

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 6**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2011

Op 26 oktober 2011 ontving ik een verzoek van uw Commissie voor Infrastructuur en Milieu om een brief inzake passeerbaarheid van vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Hierbij is het verzoek om specifiek in te gaan op de uitvoeringskosten van de verkeersregelaars en de kosten van een eventuele verlaging van de geplaatste barriers. Bij deze voldoe ik aan dat verzoek.

Rijkswaterstaat is in de afgelopen maanden veelvuldig in overleg getreden met de betrokken gemeenten en de agrarische sector. Hierbij heeft een alternatievenstudie op tafel gelegen. De studie bevat zowel alternatieven die Rijkswaterstaat als alternatieven die de gemeenten onderzocht hebben.

Dit heeft op dit moment nog niet geleid tot een structurele oplossing van het probleem. Daarom heb ik contact gehad met een aantal bestuurders uit de regio. In de komende weken treed ik verder met hen en anderen in overleg om te komen tot een passende oplossing. Ik heb besloten dat tot dat moment Rijkswaterstaat de verkeersregelaars zal handhaven.

#### **Toelichting**

De IJsselbrug tussen Arnhem en Westervoort heeft een rijbaan van maximaal 5,92 meter. Hierdoor kunnen 2 voertuigen die breder zijn dan 2,60 meter elkaar niet of slecht passeren op de brug. In september en oktober hebben de verkeersregelaars gemiddeld 10 voertuigen breder dan 2,60 meter per dag geteld. Ongeveer de helft van deze voertuigen zijn naar inschatting breder dan 2,60 meter vanwege overhangende delen of lading. Dat betekent dat het verlagen van de barriers het probleem slechts voor de helft zouden oplossen.

In het verleden werd door brede voertuigen regelmatig uitgeweken op de inspectiepaden naast de brug. Deze inspectiepaden zijn echter niet berekend op het gewicht van deze voertuigen en de constructie kan dit gewicht dan ook niet dragen. In 2006 is een kiepwagen door het wegdek van het inspectiepad gezakt. Dit laat destemeeer zien dat de constructie weinig marge biedt. Ik vind het dan ook belangrijk dat er niet uitgeweken mag worden op de inspectiepaden.

In de periode waarin de alternatieven nog onderzocht werden, heeft Rijkswaterstaat tijdelijk verkeersregelaars ingezet. De kosten voor deze tijdelijke maatregel bedragen € 75 000. Het verlagen van de barriers is op zich geen afdoende maatregel. Immers het probleem wordt hiermee slechts gedeeltelijk opgelost en de barriers zouden zo laag moeten zijn om de agrarische voertuigen te accommoderen (maximaal 25 centimeter) dat er nauwelijks een verschil is met een situatie zonder barriers (de schampkant is ook zonder barriers tot 21 centimeter hoger dan de rijbaan). Daarmee zou het risico dat een voertuig toch deels gebruik maakt van het inspectiepad zonder aanvullende maatregelen in mijn ogen te groot zijn. Ik wil dat veiligheidsrisico niet voor mijn rekening nemen, gezien ook het incident in 2006.

Wijzigingen aan de constructie kosten relatief veel geld en tijd, zowel voor onderzoek als voor het uitvoeren. Daarmee zou dit samenvallen met de wegwerkzaamheden aan de A12 en dat zou leiden tot grote verkeershinder. Daarmee is het treffen van verkeersmaatregelen voorlopig de beste oplossing en de enige oplossing die op korte termijn uitvoerbaar is.

Ik reken op de bereidwilligheid van eenieder om te komen tot een werkbare en duurzame oplossing. Uiteraard staat de kennis en ervaring van Rijkswaterstaat ter beschikking.

Ik vertrouw erop met deze brief u voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus