

Vergaderjaar 2009–2010

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 201**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 januari 2010

Met deze brief wil ik u, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, informeren over de problemen en oplossingen naar aanleiding van het dreigende tekort aan strooizout dat is ontstaan als gevolg van het aanhoudend winterweer in Noord-West Europa. Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de landelijke regie voor de verkeersmobiliteit ben ik samen met andere wegbeheerders, mede-overheden en het bedrijfsleven intensief aan de slag om dit dreigend tekort te voorkomen en de wegen zoveel mogelijk berijdbaar te houden. Op basis van de huidige verwachting en aanpak lukt dat in elk geval tot en met maandag 11 januari a.s. en mogelijk een of twee dagen langer.

#### **Toelichting situatie**

Als gevolg van het langdurige winterweer en de gevallen neerslag heeft Rijkswaterstaat in de afgelopen periode op het hoofdwegennet al anderhalf keer zoveel zout gestrooid als normaal in een heel jaar. Waar in een normaal strooiseizoen (november tot april) op het gehele hoofdwegennet 70 000 ton zout toereikend is, is in de afgelopen veertien dagen al ruim 100 000 ton gebruikt. Ook gemeenten en provincies hebben de afgelopen periode aanzienlijk meer zout op de door hun beheerde wegen gestrooid. Omdat zoutproducenten en -leveranciers de afgelopen weken onvoldoende in staat waren om die voorraden aan te vullen, dreigde in het komend weekeinde een landelijk tekort aan zout te ontstaan om het huidige strooiregime te continueren. Deze situatie is overigens niet alleen tot Nederland beperkt, maar doet zich ook voor in andere landen in Europa.

Een tekort aan strooizout heeft ingrijpende gevolgen voor de verkeersmobiliteit in Nederland en daarmee mogelijk ontwrichtende effecten op het functioneren van onze samenleving. Daarbij is met name het door Rijkswaterstaat beheerde hoofdwegennet kwetsbaar, omdat dit voor ruim 80 procent bestaat uit Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB). Voor dit wegdektype zijn naast zout geen goede alternatieven voor gladheidsbestrijding

beschikbaar. Gemeentelijke en provinciale wegen kennen vaak een ander wegdektype, waarvoor wel alternatieve gladheidsbestrijding (zoals het strooien van zand) beschikbaar is, maar ook voor deze wegbeheerders is het van groot belang om over voldoende strooizout te kunnen beschikken.

Toen steeds duidelijker werd dat de zoutvoorraden extreem snel terugliepen, hebben Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten overlegd over een gezamenlijke aanpak. Ook tussen de verschillende betrokken departementen vond en vindt overleg plaats. Dit heeft geleid tot de hieronder in mijn brief beschreven aanpak.

Voor ik op die aanpak in ga, wil ik u melden dat inmiddels een dreigend landelijk strooizouttekort voor de korte termijn – dat wil zeggen in ieder geval tot na het weekeinde – is afgewend. We beschikken de komende dagen dus over voldoende zout om te strooien op de autosnelwegen, belangrijke regionale verbindingen (inclusief stedelijke hoofdwegen) en op de specifieke calamiteitenroutes. Op dit moment wordt door alle betrokken partijen alles op alles gezet om het zout ook op die plaatsen te krijgen waar het gezien de weersverwachtingen nodig is.

### **Aanpak en strooiregime**

Onmiddellijk nadat duidelijk werd dat de leveranciers waarmee de wegbeheerders een contract hebben de zeer snel teruglopende strooizoutvoorraden onvoldoende konden aanvullen, hebben Rijkswaterstaat, de provincies en de gemeenten een inventarisatie gemaakt van de landelijke zoutvoorraad. Daaruit kwam het beeld naar voren dat die voorraad per provincie wisselt, maar dat op landelijk niveau in of rond het komende weekeinde een tekort zou kunnen ontstaan. De wegbeheerders hebben toen onderzocht of andere leveranciers in Nederland of daarbuiten de zoutvoorraden konden aanvullen. Tot slot worden met de wegbeheerders afspraken gemaakt om te voorkomen dat zij op de nationale en internationale zoutmarkt elkaars concurrenten zijn en om te komen tot een zo doelmatig en efficiënt mogelijke verdeling van het beschikbare strooizout.

Op 8 januari jl. hebben Rijkswaterstaat en AkzoNobel een overeenkomst gesloten over de levering van in totaal 15 000 ton zout van vrijdag 8 januari tot en met woensdag 13 januari a.s., waarvan AkzoNobel 10 000 ton al op 8 januari levert. Voorts heeft mijn collega van Economische Zaken op verzoek van Rijkswaterstaat producent Frisia Zout een vergunning verleend om 100 000 ton extra zout uit de grond te halen in de provincie Friesland. Mijn ambtgenoot van EZ heeft u hierover onlangs al per brief ingelicht.

Naar verwachting zal dit in de loop van de komende week ook daadwerkelijk tot extra leveringen leiden. Mogelijkheden om extra zout uit het buitenland te betrekken worden op dit moment onderzocht, maar er is al een enige concurrentie op gang gekomen dus ik loop hier niet op vooruit.

In eigen land tref ik de volgende organisatorische maatregelen:

- Het door Rijkswaterstaat van AkzoNobel gekochte zout zal worden beheerd door een «nationale zoutloket» en worden verdeeld over de wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de gladheidsbestrijding op het basiswegennet. Daarbij is het uitgangspunt: eerste optimalisatie op regionaal niveau en bij een regionaal tekort aanvulling uit de nationale zoutloket.
- Onder het nationale zoutloket zullen regionale loketten functioneren voor de regionale optimalisatie van de voorraden en het strooien. Deze regionale optimalisatie gebeurt onder regie van de betreffende regionale Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, die samen met de

andere wegbeheerders in een regionaal zoutloket besluiten neemt over de inzet van de regionale zoutvoorraad.

- Lokale zouttekorten worden zodra dat nodig is naar regionaal niveau opgeschaald. Een regionaal knelpunt wordt zodra dat nodig is naar nationaal niveau opgeschaald naar het nationaal zoutloket. Op ambtelijk niveau is de Landelijke Verkeersmanager (LVM) van Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het nationale zoutloket.

### **Samenwerking en communicatie**

Het nemen van deze maatregelen gebeurt in samenwerking met de andere overheden, het bedrijfsleven en collega departementen. De situatie van de komende dagen wordt scherp in de gaten gehouden en zal samen met andere wegbeheerders, mede-overheden en het bedrijfsleven worden bijgestuurd daar waar het nodig is. We bereiden ons nu voor op scenario's waarin het tekort aan zout in combinatie met slechte weersomstandigheden leidt tot kritieke situaties. Over de maatregelen die dan moeten worden genomen, wordt via de gebruikelijke kanalen tijdig gecommuniceerd zodat onder andere reizigers, hulpverleningsdiensten en het bedrijfsleven zo goed mogelijk rekening kunnen houden met de zich wijzigende omstandigheden.

Indien de situatie hier aanleiding toe geeft, zal ik u nader berichten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings