

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

2277

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *een te smalle brug voor grote voertuigen in Westervoort* (ingezonden 28 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 april 2012).

Vraag 1

Heeft u ook enorm gelachen om de uitwerking van uw beleid, zoals te zien was in het item «een brug te smal» van het VARA-programma Kanniewaarzijn?¹

Antwoord 1

Nee.

Vraag 2

Is het waar, dat de aanvullende hoge randen waarmee de brug versmald is, zijn geplaatst op basis van één enkel incident? Zo ja, was deze maatregel dan niet overdreven?

Antwoord 2

Nee, de barriers zijn geplaatst omdat duidelijk was geworden dat de constructie van het inspectiepad het gewicht van voertuigen niet kon dragen. Deze barriers moesten voorkomen dat voertuigen op het naastgelegen inspectiepad zouden komen, met het risico er doorheen te zakken. Het incident in 2006 heeft de noodzaak hiervoor ook in de praktijk laten zien. Later bleek dat de tijdelijke barriers door zware voertuigen aan de kant werden gedrukt. Daarom zijn deze tijdelijke barriers bij de recente renovatiewerkzaamheden vervangen door barriers die vast staan.

Vraag 3

Wat vindt u van de suggestie «zet uw tractor op een dieplader en rijd om over de A12» die is gedaan aan de boeren?

Antwoord 3

Ik ken deze uitspraak niet.

¹ Vrijdag 24 februari 2012, Nederland 3, item «een brug te smal» van het VARA-programma Kanniewaarzijn.

Vraag 4

Waarom is er al 300 000 euro verspild aan lapmiddelen, zoals verkeersregelaars en aanpassingen aan verkeerslichten? Kunt u het exacte bedrag van de gemaakte kosten noemen en dit nader specificeren?

Antwoord 4

De brug kon door de inzet van verkeersregelaars door brede (landbouw)voertuigen gebruikt blijven worden in de tijd dat alternatieven onderzocht werden. De kosten hiervoor bedragen tot op heden ongeveer € 145 000. De verkeersregelininstallatie maakt deel uit van het alternatief waar ik met de gemeenten op ben uitgekomen. De kosten hiervoor zijn ongeveer € 50 000.

Vraag 5

Is het waar dat u de aanvullende hoge randen langs de brug nu wil vervangen door lagere barrières en aan weerszijden van de brug verkeerslichten wilt plaatsen?² Zo ja, wat gaat dit nou weer kosten en kunnen hierna de grote voertuigen wel tegelijk de brug oprijden? Zo niet, wat gaat u dan doen en hoeveel kosten zijn daarmee gemoeid?

Antwoord 5

Ja, de plaatsing van de zogenaamde schamprand en de verkeerslichten aan weerszijden van de brug maken onderdeel uit van het gekozen alternatief. Over de precieze vormgeving van de schamprand is Rijkswaterstaat nog in overleg met de gemeenten en daarom zijn de kosten nog niet duidelijk. De kosten voor de verkeersregelininstallatie bedragen ongeveer € 50 000 en zullen door mijn ministerie worden betaald. De verkeersregelininstallatie maakt het mogelijk dat brede (landbouw)voertuigen gebruik kunnen blijven maken van de brug, zonder dat zij vast komen te staan door breed tegemoetkomend verkeer.

Vraag 6

Is het niet veel goedkoper en beter om de aanvullende hoge randen helemaal te verwijderen, zoals dat vroeger het geval was? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 6

De schamprand moet voorkomen dat motorvoertuigen het inspectiepad oprijden. Dit inspectiepad is uitsluitend ontworpen en gebouwd voor het dragen van personen. De gemeenten Arnhem en Westervoort hebben Rijkswaterstaat daarom verzocht om, na het weghalen van de barrières, deze schamprand te plaatsen.

Vraag 7

Welke lessen hebt u uit de problemen met deze brug getrokken en hoe gaat u in de toekomst voorkomen dat er weer enorm veel geld verspild wordt?

Antwoord 7

Het is belangrijk om dingen goed te doen en het overheidsgeld doelmatig en efficiënt in te zetten. Het is daarbij van belang dat iedereen daarin zijn of haar verantwoordelijkheden neemt.

² <http://www.nu.nl/binnenland/2772603/oplossing-smalle-brug-westervoort.html>