

Vergaderjaar 2009–2010

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2010

In mijn brief van 25 maart 2009 (kamerstuk 32 123 A, nr. 101) kondigde ik een nieuwe aanpak aan voor wegtunnels. Ik zegde uw Kamer toe te zullen komen met een actieplan op basis van de bevindingen van een quickscan. Zowel het Actieplan als de quickscan voeg ik hierbij toe.¹

Tunnels zijn de laatste jaren steeds vaker onderdeel van de inpassing van wegen. Met dit Actieplan maken we een einde aan complexe, onbewezen, niet kosteneffectieve en onbeproefde inpassing van systemen bij de aanleg van tunnels die leiden tot discussie en vertraging. We gaan toe naar een simpeler systeem en meer standaardisatie van veiligheidssystemen zoals dat ook in het buitenland gebruikt wordt. Op deze manier werken we verder aan het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van Nederland. Hiermee wordt de huidige situatie waarin maatwerk laat in het bouwproces moet worden geleverd vervangen door standaardisering aan het begin van het proces.

Dit zorgt ervoor dat tunnels in de toekomst veilig zijn en op tijd kunnen worden opgeleverd. Voor de A2 Leidsche Rijn Tunnel, die reeds in een te vergevorderd stadium is om deze standaardisering door te voeren, is in goed overleg met de Gemeente Utrecht oplossingen gevonden voor de veiligheidsproblematiek en de doorstroming. Deze doorstroming wordt in de Utrechtse situatie verzekerd door een tijdelijke capaciteitsuitbreiding. Ook hierover informeer ik u in deze brief.

Actieplan Wegtunnels

De lessen die zijn getrokken uit de verschillende audits naar aanleiding van de problematiek rondom de A73-tunnels blijken weliswaar een goede basis te vormen om de eerdergenoemde problemen tijdig te onderkennen en aan te pakken, maar er is verdere aanvulling en uitwerking gewenst. Ik heb daarom een Actieplan wegtunnels opgesteld dat zowel betrekking heeft op de oplossingen voor de korte termijn als op de structurele oplossing. De behoefte aan de eerder door mij aangekondigde structurele

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

oplossing – te weten de ontwikkeling van een standaard systeemspecificatie en ontwerp voor tunneltechnische installaties en een herziening van de wet- en regelgeving – wordt bevestigd door de beelden uit de quick scan. Met de structurele oplossing wordt de nodige duidelijkheid verkregen, worden de discussies met stakeholders sterk vereenvoudigd, worden de uitvoeringsrisico's beperkt en zal er sprake zijn van efficiency-winst in de uitvoering door een repetitie-effect. Met het bijgevoegde Actieplan wordt de samenhang tussen de maatregelen die op korte termijn zullen worden getroffen, en de ingezette structurele oplossing bewaakt.

Verder is een belangrijke constatering uit de bijgevoegde quick scan dat de verantwoordelijkheden en werkwijze tussen opdrachtgever en opdrachtnemer ten opzichte van het verleden zijn veranderd. De opdrachtgever stelt functionele eisen aan de tunnel en stelt eisen aan het proces van engineering, realisatie, verificatie en validatie van het systeem. Hierbij dienen de functionele eisen gerelateerd te kunnen worden aan de eisen voor de tunnel met betrekking tot veiligheid en beschikbaarheid. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp en realisatie van de tunnel en moet kunnen aantonen dat aan al de gestelde eisen wordt voldaan. Hiermee wordt van de opdrachtnemer een inspanning gevraagd die aanzienlijk verder gaat dan dit marktsegment gewend was. Het integraal omzetten van alle eisen (betrouwbaarheidseisen, beschikbaarheidseisen, onderhoudseisen en veiligheidseisen) in een ontwerp wordt in de huidige situatie als lastig ervaren. Als voorbeeld: de opdrachtnemer moet niet alleen aantonen dat een technische installatie naar behoren functioneert, maar hij moet ook aantonen dat de kans dat deze installatie niet functioneert beneden een bepaalde grens ligt en dat het totale systeem de gewenste functionaliteit vertoont. Voor een compleet beeld van de bevindingen uit de quick scan verwijs ik u naar de bijgevoegde quick scan.

Het bovenstaande is eveneens mijn antwoord op vragen van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat van 31 mei 2010 met betrekking tot het voorkomen van vertraging bij andere projecten. Met het uitvoeren van de acties uit het Actieplan wordt de tunnelproblematiek beheersbaar gemaakt. Voor de in aanleg zijnde A2 Leidsche Rijn Tunnel heeft dit nog geen direct effect. De bevindingen uit quick scan komen eens te meer naar voren bij de A2 Leidsche Rijn Tunnel en bevestigen de noodzaak van een structurele oplossing.

