

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

1096

Vragen van het lid **De Jong** (PVV) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *strooizout op rantsoen* (ingezonden 15 december 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 januari 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «A7 dicht door gladheid»¹ en «Strooizout nu al op rantsoen»?²

Antwoord 1

Ja, die berichten ken ik. Overigens heb ik met verbazing kennis genomen van berichten dat een groot aantal gemeenten ondanks de ervaringen van de winter van 2009–2010 aan het begin van het strooiseizoen 2010–2011 geen contract met een zoutleverancier had afgesloten. Ook heb ik kennis genomen van berichten dat gemeenten in de afgelopen periode grote hoeveelheden strooizout gratis hebben uitgedeeld aan hun inwoners.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de veiligheid van automobilisten voorop moet staan en dat derhalve de verhoging van de hoeveelheid strooizout bij Rijkswaterstaat van 60 000 ton naar 90 000 ton³, zeker met de vorige winter in ons achterhoofd toen er maar liefst 191 000 ton strooizout is gebruikt, onvoldoende is om het hoofdwegennet de hele winter door ijsvrij te houden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Uiteraard vindt gladheidsbestrijding op het hoofdwegennet plaats met het oog op de veiligheid van de weggebruiker. Daarnaast dient gladheidsbestrijding ook om de doorstroming op de wegen en de bereikbaarheid te continueren. De startvoorraad strooizout van Rijkswaterstaat, dat wil zeggen de hoeveelheid zout die Rijkswaterstaat op 1 november van elk jaar in de loodsen heeft liggen, is met ingang van dit jaar structureel verhoogd van 60 000 naar 90 000 ton. Ik acht die starthoeveelheid voldoende, omdat in de contracten met de leveranciers is opgenomen dat Rijkswaterstaat nog eens

¹ De Telegraaf, 7 december 2010.

² Nu.nl, 10 december 2010.

³ NOS, 8 september 2010: «Rijkswaterstaat slaat extra strooizout in».

120 000 ton kan bijbestellen. Daarnaast bestaat dan altijd de mogelijkheid om eventueel buiten de reguliere contracten om extra zout in te kopen in binnen- en buitenland. Gelet op de vroege inval van het winterweer dit seizoen en het feit dat de leveranciers hun contractuele verplichtingen niet volledig na kunnen komen, maakt Rijkswaterstaat van die mogelijkheid gebruik om gesteld te staan voor de rest van het winterseizoen.

Vraag 3

Waarom is er geen grotere voorraad strooizout aangelegd door Rijkswaterstaat om zo de wegen, tijdens de mogelijk strenge winters van de komende jaren, ijsvrij te houden?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord bij vraag 2 voor uitleg over de strooizoutvoorraad bij Rijkswaterstaat.

Vraag 4

Wat is de verklaring voor het feit dat u er niet in bent geslaagd om cruciale hoofdwegen ijsvrij te maken? Is er überhaupt wel gestrooid op de A7 en andere wegen als de A4 en de A5 waar automobilisten geconfronteerd werden met een ware ijsbaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De plaatselijke gladheid zoals die in de ochtend van 7 december 2010 ontstond op de A4, de A5 en de A7 was helaas niet te voorkomen. Op de betreffende wegvakken waren wel degelijk preventieve strooiacties uitgevoerd, waarvan de laatste die ochtend om 5.00 uur was afgerond. Vervolgens condenseerde lokaal dichte mist op wegdekken waarvan de temperatuur beneden het vriespunt lag. Dat was een zeer ongelukkig tijdstip, omdat er tussen 5.00 uur en 5.30 uur nog onvoldoende verkeer op de weg was om het zout goed met het gecondenseerde vocht te doen mengen. Hierdoor kon binnen een tijdsbestek van luttele minuten een ijslaag boven op het gestrooide zout ontstaan. Toen om 5.30 uur de eerste meldingen van glijd- en slippartijen van voertuigen binnen kwamen, heeft Rijkswaterstaat met het oog op de verkeersveiligheid direct maatregelen genomen. De A5 (van Zaandorp tot De Hoek) en de A7 (in beide rijrichtingen van Zaandam tot Medemblik) werden afgesloten en er zijn omleidingsroutes ingesteld. Nadat de bij de aanrijdingen betrokken voertuigen waren geborgen en de wegdekken ijsvrij waren gemaakt, zijn beide wegen rond 9.00 weer voor het verkeer vrijgegeven. De A4 is niet dicht geweest, hier kon worden volstaan met gladheidsbestrijding en een snelheidsbeperking.

Vraag 5

Is het, aangezien heel Europa gebukt gaat onder een «horrorwinter»⁴, nog mogelijk extra strooizout in te slaan? Zo ja, bent u dan voornemens alles in het werk te stellen om extra strooizout in te slaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja, het is mogelijk om extra strooizout in te slaan. Rijkswaterstaat koopt op de nationale en internationale markt extra zout in, niet alleen om de eigen voorraden op peil te houden maar ook voor doorlevering aan de decentrale wegbeheerders die met een tekort kampen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het onacceptabel is dat het hoofdwegennet, gezien de situaties die zich de afgelopen weken voordeden klaarblijkelijk niet winterklaar is? Zo ja, bent u bereid actie te ondernemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik acht die mening vooralsnog ongegrond, omdat de gladheid die zich heeft voorgedaan niet voorkomen had kunnen worden.

⁴ De Telegraaf, 8 december 2010: «Horrorwinter op komst».

Vraag 7

Kunt u inzicht geven in de directe en indirecte schade voor de Nederlandse economie als gevolg van het winterse weer van de afgelopen weken? Zo ja, kunt u dat uiteenzetten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Winterweer is een jaarlijks terugkerend en niet te beïnvloeden fenomeen en behoort tot de normale omstandigheden voor de Nederlandse economie. Het is dan ook weinig zinvol om te spreken over economische schade als gevolg van het winterse weer.