



De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 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
RWS-2025/661

Uw kenmerk
2024Z21099

Bijlage(n)
1

Datum 22 januari 2025
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over het bericht 'Geen
zwaar vrachtverkeer meer over viaduct A12 bij
Velperbroek'

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Olger Van Dijk (Nieuw Sociaal Contract) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Geen zwaar vrachtverkeer meer over viaduct A12 bij Velperbroek'.

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Veltman (VVD), ingezonden 12 december 2024 (vraagnummer 2024Z20929).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht '*Geen zwaar vrachtverkeer meer over viaduct A12 bij Velperbroek*' van Omroep Gelderland? ¹

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is bekend op welke termijn de ondersteuningsconstructie zal worden aangebracht? En zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
De ondersteuningsconstructie wordt in april 2025 geplaatst.

Vraag 3
Zullen er naast de ondersteuningsconstructie en de omleidingsborden nog andere veiligheidsmaatregelen getroffen worden?

¹ Omroep Gelderland, 9 december 2024, '*Geen zwaar vrachtverkeer meer over viaduct A12 bij Velperbroek*', <https://www.gld.nl/nieuws/8243289/geen-zwaar-vrachtverkeer-meer-over-viaduct-a12-bij-velperbroek>

Antwoord 3

Rijkswaterstaat onderzoekt naast het plaatsen van de ondersteuningsconstructie ook of het aanbrengen van een weegstelsel onder het brugdek mogelijk is. Met behulp van het weegstelsel kan Rijkswaterstaat monitoren in welke mate het zware vrachtverkeer gehoor geeft aan de gewichtsbepaling en zo nodig politie en ILT verzoeken om lokaal te handhaven en te zware vrachtwagens van de weg af te halen en te wegen.

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

Vraag 4

Is het na plaatsing van de ondersteuningsconstructie weer mogelijk om met zwaar verkeer over de viaducten te rijden?

Antwoord 4

In april 2025 wordt een ondersteunende constructie geplaatst onder de viaducten. De ondersteunende constructie is een maatregel ter aanvulling op de gewichtsbepaling, 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 gewichtsbepaling opgeheven kan worden. Een definitieve oplossing volgt pas als de viaducten aangepakt worden in het programma Vernieuwing.

Vraag 5

Op welke termijn wordt het viaduct gerenoveerd en blijven er tot dat moment restricties voor verkeer?

Antwoord 5

De opgave ten aanzien van de tand-nokproblematiek maakt deel uit van de grotere Vernieuwingsopgave op de netwerken van Rijkswaterstaat. Zie hiervoor ook de Kamerbrief 'Verhogen productievermogen instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken'. Binnen deze opgave pakt Rijkswaterstaat de komende jaren honderden betonnen, stalen en beweegbare bruggen en viaducten aan. Gezien de grote landelijke opgave voor Vernieuwing, is nog niet te zeggen wanneer de viaducten in de A12 bij Velperbroek worden aangepakt.

Vraag 6

Verwacht u verkeerskundige effecten op andere routes door deze gewichtsbepaling (omrijden)?

Antwoord 6

Het zwaar 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 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.

De extra rijtijd voor zwaar verkeer bedraagt enkele minuten.

Vraag 7

Zal er, gegeven het feit dat er niet zal worden gehandhaafd, gemonitord worden in hoeverre zware voertuigen zich aan de omleiding houden? En zo niet, worden er aanvullende maatregelen zoals controles ingevoerd?

Antwoord 7

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

Rijkswaterstaat communiceert hierover actief richting bedrijven en vervoerders. Bij schade aan de viaducten zijn ook de gevolgen voor deze bedrijven en vervoerders groot. Het is ook in groot belang van de weggebruiker om zelf de regels op te volgen.

Vraag 8

Zijn er reeds andere vergelijkbare viaducten in beeld waar de stalen wapening versneld is verouderd of naar verwachting versneld zal verouderen? Kan op deze viaducten een soortgelijke gewichtsbepaling worden verwacht?

Antwoord 8

Er zijn bij Rijkswaterstaat circa 100 bruggen en viaducten met dezelfde tand-nokconstructie, waarvan 90 in verschillende mate problemen vertonen. Het bouwjaar, het ontwerp (goed of aandachtspunten in het ontwerp) en de staat van het onderhoud zijn echter voor iedere constructie uniek. Bovenaan de prioriteitenlijst staan 17 bruggen en viaducten, waar Rijkswaterstaat zich nu richt op vervolgonderzoek of de voorbereiding van maatregelen.

Het gaat om 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 9

Kunt u aangeven hoe de gewichtsbepaling, de plaatsing van de ondersteuningsconstructie en de toekomstige renovatie van het viaduct zich verhouden tot het plan van het ministerie van Defensie om weg- en

spoorinfrastructuur te versterken voor zwaar transport? Is er overleg tussen de ministeries omtrent de beoogde maatregelen?

Antwoord 9

De Ministeries van IenW en Defensie werken intensief samen aan de verbetering en instandhouding van het wegen- en spoorwegennet in Nederland ten behoeve van militaire transporten. In 2019 is in opdracht van IenW een uitgebreide analyse van het transportnetwerk van Nederland gemaakt, op basis van de destijds geldende militaire eisen voor militaire mobiliteit en gedefinieerde routes. De Kamer is over de uitkomsten hiervan geïnformeerd (Kamerstuk 21 501, nr. 33).

Vraag 10

Wat betekent de huidige geopolitieke situatie voor de urgentie van de aanpak van de verouderde viaducten?

Antwoord 10

In 2023 heeft de Europese Unie militaire eisen en routes geëvalueerd en aangepast. Het transportnetwerk voor militaire mobiliteit wordt daarom opnieuw geëvalueerd door IenW en Defensie, in samenwerking met relevante partijen als Rijkswaterstaat en ProRail. Aan de hand van deze evaluatie worden op dit moment knelpunten geïnventariseerd. Op basis van de inventarisatie zal bekeken worden welke knelpunten prioriteit hebben en in de meerjarenprogrammering van Rijkswaterstaat moeten worden opgenomen. Specifieke informatie over militaire transportroutes en corridors kan i.v.m. het vertrouwelijke karakter van deze informatie niet publiekelijk gedeeld worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener