

Vergaderjaar 1997–1998

25 600 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1998

Nr. 42

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 juli 1998

Bij de behandeling van mijn begroting voor 1998 heb ik toegezegd de leden van de Tweede Kamer te informeren over de incidenten die medio 1997 zijn opgetreden bij **het boren van de Tweede Heinenoordtunnel**. Met deze brief wil ik die toezegging nakomen.

Ik kan u melden dat de bouw van deze tunnel op dit moment voorspoedig verloopt. Het boren van de tweede tunnelbuis is medio juli van dit jaar gereed gekomen.

Het boren van de eerste tunnelbuis is gereed gekomen in november 1997 waarbij het boorproces twee keer is stil gelegd omdat zich een tweetal incidenten hebben voorgedaan. Daarover kan ik u het volgende melden.

Het boren van de eerste 500 meter van de eerste tunnelbuis is vrijwel vlekkeloos verlopen. Op 29 mei 1997 trad echter lekkage op en een mengsel van grond en water van ongeveer 12 m³ stroomde de tunnelboormachine in. De noodafdichting is direct daarna in werking gesteld waardoor de lekkage is gestopt. Na onderzoek is geconstateerd dat de afdichting tussen de tunnelboormachine en de gereede tunnelbuis, niet goed meer functioneerde. De lekkage is verholpen door het inbouwen van een zogenaamde borstelaafdichting. Op 18 augustus 1997 is het boorproces weer gestart.

Op 28 augustus 1997 deed zich opnieuw een probleem voor. Er werd geconstateerd dat de normale druk vóór het boorfront, was weggevallen en niet meer kon worden hersteld. De tunnelboormachine bevond zich op dat moment ongeveer midden onder de Oude Maas. Na onderzoek werd al snel duidelijk dat de oorzaak van het wegvallen van de druk moest worden gezocht in een lekweg die was ontstaan tussen het boorfront en de bodem van de Oude Maas.

Een combinatie van maatregelen, van het afdichten van het gat vanaf de rivier, het gebruik van verdikte boorvloeistof en het naar voren schuiven van de tunnelboormachine, hebben er toe geleid dat de druk in het boorfront weer kon worden opgebouwd.

Op 25 september 1997 is daarmee het boorproces opnieuw gestart. Het verdere boortraject is voorspoedig verlopen zodat op 19 november 1997 de doorbraak van de machine op de bouwlocatie op de zuidoever van de Oude Maas kon plaatsvinden. Vervolgens is de tunnelboormachine op deze locatie gedraaid en is medio februari dit jaar gestart met het boren van de tweede tunnelbuis.

Voorzover dat nu ingeschat kan worden is het eerste incident te wijten aan een mechanische beschadiging van de afdichting. Het tweede incident heeft naar alle waarschijnlijkheid te maken gehad met een verstoring in de bodemopbouw. Deze verstoring was dermate lokaal van aard dat deze niet met de huidige bodem-onderzoeksmethoden te voorspellen viel. Dit laatste leermoment benadrukt de noodzaak voor betere en verdergaande detectiemethoden. In het kader van het lopend onderzoeksprogramma van het Centrum Ondergronds Bouwen wordt hier momenteel uitgebreid studie naar verricht. In projecten in Duitsland en België worden op beperkte schaal dergelijke detectiemethoden in de praktijk onderzocht.

Tussen de betrokken partijen, waaronder ook verzekeringsmaatschappijen, worden op dit moment onderhandelingen gevoerd ten aanzien van de kosten. De verwachting op dit moment is dat een en ander binnen het gereserveerde projectbudget kan worden opgelost en dat derhalve de incidenten geen kostenstijging tot gevolg zullen hebben.

Door de bovengenoemde gebeurtenissen is een achterstand ontstaan op de planning van de bouw van de Tweede Heinenoordtunnel van circa 4,5 maand. In plaats van openstelling in het voorjaar van 1999 zal naar verwachting de openstelling in het najaar van 1999 plaatsvinden. De datum van gereedkomen van het totale project, waarvan ook de capaciteitsvergroting van de bestaande Heinenoordtunnel deel uitmaakt, zal naar verwachting niet veranderen en plaatsvinden in 1999, zoals vermeld in het MIT 1998.

Hoewel de hiervoor genoemde incidenten gevolgen hebben voor de openstelling van de Tweede Heinenoordtunnel, moet er ook op worden gewezen dat deze eerste boortunnel van meet af aan als praktijkproject is bestempeld. Het is het eerste project in Nederland waarin voor de bouw van een verkeerstunnel gebruik wordt gemaakt van de boortechniek in slappe grond. Aan de uitvoering van het boren van beide tunnelbuizen is een uitvoerig programma van monitoring en onderzoek gekoppeld. De opgedane ervaringen zijn van zeer groot belang voor de bouw van enkele tunnels die thans in voorbereiding of uitvoering zijn zoals de Botlekspoor-tunnel, de boortunnel onder het Groene Hart, de Westerscheldetunnel en de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.

Tijdens een congres te houden dit najaar in het World Trade Center in Rotterdam, zal de kennisoverdracht vanuit het praktijkproject verder inhoud gegeven worden.

Ik hoop u met het voorgaande voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink