

Vergaderjaar 2021–2022

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 44

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2022

Tijdens het vragenuur van 17 mei jl. is met uw Kamer gesproken over de sluiting van de Ketheltunnel op 16 mei. De door de sluiting van de tunnel ontstane verkeershinder is ronduit vervelend geweest voor de weggebruikers (Handelingen II 2021/22, nr. 80, mondelingen vragen van het lid Koerhuis over het bericht «Ketheltunnel dicht tijdens ochtendspits vanwege ziekmeldingen, inmiddels weer open»). Aan de Kamer is toegezegd dat voor de zomer de uitkomsten van de evaluatie van Rijkswaterstaat toegestuurd zouden worden. De Kamer heeft tevens verzocht om een overzicht van het aantal bevoegde operators per tunnel bij Rijkswaterstaat. Met deze brief wordt aan deze toezegging en vraag invulling gegeven.

Feitelijke situatie maandagochtend 16 mei

Op maandagochtend 16 mei jl. van ongeveer 06.30 uur tot ongeveer 08.30 uur is de Ketheltunnel op de A4 in beide richtingen afgesloten geweest. Dit besluit is genomen omdat Rijkswaterstaat de veiligheid in de tunnel niet meer kon garanderen, nadat twee collega's zich ziek meldden, kort voordat hun dienst om 6:30 uur begon. Vanwege het gesloten karakter van een tunnel en het feit dat tunnels in Nederland over het algemeen geen vluchtstroken hebben, is de kans op escalatie van een incident groter dan op de open weg.

Mede om die reden heeft de wetgever bepaald dat tunnels met een lengte van meer dan 500 meter aangesloten moeten zijn op een bedieningscentrale met 24/7 videobewaking en dat er voldoende en gekwalificeerd personeel aanwezig moet zijn voor het bedienen en bewaken van de tunnel. De openstellingsvergunning van een tunnel wordt verleend op basis van deze uitgangspunten. Voor de Ketheltunnel is deze vergunning afgegeven door de gemeente Schiedam.

De sluiting van deze tunnel, die in een belangrijke verkeersader in de Randstad ligt, had directe gevolgen voor de doorstroming op de A4 zelf

maar ook op de omliggende wegen zoals de A20, A13 en A15. Weggebruikers hebben ongemak en hinder ervaren en dit heeft – begrijpelijk – tot ergernis geleid. Dat rekent Rijkswaterstaat zichzelf aan, temeer omdat al vrij snel duidelijk was dat het een ongelukkige samenloop van omstandigheden is geweest. Zoals tijdens het vragenuur van 17 mei al toegelicht, is er geen sprake van structurele personeelstekorten, maar is het fout gegaan in de opschaling en interne communicatie na een tweetal ziektemeldingen. Rijkswaterstaat heeft dit incident geëvalueerd om te bezien of er maatregelen nodig zijn om herhaling te voorkomen.

Evaluatie

Voor de evaluatie heeft Rijkswaterstaat gesprekken gevoerd met betrokken medewerkers en de protocollen tegen het licht gehouden die in dit geval – onverwachte en acute uitval van ingeroosterd personeel – van toepassing zijn. Deze protocollen (verzuimprotocol, piketprotocol, verdringingsreeks) zijn de afgelopen twee jaar regelmatig toegepast omdat Rijkswaterstaat in deze (corona)periode nadrukkelijker dan eerder te maken heeft gehad met uitval van personeel vanwege ziekte.

Uit de evaluatie blijkt dat de verdeling van taken en verantwoordelijkheden zoals beschreven in de protocollen niet volledig is gevolgd. In de ontstane situatie waren er verschillende mogelijkheden om te zorgen voor voldoende gekwalificeerd personeel, maar door een menselijke fout is te laat volgens protocol gehandeld. Het besluit om bij afwezigheid van voldoende toezicht de Ketheltunnel te sluiten, is op zichzelf een juiste beslissing geweest. Dit besluit had echter niet genomen hoeven te worden, als er in een eerder stadium gehandeld was volgens de voorgescreven werkwijze.

Vervolg

Rijkswaterstaat heeft inmiddels alle medewerkers die werken met de eerder genoemde protocollen nogmaals geïnstrueerd. Verder uniformeert Rijkswaterstaat het landelijk verzuimprotocol en de daarbij behorende piketrollen zodanig dat ze maar voor één uitleg vatbaar zijn.

Bevoegde medewerkers

De wetgever schrijft voor dat het personeel gekwalificeerd moet zijn. Rijkswaterstaat heeft voor iedere relevante functie een OTO-programma (opleiden, trainen, oefenen) opgesteld, waar wegverkeersleiders die ingezet worden als tunneloperator aan deelnemen.

Rijkswaterstaat beschikt over 214 wegverkeersleiders die tevens tunneloperator zijn. Deze zijn werkzaam in de vijf regionale verkeerscentrales. Een tunneloperator is doorgaans opgeleid om enkele tunnels te bedienen. Vanwege veiligheidsaspecten is het aantal tunnels dat een operator tegelijkertijd mag bedienen echter gemaximeerd.¹

¹ Het maximum is bepaald op drie tunnels of acht tunnelbuizen, maar is veelal minder door de complexiteit van het tunnelsysteem en/of bestuurlijke afspraken.

Rijkswaterstaat bedient vanuit de vijf regionale verkeerscentrales 24 tunnels, 24 uur per dag, 7 dagen per week. In de bijlage treft u een overzicht aan van alle tunnels die bediend² worden door Rijkswaterstaat met het aantal opgeleide medewerkers per tunnel.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

² Naast tunnels die in beheer zijn van Rijkswaterstaat, bedient Rijkswaterstaat ook enkele tunnels die in beheer zijn van een andere wegbeheerder.