragen, zodat de gewichtsbepanking opgeheven kan worden. Een definitieve oplossing volgt pas als de viaducten aangepakt worden in het programma Vernieuwing (zie verder antwoord op vraag 11).

Vraag 7

Hoe wordt overleg gevoerd met de bedrijven die betrokken zijn bij deze noodmaatregel?

Antwoord 7

Betrokken bedrijven, zoals logistieke ondernemers en koepelorganisaties, evenals regionale wegbeheerders, zijn door Rijkswaterstaat geïnformeerd en worden op de hoogte gehouden.

Vraag 8

Welke mogelijke gevolgen heeft deze afsluiting voor zwaar vrachtverkeer voor het wegennet om het Velperbroekcircuit heen en is dit voldoende afgestemd met andere verantwoordelijke overheden?

Antwoord 8

Het zware vrachtverkeer op de A12 zal via het Velperbroekcircuit moeten rijden. Het circuit zal hierdoor drukker worden. Rijkswaterstaat kijkt samen met de verkeerskundigen van de provincie Gelderland, gemeente Arnhem en gemeente Rheden naar de gevolgen hiervan en de mogelijkheden om de doorstroming te optimaliseren.

Naar eerste inzichten zullen de effecten van deze maatregel op de doorstroming van het verkeer beperkt zijn. De toename aan verkeer op het Velperbroekcircuit wordt geschat op 2%. De verkeersregelininstallatie die met behulp van stoplichten de verkeersstroom op het circuit regelt, kan deze toename aan.

Vraag 9

Welke mogelijke economische gevolgen heeft deze afsluiting voor de bedrijven die betrokken zijn bij deze noodmaatregel?

Antwoord 9

De maatregel treft circa 750 vrachtwagens per dag. Dit is ongeveer 5% van het totale vrachtverkeer op dat stuk van de A12. Deze vrachtwagens zullen via het Velperbroekcircuit rijden in plaats van er overheen. De extra reistijd bedraagt enkele minuten. De economische gevolgen zijn op basis hiervan niet in te schatten.

Vraag 10

Zijn deze mogelijke economische gevolgen voor deze bedrijven nader te specificeren in extra tijd of extra kosten?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11

Hoe lang zal het zware vrachtverkeer niet over de viaducten van de A12 kunnen?

Antwoord 11

Rijkswaterstaat onderzoekt of en hoe de tijdelijke constructie ook de last van de viaducten kan dragen, zodat de gewichtsbepijking opgeheven kan worden. Een definitieve oplossing volgt pas als de viaducten aangepakt worden in het programma Vernieuwing. Zie hiervoor ook de Kamerbrief «Verhogen productievermogen instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken».

Vraag 12

Kunt u een nadere duiding geven van de risico's die al het verkeer loopt, nu de viaducten boven het Velperbroekcircuit deze problemen vertonen?

Antwoord 12

Uitgangspunt voor de maatregelen is dat de weggebruikers geen extra risico ondervinden. Het is ook in groot belang van de weggebruiker om zelf de regels op te volgen.

Bij de keuze van tijdelijke maatregelen zal Rijkswaterstaat, zolang de veiligheid van de weggebruiker niet in geding is, zoveel als mogelijk inzetten op maatregelen die geen hinder veroorzaken. Afhankelijk van het ontwerp van de ondersteuningsconstructie kan het noodzakelijk zijn om barrières te plaatsen om de veiligheid van de weggebruikers te borgen.

Vraag 13

Hoe gaat u ervoor zorgen dat deze noodmaatregelen worden voorkomen en dat meer vooruit gepland kan worden en proactief problemen met de staat van onderhoud kunnen worden aangepakt?

Antwoord 13

Elk kunstwerk dat door Rijkswaterstaat in beheer is, wordt eens in de zes jaar uitgebreid door Rijkswaterstaat geïnspecteerd. Hierbij wordt het instandhoudingsplan opgesteld en geactualiseerd en worden de werkzaamheden die hieruit voortkomen geprogrammeerd. Daarnaast voert Rijkswaterstaat elk jaar een toestandsinspectie uit om visueel de toestand te beoordelen.

Gezien de grote landelijke opgave voor Vernieuwing, is nog niet te zeggen wanneer capaciteit en budget beschikbaar is om de verouderde bruggen en viaducten aan te pakken. Binnen deze opgave pakt Rijkswaterstaat de komende jaren honderden betonnen, stalen en beweegbare bruggen en viaducten aan.

Zie hiervoor ook de Kamerbrief «Verhogen productievermogen instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken».

Vraag 14

Welke effecten hebben deze noodmaatregelen voor de planning van de verbreding en het doortrekken van de A15?

Antwoord 14

De maatregelen bij knooppunt Velperbroek hebben geen effecten op de planning van de aanleg van de ViA15 en de verbreding van de A12.