

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 61

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2022

Per brief van 27 juni 2022 bent u geïnformeerd over de constructieve veiligheid van viaduct 58 in de A16, direct ten zuiden van het Terbregseplein.¹ Het viaduct dat uit 1966 stamt, zal worden vervangen in het kader van het project A16 Rotterdam. Bij de voorbereiding van het project is eind 2020 geconstateerd dat de wapening van de dekken constructief niet voldoet. Daarom is in 2021 de vervanging van de dekken toegevoegd aan het MIRT-project A16 Rotterdam en is de weg afgesloten voor zwaar vrachtverkeer. Bij de uitwerking van het uitvoeringsontwerp voor de renovatie zijn begin 2022 nieuwe risico's ontdekt. Er is een kans op een breuk in het dek van het viaduct, die spontaan ontstaat, zonder tekenen van schade vooraf.

In deze brief informeer ik de Kamer over de gemaakte keuze voor een variant voor de vervanging van het viaduct.

Stand van zaken

In juni is een passieve ondersteuningsconstructie aangebracht onder het viaduct. Hiermee is het risico op slachtoffers bij bezwijken van het wegdek weggenomen. Bij bezwijken van het wegdek wordt het wegdek door de ondersteuningsconstructie opgevangen. Het risico op bezwijken en daarmee afsluiting van de A16 is echter niet verkleind. Er ligt een draaiboek klaar voor het onverhoopte geval dat dit gebeurt. De vervangingsopgave is daarmee onverminderd urgent.

De verwachting was dat het viaduct weer aan de constructieve veiligheidseisen zou voldoen na de vervanging van de wegdekken. Bij de technische uitwerking bleek echter dat bij het enkel vervangen van de

¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 78.

dekken schade ontstaat aan de landhoofden en de paalfundering. Dit kan alleen met buitenproportionele beheersmaatregelen voorkomen worden. Deze maatregelen hebben hoge kosten en veroorzaken grote hinder, maar bieden geen toekomst vaste oplossing. Daarom is het noodzakelijk het gehele viaduct te vervangen. Dit zal gebeuren binnen het MIRT-project A16 Rotterdam.

Uitwerking varianten

Voor de (gedeeltelijke) vervanging van het viaduct zijn diverse varianten onderzocht. Vier varianten voor volledige vervanging zijn nader uitgewerkt. Op basis van de uitgevoerde analyse is gekozen voor een variant met een «bypass» aan de westelijke zijde van het viaduct (variant 2c Bypass Hybride). Hiervoor wordt een tijdelijke hulpbrug over de Hoofdweg gebouwd. Het verkeer op de A16 wordt hier overheen geleid, waardoor een veilige werkomgeving ontstaat en de doorstroming van het verkeer in stand blijft. In bijlage 1 vindt u een toelichting op de varianten inclusief ondersteunende afbeeldingen.

Door gebruik te maken van een bypass met vier rijstroken blijft de verkeershinder op het hoofdwegennet beperkt, omdat alleen weekendafsluitingen van de A16 noodzakelijk zijn. Het ruimtelijk effect op flora/fauna en watersysteem is beperkt, omdat slechts aan één zijde een bypass wordt aangelegd. In vergelijking met andere varianten zijn de maatschappelijke kosten van deze variant relatief laag. De betrokken bestuurlijke partijen (waaronder de gemeente Rotterdam en Provincie Zuid-Holland) hebben een voorkeur uitgesproken voor de varianten met een of twee bypasses met vier rijstroken. De gemeente Rotterdam heeft aangegeven een spoedige afhandeling van vergunningen te willen ondersteunen. Sowieso merk ik grote bereidheid vanuit de bestuurders om deze urgente situatie spoedig en in goede samenwerking aan te pakken.

De gekozen variant wordt door de opdrachtnemer van het MIRT-project A16 Rotterdam uitgewerkt. Dan zal ook de definitieve aanbidding door de opdrachtnemer gedaan worden om de vervanging uit te voeren. Voor de gekozen variant worden de aanvullende kosten op € 83 miljoen geschat, bovenop de reeds beschikbaar gestelde € 32 miljoen voor versterking van het viaduct. Het definitieve bedrag is onder meer afhankelijk van de nadere uitwerking en de aanbidding van de opdrachtnemer. Deze specifieke tegenvaller wordt gedekt uit de programmering Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, waarin nadere herprioritering moet plaatsvinden. Dit betekent dat toekomstige projecten vertraging kunnen ondervinden. Budgettaire verwerking vindt plaats via de eerste supplementaire begroting 2023 (samenhangend met de Voorjaarsnota). In de MIRT-brief van 14 november jl. bent u geïnformeerd over de zeer beperkte financiële ruimte in het Mobiliteitsfonds (MF).² De middelen in het MF komen steeds meer onder druk komen te staan. Dit onderstreept de noodzaak tot een goede beheersing bij projecten, ook bij V&R-projecten.

Tijdens de sloop van het westelijke deel van het viaduct blijft het oostelijke deel in gebruik. Er wordt nader onderzoek gedaan om te bevestigen dat dit op een veilige en verantwoorde manier kan en het risico op onvoorziene hinder zo klein mogelijk is. Indien nodig worden mitigerende maatregelen uitgewerkt. Vanwege de urgentie van de vervanging wordt parallel ook een variant met twee bypasses (variant 2b Bypass Extra) verder uitgewerkt als terugvaloptie.

² Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

Vervolg

Het ontwerp van de voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt. Ook een concrete hinder aanpak voor zowel het hoofdwegennet als onderliggend wegennet gemaakt. Dit wordt gedaan in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar en de regionale partijen waarbij nadrukkelijk ook aandacht wordt geschonken aan de bereikbaarheid via het onderliggend wegennet. De voorbereidingen voor de vergunningverlening zijn inmiddels gestart.

Vergelijkbare kunstwerken

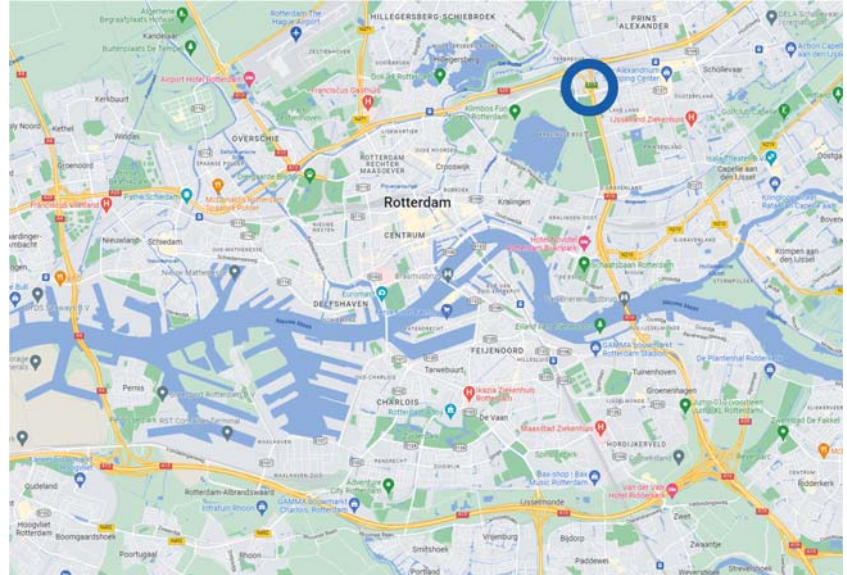
In mijn vorige brief gaf ik aan onderzoek te doen naar vergelijkbare risico's bij andere kunstwerken. De kunstwerken in de nabijheid van de viaducten bij het Terbregseplein zijn hiervoor nader beschouwd. Uit deze quick scan zijn geen vergelijkbare risico's op plotseling bezwijken van wegdekken gebleken. De constructieve staat van de kunstwerken wordt nog herberekend. Indien de uitkomsten hiervan daar aanleiding toe geven, zal ik u nader informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Huidige situatie

In de huidige situatie is de A16 in beide richtingen geopend met de reguliere vier rijstroken in doorgaande richting. Zwaar vrachtverkeer is niet toegestaan. De oprit en afrit zijn geopend. De Hoofdweg is alleen stad-in geopend met 1 rijstrook, in plaats van 2 maal 2 rijstroken. Het fiets/voetpad is open.

Figuur 1 – Locatie Kunstwerk 58 in ring van Rotterdam



Figuur 2 – Huidige situatie



Variant 1 – Afsluiting

- In Fase 1 wordt de A16 in beide richtingen ca. 4 weken volledig afgesloten. De onderliggende Hoofdweg is ca. 8 weken dicht (2 weken voor tot 2 weken na afsluiting van de A16). In deze fase wordt het gehele viaduct gesloopt en de westzijde opnieuw gebouwd. Hierbij wordt 24 uur per dag gewerkt met de bijbehorende (geluids-)hinder voor de omgeving. Voor nood- en hulpdiensten is een speciale omleiding. Dit geldt niet voor gevaarlijke stoffen. Dat verkeer heeft een flinke omleiding via Utrecht.
- In Fase 2 rijdt het verkeer 4,5 maand in een 4-2 systeem over het westelijke brugdek (4 rijstroken van zuid naar noord en 2 rijstroken van noord naar zuid). In deze periode wordt het oostelijk deel gebouwd. De onderliggende Hoofdweg heeft 1 rijstrook en een fietspad per richting. De inzet van een tijdelijke oprit met positieve invloed op de doorstroming van het onderliggende wegennet. Er wordt gewerkt binnen reguliere uren.

Figuur 3 – Variant 1, fase 1



Figuur 4 – Variant 1, fase 2



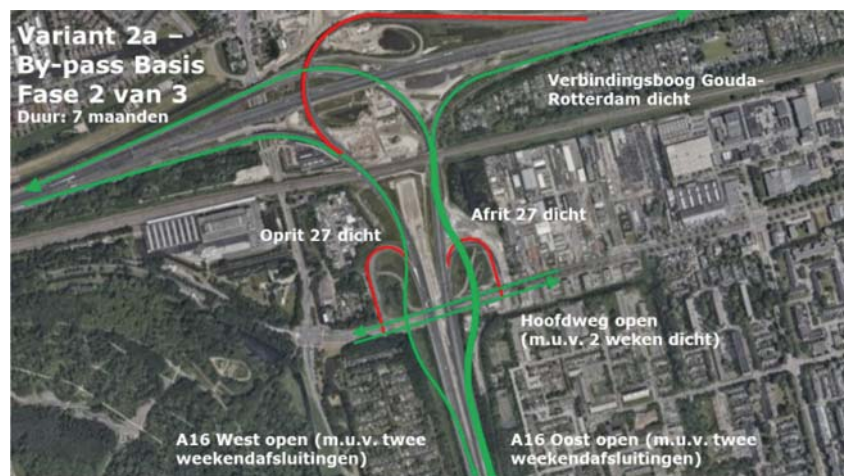
Variant 2a – Bypass Basis

- In Fase 1 worden bypasses en hulpbruggen gebouwd en in gebruik genomen. Bij deze variant zijn er 4 rijstroken van zuid naar noord en 2 rijstroken van noord naar zuid. Er is naar verwachting één weekendafsluiting per rijrichting van de A16 nodig om de bypasses aan te sluiten. Op de onderliggende Hoofdweg is er 1 rijstrook + fietspad per richting in gebruik.
- In Fase 2 wordt het kunstwerk volledig gesloopt en opnieuw gebouwd. De onderliggende Hoofdweg is 2 weken dicht tijdens de sloop. Ook de hulpdiensten kunnen er dan niet doorheen. Deze fase duurt 7 maanden.
- In Fase 3 wordt het nieuwe kunstwerk in gebruik genomen en vervolgens worden de bypasses en hulpbruggen opgeruimd. Hiervoor is naar verwachting één weekendafsluiting per rijrichting van de A16 nodig. Er is geen aanvullende hinder voorzien op de Hoofdweg.

Figuur 5 – Variant 2a, fase 1



Figuur 6 – Variant 2a, fase 2



Figuur 7 – Variant 2a, fase 3



Variant 2b – Bypass Extra

Variant 2b is gelijk aan variant 2a, maar de westelijke bypass (verkeer van noord naar zuid) heeft hier 4 in plaats van 2 rijstroken. De fasering is hetzelfde. De tijdsduur is gelijk aan variant 2a. Door de extra rijstroken aan de westzijde is de verkeershinder significant minder en voor het Hoofdweggenet vergelijkbaar met de huidige situatie.

Figuur 8 – Variant 2b, fase 1



Figuur 9 – Variant 2b, fase 2



Figuur 10 – Variant 2b, fase 3



Variant 2c – Bypass Hybride

Bij deze variant wordt alleen aan de westzijde (noord naar zuid) een bypass gebouwd en wordt het oostdek langer in gebruik gehouden tijdens de fasering. Hierdoor is er geen bypass aan de oostzijde nodig. De bypass aan de westzijde heeft 4 rijstroken.

- In Fase 1 wordt de bypass gebouwd en in gebruik genomen voor verkeer in zuidelijke richting.
- In Fase 2 wordt het westelijke kunstwerk gesloopt en teruggebouwd. Hiervoor is circa 1 week afsluiting van de Hoofdweg nodig
- In Fase 3 blijft het verkeer in zuidelijke richting over de bypass rijden en wordt het verkeer in noordelijke richting omgeleid over het nieuwe westelijke dek. Voor de sloop van het oostelijke dek is circa 1 week afsluiting van de Hoofdweg nodig. Het oostelijke dek wordt daarna gebouwd.
- In Fase 4 wordt het oostelijke dek in gebruik genomen voor het verkeer in noordelijke richting. Tevens wordt het verkeer in zuidelijke richting van de bypass gehaald naar het westelijke viaduct.

Doordat de oost- en westzijde na elkaar worden gebouwd is de doorlooptijd van deze variant langer en zal feitelijk ingebruikname van de A16 ca. een half jaar later zijn dan de MIRT mijlpaal (eind 2025).

Figuur 11 – Variant 2c, fase 1



Figuur 12 – Variant 2c, fase 2



Figuur 13 – Variant 2c, fase 3



Figuur 14 – Variant 2c, fase 4

