

Vergaderjaar 2010–2011

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 september 2010

Tijdens het Algemeen Overleg «Wegtunnels/A2 Leidsche Rijn Tunnel» van 14 september 2010 heb ik met uw Kamer gesproken over de veiligheid van wegtunnels. Tijdens het overleg heb ik mijn aanpak voor een structurele oplossing toegelicht. Deze aanpak volgt twee sporen: aanpassing van wet- en regelgeving enerzijds en de ontwikkeling van een standaard systeemspecificatie én het ontwerp voor tunneltechnische installaties anderzijds.

Tijdens het overleg heb ik toegezegd de door uw leden gestelde vragen, voor zover nog niet door mij beantwoord, alsnog per brief te beantwoorden.

Wet- en regelgeving

Ik heb tijdens het overleg gewezen op mijn brief van maart dit jaar. Daarin heb ik aangegeven dat ik van mening ben dat de wet- en regelgeving over de veiligheid van tunnels herzien moet worden. Hiervoor ben ik een evaluatie gestart waarin wordt bekeken op welke wijze deze regels gewijzigd moeten worden. Deze evaluatie is eind van dit jaar gereed; het is een belangrijke voorbereidende stap voor de door mij noodzakelijk geachte wetswijziging. Ik onderschrijf de opmerking van het lid Dijkema, dat bij substantiële wijzigingen, zoals het snellen van nationale koppen en het centraliseren van het bevoegd gezag, het van groot belang is de consequenties ervan in kaart te brengen. Dit neem ik mee in de evaluatie.

Het lid Koopmans heeft gevraagd naar de planning voor de wijziging van wet- en regelgeving. Ik zal de evaluatie met een reactie van het Kabinet begin volgend jaar naar uw Kamer zenden. Bij het toesturen van deze kabinetsreactie geef ik aan welke aanpassing aan de regelgeving ik noodzakelijk acht en welke vervolgstappen moeten worden gezet om die wijzigingen te effectueren. Daarbij wordt ook een bijbehorende, concrete planning gevoegd. Uit het overleg van 14 september jongstleden zult u

begrepen hebben dat ik deze problematiek zeer serieus neem en ook tempo wil maken.

Omdat de onduidelijkheid in de huidige regelgeving inzake de noodzaak over aanvullende maatregelen zo groot was, heb ik vooruitlopend op de evaluatie de ministeriële regeling aangepast. De aangepaste regeling is op 2 september jongstleden in werking getreden. Met de aangepaste regeling heb ik de proportionaliteit weer teruggebracht in de discussies over extra veiligheidsvoorzieningen. Met deze wijziging is geregeld dat aanvullende maatregelen alleen getroffen kunnen worden als deze kosteneffectief en proportioneel zijn en wanneer het bewezen technologie betreft. Een systeem als het watermistsysteem voldoet daar momenteel niet aan.

Quick scan Wegtunnelprojecten

Het beeld dat de quick scan wegtunnelprojecten geeft, vormt een stevige onderbouwing van de door mij voorgestane, structurele oplossing. Ik heb deze oplossing in de inleiding van deze brief al aangestipt.

De nog steeds actuele quick scan geeft per project een beeld van de voortgang en de risico's. De leden Koopmans en De Rouwe hebben schriftelijke vragen gesteld over de A2 Maastricht. Zij hebben gevraagd of het klopt dat het Tunnelveiligheidsplan voor de A2-tunnel in Maastricht (deels) is ingetrokken en of bij de A2-tunnel in Maastricht dezelfde discussie te verwachten is over tunnelveiligheidsinstallaties als in de A2 Leidsche Rijn Tunnel. Ook hebben zij gevraagd of ik kan toezeggen dat in de tunnel bij Maastricht alleen installaties worden verlangd waarvan de betrouwbaarheid al eerder is aangetoond en of de gewijzigde ministeriële regeling effect heeft op de installaties die in de A2-tunnel in Maastricht geïnstalleerd worden.

Voor de A2-tunnel bij Maastricht is er een goedgekeurd veiligheidsplan. Dit plan wordt verder uitgewerkt. De gemeente hecht eraan – net als ik – om de complexiteit te beperken en alleen bewezen technieken te gebruiken. Wij zullen hier niet in dezelfde situatie terechtkomen als bij de A2 Leidsche Rijn Tunnel. Immers, discussies over complexe en onbewezen systemen, zoals het watermistsysteem, kunnen door de inwerking-treding van de ministeriële regeling eenvoudig en snel worden beslecht. Bovendien zal de standaard systeemspecificatie waaraan een tunnel moet voldoen, over enkele maanden gereed zijn. De standaardbesturings-software zal in 2011 gereed zijn. Dat is nog op tijd om deze standaard in Maastricht toe te passen. De A2-tunnel Maastricht zal profiteren van de structurele oplossing.

Op vragen van het lid Dijkgraaf over de voortgang van de A4 Delft-Schiedam kan ik melden dat dit project, net als de A2-tunnel Maastricht, zal profiteren van de ingezette structurele oplossing. Hiervan uitgaand blijft het project binnen de door mij afgegeven planning

Lid Verhoeven vraagt of er binnen RWS voldoende expertise is over risico-analyses en de relatie tot de markt. In de quick scan staat dat bij een groot aantal projecten sprake is van een tekort aan geschikte medewerkers aan zowel de opdrachtgever- als aan opdrachtnemerszijde. Rijkswaterstaat zal, in haar rol als opdrachtgever voor de markt, de kennis op het gebied van markt en techniek zo snel mogelijk op peil brengen. Tevens zal Rijkswaterstaat zich er in de met opdrachtnemers te sluiten contracten van vergewissen dat de benodigde kennis ook bij die opdrachtnemers aanwezig is. De door mij beoogde uniformering en standaardisatie zal overigens ook een bijdrage leveren aan een efficiëntere inzet van de schaarse expertise.

A2 Leidsche Rijn Tunnel

De leden Aptroot, Koopmans, Sharpe en anderen stellen voor om de tunnel al eerder open te stellen, maar dan alleen voor personenvervoer. Hun gedachte is dat, door het verkeer door de tunnel te beperken tot alleen personenvervoer, kan worden volstaan met een simpele beveiliging met camera's (iets wat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de tunnel niet mogelijk is). Op die manier kan de tunnel, zo is de gedachte, op zeer korte termijn tijdelijk worden opengesteld.

Een tijdelijke (beperkte) openstelling van de tunnel is een sympathieke gedachte om de problematiek voor de korte termijn het hoofd te bieden. Zoals verder in de brief wordt beschreven zijn wij ervan overtuigd dat hetzelfde doel snel kan worden bereikt met een meer geëigend middel, te weten een tijdelijke verbreding van bestaande weg naast de tunnel.

Aan de gedachte van een tijdelijke beperkte openstelling van de tunnel kleven de volgende bezwaren:

1. ook een tijdelijk en eenvoudiger besturingssysteem voor de tunnel-technische installaties moet worden ontworpen en gebouwd. Dit besturingssysteem stuurt naast camera's ook de basis veiligheidssystemen aan voor het verzekeren van de zelfredzaamheid, de hulpverlening en het voorkomen van escalatie (zoals het afsluiten van de tunnel). Op basis van ervaringen bij de A73-tunnels kost het ontwerpen en bouwen van het noodzakelijke en tijdelijke besturingssysteem al snel een half jaar. Hierna dient het systeem nog uitgebreid getest te worden. Overigens moet ook voor een tijdelijke en beperkte ingebruikname van de tunnel een openstellingsvergunning worden afgegeven door de gemeente Utrecht. Voor het verkrijgen van deze vergunning dienen de tunneltechnische installaties, op grond van de huidige wet- en regelgeving, bestuurd te kunnen worden. Al met al is een tijdelijke oplossing niet wezenlijk sneller dan het afronden van het definitieve besturingssysteem en daarmee definitieve oplossing. Het gesprek tussen Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer over de eisen waaraan dat definitieve systeem moet voldoen, is afgerond. Inmiddels is begonnen met de bouw daarvan. Daarna volgt een periode van systeem acceptatietesten en -integratietesten. Dit zal afgerond zijn in 2011. Daarna volgt nog een grootschalige eindoefening en wordt de A2 gefaseerd aangesloten op de tunnel, dit duurt om verkeerstechnische redenen enkele maanden. De beperkte tijdswinst die met een tijdelijke oplossing kan worden geboekt, gaat op een later moment dus weer verloren. Het eerst implementeren van een tijdelijk systeem en de tunnel openstellen, zal er immers op een later tijdstip toe leiden dat de tunnel alsnog een aantal maanden dicht moet om het tijdelijke systeem door het definitieve systeem te vervangen en opnieuw te testen;
2. het omleiden van het vrachtvervoer is óf zeer kostbaar (aanleggen van extra fly-overs, aanpassen van signalering/bebording), of leidt tot overlast in de omgeving als gevolg van de afwikkeling van het vrachtverkeer over het onderliggend wegennet (stadsbaan Utrecht).

Ook het lid Bashir heeft een alternatieve oplossing voorgesteld: het in de tunnel creëren van extra vluchtstroken om de tunnel zodoende veiliger te maken. Bij dit alternatief worden per tunnelbuis 2 rijstroken inclusief 2 vluchtstroken tijdelijk aangelegd. De ruimte hiervoor is inderdaad beschikbaar in de tunnel. Voor dit alternatief geldt evenwel onverkort mijn antwoord op het voorstel van de heer Aptroot: tijdelijke openstelling zonder functionerend besturingssysteem is niet mogelijk.

Kortom, een tijdelijke (beperkte) openstelling van de tunnel lijkt een sympathieke gedachte voor de korte termijn, maar zal onherroepelijk leiden tot verdere vertraging en aanzienlijke extra kosten. Anders dan bij de A73-tunnels, is er geen noodzaak om de tunnel beperkt voor verkeer open te stellen. Immers naast de tunnel ligt de huidige A2, die met een tijdelijke capaciteitsuitbreiding, de doorstroming op de A2 op een veilige wijze kan waarborgen.

Tijdelijke capaciteitsuitbreiding bestaande A2

Om te garanderen dat ook tijdens de afbouw van de tunnel het verkeer op de verbrede A2 kan doorstromen (voorkomen flessenhals/sluipverkeer in de gemeente) heb ik samen met de gemeente Utrecht besloten om de capaciteit van de bestaande A2 ter hoogte van de tunnel te vergroten. De verschillende alternatieven die gezamenlijk in ogenschouw zijn genomen, heb ik opgenomen in de bijlage 1) bij deze brief. Ik heb samen met gemeente Utrecht gekozen voor de oostvariant. Deze variant geeft de beste combinatie in termen van doorstroming, ruimtelijke ordening, veiligheid, kosten en lucht- en geluidkwaliteit. Op vragen van het lid Van Tongeren over de lucht- en geluidkwaliteit kan ik mededelen dat de tijdelijke capaciteitsuitbreiding voldoet aan de wettelijke vereisten. Door het toepassen van zeer open asfalt beton op de rijstroken van de tijdelijke capaciteitsuitbreiding verbetert de situatie voor geluid zelfs ten opzichte van de huidige situatie.

Op de tijdelijke wegwitbreiding zal een maximumsnelheid blijven gelden van 90 km per uur. Daarmee voldoet de tijdelijke capaciteitsuitbreiding van de bestaande A2 ook qua luchtkwaliteit aan de wettelijke vereisten. Het terugbrengen van de snelheid naar 80 km per uur, zoals gevraagd door het lid Van Tongeren, is niet bevorderlijk voor de doorstroming en dus ook niet nodig om aan de geldende normen te voldoen.

De leden Slob en Dijkma hebben gevraagd naar de exacte kosten voor de tijdelijke capaciteitsuitbreiding en de kosten – baten afweging. Door de tijdelijke capaciteitsuitbreiding wordt de filevorming ten gevolge van de flessenhals weggenomen. De baten hiervan schat ik op € 30 tot € 60 mln. De kostenbatenverhouding is positief. Ik noem voor de kosten geen precieze bedragen omdat ik nog in gesprek ben met de opdrachtnemer. Wel kan ik aangeven dat de kosten enkele tientallen miljoenen bedragen.

Tot slot

Er is gevraagd om nadere informatie over de resultaatsgarantie die is overeengekomen met de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft in de directe omgeving van de tunnel bouwplannen vanaf 2013. Ik heb aan de gemeente Utrecht gemeld dat de tunnel volgens planning medio 2012 klaar is en tevens gegarandeerd dat de tunnel uiterlijk eind 2012 opengesteld is. De tunnel vormt daarmee geen beletsel voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en dus zijn geen meerkosten te verwachten.

Het lid Bashir heeft gevraagd of aan de zuidzijde van de tunnel geluidschermen gesloopt moeten worden. Dit is niet het geval. Voor het aanleggen van de tijdelijke voorzieningen moeten aan de zuidzijde van de tunnel enkele geluidschermen worden gedemonteerd. Deze schermen worden tijdelijk opgeslagen en later weer teruggeplaatst.

Het lid Sharpe heeft gevraagd om de tijdelijke capaciteitsuitbreiding permanent te maken. In antwoord hierop meld ik u dat na openstelling van de tunnel de tijdelijke capaciteitsuitbreiding niet meer nodig is. Het

verkeer kan dan immers gebruik maken van de tunnel met tweemaal vijf rijstroken. De bestaande A2 zal worden gesloopt voor de ruimtelijke ontwikkelingen van gemeente Utrecht. Het permanent maken van de tijdelijke capaciteitsuitbreiding is dus niet nodig maar ook niet mogelijk.

Ik hoop met bovenstaande u vragen zo goed mogelijk te hebben beantwoord.

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