

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2008

Hiermee beantwoord ik aan het verzoek van uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat om geïnformeerd te worden over de actuele stand van zaken ten aanzien van de tunnels in de A73 te Roermond en de openstelling daarvan (2008D02748).

Deze brief is een vervolg op mijn brieven van 16 mei 2008 en 14 juli 2008 (Kamerstukken 31 200 A, nrs. 81 en 92). Mijn doel is om de oplevering van de tunnels in de A73 binnen de niet-onderhandelbare voorwaarden van veiligheid zo spoedig mogelijk te realiseren. Daarmee wordt een structurele verbetering van de bereikbaarheid van de gehele regio en van de veiligheidssituatie terplekke bewerkstelligd.

In deze brief meld ik u tevens de uitkomsten van de gevoerde bestuurlijke overleggen en de conclusies die ik hieruit heb getrokken ten aanzien van de volledige oplevering van de tunnels in de A73.

Stand van zaken

Eind 2007 heb ik in overleg met de regionale bestuurders besloten tot een partiële openstelling van de tunnels in de A73. Deze partiële openstelling met weekendafsluitingen heeft ertoe geleid dat inmiddels circa 3 miljoen motorvoertuigen door de tunnels zijn gegaan die anders het onderliggende wegennet zouden hebben belast.

Gedurende het regime van de partiële openstelling was het werk de afgelopen maanden gericht op de fysieke afbouw en de afzonderlijke tests van 52 voor de veiligheid essentiële systemen. Dankzij de weekendafsluitingen is het werk nu zover gevorderd dat de fysieke afbouw nagenoeg is afgerond. De afsluiting van twee weken in augustus is onder andere benut voor het afbouwen en inregelen van het belangrijke SnelheidsDiscriminatiesysteem dat snelheidsverschillen onderscheidt. Daarnaast is een veelheid aan andere werkzaamheden uitgevoerd. Slechts één kritisch onderdeel, namelijk het inregelen van de CCTV-camera's, kon niet worden

gerealiseerd door personeelsgebrek bij de aannemer. Dit gebeurt de komende weken alsnog. Ook het Druk Lucht Schuimsysteem (DLS) moet worden afgebouwd en getest. Dit gebeurt zo spoedig mogelijk en heeft geen gevolgen voor het tijdspad tot de definitieve openstelling.

Na afronding van de fysieke bouw wordt het integrale testprogramma uitgevoerd. Hiervoor is door de Rijkswaterstaat, de aannemer en externe deskundigen een zogenoemd «migratieplan» opgesteld. Daarna is definitieve en onbelemmerde openstelling mogelijk. Daarmee komt een traject gereed van 42 kilometer waarvan 2,8 kilometer in de meest modern uitgeruste en veilige tunnels van Nederland. Dit betreft een van de langste tunnels in Nederland waarin een autosnelweg ligt, die opengesteld is voor alle typen vervoer. Het behoeft na de rampen in de Mont-Blanc-tunnel en Gotthardt-tunnel geen uitleg dat er geen concessies kunnen worden gedaan aan de veiligheidseisen, die gedurende vele jaren terecht door regionale en landelijke besturen naar voren zijn gebracht.

Het testtraject van de installaties is nog niet voltooid. Door problemen tijdens het testen is de streefdatum van half september, die behalve voor de fysieke afbouw ook voor het afronden van de enkelvoudige tests gold, niet volledig gehaald door de aannemer. Het hoofdprobleem op dit moment is dat de communicatie tussen het besturingssysteem en de deelsystemen niet tot stand gebracht kan worden. Zolang dat probleem niet is opgelost, kan het testprogramma (SAT/ISAT traject) niet worden afgerond¹. Pas op het moment dat de oplossing is gevonden, kan de doorwerking op de planning worden bepaald.

De aannemer heeft aangegeven dat na de fysieke afbouw en de SAT en ISAT nog voor circa twee maanden werk resteert. Dit werk maakt een tijdelijke volledige sluiting van de tunnel nodig. Dit aspect is in het bestuurlijk overleg van december 2007 al aan de orde geweest. In de afgelopen maanden is er intensief contact geweest tussen de Rijkswaterstaat, de bouwer Volker Wessels en de aannemer van de tunneltechnische installaties om te bezien hoe het nu nog resterende werk in een zo kort mogelijk tijdsbestek kan worden afgerond.

Het definitieve besturingssysteem bewaakt en bedient alle 52 deelinstallaties. Een groot deel van de processen ter borging van het veiligheidsniveau verloopt automatisch. De betrouwbaarheid daarvan moet dus uitgebreid worden getest, ook in de interactie met verkeer, toezicht, verkeersmanagement en hulpverlening.

Het migratieplan dat is opgesteld om tot definitieve openstelling te komen, geeft aan dat er een periode van volledige sluiting van circa twee maanden nodig is om de ombouw, integratietest en veiligheidstesten ongestoord uit te voeren. Ongestoord omdat het technisch zeer complex is om de systemen te koppelen aan de besturingssoftware en dit allemaal te testen. Omwille van de veiligheid van de gebruikers van de tunnels, kan geen enkel risico worden genomen en worden de tunnels gedurende deze tijd volledig afgesloten voor verkeer.

De Rijkswaterstaat, de aannemer en de veiligheidsdeskundigen hebben in overleg met de regio intensief gezocht naar varianten die, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, deze doorlooptijd zouden kunnen bekorten. Daarbij heb ik de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de migratie moet realistisch en uitvoeringstechnisch mogelijk zijn;
- de migratie moet zo snel als mogelijk leiden tot een definitieve openstelling van de tunnels;
- de planning moet zo goed mogelijk rekening houden met gerechtvaardigde regionale verkeersbelangen;

¹ Dit testprogramma bevat verschillende testen en bestaat uit:

- SAT (site acceptance tests = enkelvoudige test per installatie)
- ISAT (integrations site acceptance test = SAT met de besturing)
- SIT (site integration tests = alle installaties met de besturing)
- FSIT (final site integration tests = integrale praktijktest binnen de beheersorganisatie).

- de consequenties voor het onderliggende wegennet bij een langdurige tunnelafsluiting moeten helder zijn;
- de effectiviteit van flankerende maatregelen moet inzichtelijk zijn.

Voorkeursvarianten leidend tot definitieve openstelling

Op basis van het migratieplan en de bovengenoemde uitgangspunten is in het bestuurlijk overleg met de regio op 15 en 23 september 2008 overeenstemming bereikt over de volgende punten:

- afbouw van de tunnel in één keer op basis van volledige aaneengesloten sluiting;
- beperkte openstelling van de tunnels vanaf medio november voor zeven dagen in de week in verband met het komende winkel- en feestdagenseizoen. Dit is van belang voor de lokale middenstand;
- moment van start van de ombouw en testtraject nog nader te bepalen.

Deze overeenstemming heeft geresulteerd in twee voorkeursvarianten voor de definitieve oplevering van de tunnels.

Variant 1

- Geen weekendsluiting tussen 17 november en 5 januari, waarbij de tunnels zeven dagen per week beperkt, d.w.z. met één rijstrook per rijrichting, open zijn.
- De ombouw en resterende testen worden vervolgens in overeenstemming met het migratieplan in één aaneengesloten periode gedaan vanaf 5 januari 2009.

Variant 2

- Geen weekendsluiting van 1 november tot en met 5 januari 2009;
- De bouw van een zogenoemde testsimulator, hetgeen zou moeten resulteren in een sluitingsperiode van 2 tot 3 weken vanaf 24 april 2009;
- Bij deze variant is het bespreekbaar om de carnavalsweek te gebruiken voor resterende werkzaamheden.

In de afgelopen periode zijn beide varianten nader uitgewerkt. De uitkomsten van deze nadere beoordeling heb ik op 8 oktober met de provincie Limburg en de gemeente Roermond besproken. Dit overleg heeft geleid tot een gedeeld beeld en de volgende door alle betrokkenen onderschreven afspraken:

- De in de regio bij ondernemers, bewoners, de gemeente Roermond en de provincie breed gevoelde wens om de tunnels in de drukke feestdagenperiode open te stellen, honoreer ik van harte. In verband hiermee is overeengekomen dat de tunnels van de A73, ongeacht de keuze voor een van de beide varianten, vanaf 17 november 2008 tot begin januari 2009, 7 dagen per week 24 uur per dag open worden gesteld onder het regime dat nu voor de werkdagen geldt.
- Wat betreft de optie om de duur van de tunnelsluiting te beperken met behulp van een nog te ontwikkelen simulator is uit nader onderzoek gebleken dat dit slechts beperkte tijds winst oplevert. Dit onderzoek is uitgevoerd met inzet van externe deskundigen.
- Gezien deze uitkomst lijkt sluiting vanaf begin januari 2009 de beste optie.
- Teneinde extra zekerheid te kunnen bieden aan de regio over de juistheid van de te maken keuze heb ik opdracht gegeven tot een onafhankelijke second-opinion op beide varianten. In het bestuurlijk overleg is afgesproken dat het adviesbureau Horvath & Partners een contra-expertise uit zal voeren naar het migratieplan (variant 1) en de uitkomst van de analyse inzake de simulatievariant (variant 2). Voor het migratieplan gaat het erom vast te stellen of het plan en de daarin

genoemde doorlooptijd haalbaar zijn. Voor de simulatievariant gaat het om het verifiëren van de conclusie dat de inzet van een simulator leidt tot een zeer beperkte tijdswinst bij de volledige sluiting, ten koste van een aanzienlijk latere start van de afronding van dit project.

Na de second-opinion begin november, zal opnieuw een bestuurlijk overleg plaatsvinden. In het overleg van 8 oktober 2008 hebben de gemeente Roermond, de provincie Limburg en ondergetekende samen afgesproken dat, indien de conclusies van het eerste onderzoek door de second opinion uitgevoerd door Horvath worden bevestigd, de variant met sluiting vanaf begin januari de beste optie is. In de tussenliggende periode zal met belanghebbenden in de regio overleg worden gevoerd over flankerende maatregelen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Tijdens het bestuurlijk overleg in november zullen besluiten worden genomen.

Direct daarna zal ik uw Kamer hierover informeren.

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