Uit de quick scan blijkt dat grote behoefte is aan nadere regels met betrekking tot de mogelijkheid om bepaalde aanvullende veiligheidsmaatregelen te treffen naar aanleiding van het uitvoeren van de risicoanalyses. De urgentie hiervan met name bij de in voorbereiding zijnde tunnels is dermate hoog dat ik vooruitlopend op de evaluatie van wet- en regelgeving de ministeriële regeling hiertoe wijzig. In deze wijziging is opgenomen dat de tunnelbeheerder alleen nog maar kan besluiten aanvullende maatregelen – dus bovenop de maatregelen die wettelijk vereist zijn – te treffen, mits dat kan met bewezen technologie en de maatregelen kosteneffectief en proportioneel zijn. Niet bewezen technologie zoals watermistssystemen worden dus nu niet meer toegepast. De inwerkingtreding hiervan is 2 september 2010. Uiteraard zal deze wijziging ook bij de evaluatie van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, die nog dit jaar wordt uitgevoerd, worden meegenomen.

In antwoord op vragen van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat van 31 mei 2010 kan ik aangeven dat de quick scan betrekking heeft op nieuwbouwprojecten die in uitvoering zijn¹, projecten die nog niet in uitvoering zijn² en projecten waar in bestaande tunnels in het kader van

¹ A2 Leidsche Rijn Tunnel, 2e Coentunnel, Combiplan Nijverdal.

² A2 Maastricht, A4 Delft-Schiedam, Schiphol Amsterdam Almere.

vernieuwbouw aanpassingen plaatsvinden¹. Voor deze projecten geldt dat de werkzaamheden plaatsvinden op basis van de huidige wet- en regelgeving.

A2 Leidsche Rijn Tunnel

Tijdens het AO MIRT van 22 juni heb ik aangegeven in overleg te zijn met de gemeente Utrecht heb ik in juli gesproken over de A2 Leidsche Rijn Tunnel. Ik ben er met het gemeentebestuur heb ik meerdere malen gesproken over de veiligheidsaspecten en de doorstroming van de tunnel; de planning en risicobeheersing en over een tijdelijke capaciteitsuitbreiding. Ik ben er met de gemeente Utrecht van overtuigd dat met de genomen besluiten er voldoende basis is om op een doelmatige en doeltreffende wijze de tunnel verder af te bouwen, te testen en open te stellen. Tevens wordt de hinder voor de weggebruiker in de tussenliggende tijd niet groter dan in de huidige situatie.

De veiligheid van de tunnel en eventuele aanvullende maatregelen.

De gemeente Utrecht en ik hebben geconcludeerd dat de A2 Leidsche Rijn Tunnel voldoet aan het wettelijk vereiste niveau van veiligheidsmaatregelen. Deze conclusie is mede getrokken op basis van door de gemeente Utrecht en mijzelf ingewonnen advies bij prof. dr. B.J.M. Ale en prof. ir. E. Horvat.

Met de gemeente Utrecht heb ik vastgesteld dat voor de veiligheid een watermiststelsel, bovenop de voorgenomen veiligheidsvoorzieningen, wettelijk gezien niet nodig is. Een watermiststelsel wordt op dit moment niet ingebouwd. Louter indien een watermiststelsel in de toekomst kosteneffectief zou kunnen blijken en beschouwd zou kunnen worden als een proven technology zal een watermiststelsel later alsnog ingebouwd worden. Reeds in een debat met uw Kamer d.d. 20 mei 2009 en bij brief van 25 maart 2010 heb ik deze nieuwe lijn in het vooruitzicht gesteld.

Planning

Daar waar de landtunnel in de A2 volgens planning eind dit jaar opgeleverd zou worden, is er meer tijd nodig voor het afbouwen van de tunneltechnische installaties. Volgens planning is de tunnel medio 2012 gereed. De tunnel is gegarandeerd open wanneer de gemeente Utrecht wil starten met haar woningbouwplannen in begin 2013.

Tot september 2011 zal het (detail)ontwerp voor de verkeers- en tunneltechnische installaties, evenals het ontwikkelen van de benodigde besturingssoftware en het uitvoeren van systeemacceptatietesten en -integratietesten plaatsvinden. Tevens is er een periode voorzien van oefeningen door de brandweer, vergunningverlening en (gefaseerde) ingebruikname. In voorgaande planning is een marge voor enige uitloop van de afzonderlijke onderdelen verwerkt.

Tijdelijke capaciteitsuitbreiding

Om te garanderen dat ook tijdens de afbouw van de tunnel het verkeer op de verbrede A2 kan doorstromen (voorkomen flessenhals/ sluiptverkeer in de gemeente) heb ik samen met de gemeente Utrecht besloten om de capaciteit van de A2 ter plaatse tijdelijk te verruimen tot 4 stroken aan de oostzijde en 4 stroken aan de westzijde met een extra vijfde strook aan de westzijde om een flessenhals te voorkomen. Deze vijfde strook kan ingezet worden als sprake blijkt te zijn van een te grote belasting van het onderliggende wegennet in de gemeente Utrecht. De tijdelijke capaciteits-

¹ Vlaketunnel, 1e Coentunnel, Botlektunnel en Thomassentunnel i.h.k.v. het project Maasvlakte-Vaanplein.

uitbreiding zal in het voorjaar van 2011 beschikbaar zijn. In de tussentijd van enkele maanden wordt het verkeersmanagement de hinder tot het uiterste beperkt.

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