

Vergaderjaar 2010–2011

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 24

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 september 2011

In het algemeen overleg tunnelveiligheid van 24 mei 2011 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de wijze waarop de uitspraken van mijn ambtsvoorganger over de planning van de A2-tunnel in Maastricht zich verhouden tot mijn brief van 15 maart 2011¹. In die brief heb ik melding gedaan van meerkosten en van een mogelijke uitloop bij de A2-tunnel Maastricht als gevolg van de implementatie van de standaard.

In deze brief ga ik eerst in op de uitspraken van mijn ambtsvoorganger en de context waarin hij deze uitspraken heeft gedaan. Dit wordt vervolgens gerelateerd aan mijn brief van 15 maart 2011.

Algemeen Overleg Tunnelveiligheid 14 september 2010

Mijn ambtsvoorganger heeft tijdens het algemeen overleg van 14 september 2010 het volgende aangegeven over de planning van de A2 Maastricht:

«Standaardisatie klinkt gemakkelijk, maar je moet technisch precies weten wat er in moet en wat niet meer. Die slag maken wij aan het einde van dit jaar. De standaardisatie zal worden toegepast in de tunnel bij Maastricht. Hoe het moet met de standaardbesturingssoftware zal in 2011 helder zijn. Dat is ook op tijd om het in Maastricht toe te passen. Maastricht zal dus ten volle profiteren van het nieuwe systeem. Ik garandeer hier for the record, dat in Maastricht geen vertraging door het veiligheidssysteem zal optreden.»

Voor een volledig overzicht van de uitspraken van mijn ambtsvoorganger verwijs ik naar bijlage 1.

Mijn ambtsvoorganger heeft naar aanleiding van het algemeen overleg van 14 september 2010 aangegeven dat:

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 296, nr. 20.

«Bovendien zal de standaard systeemspecificatie waaraan een tunnel moet voldoen, over enkele maanden gereed zijn. De standaard besturingssoftware 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.»¹

Context

Op de agenda van het algemeen overleg van 14 september 2010 stonden onder meer de aan uw Kamer gezonden «Actieplan wegtunnels» inclusief de «Quick scan wegtunnelprojecten».² De inzet op dat moment was en is dat de A2-tunnel Maastricht kan profiteren van de nieuwe standaard, maar dat nog onderzocht moest worden op welke wijze dit vormgegeven kon worden.

Hij heeft zijn uitspraken gedaan in het licht van zijn ambitie om tot standaardisatie te komen en deze ook bij de eerstkomende tunnelprojecten al toe te passen, uitgaande van een optimistisch beeld over het moment en de wijze waarop de standaardisatie in het project kon worden toegepast. Over eventuele meerkosten heeft mijn voorganger geen uitspraken gedaan.

In het «Actieplan wegtunnels» van 31 augustus 2010 is over de standaard en A2-tunnel Maastricht aangegeven dat:

- *«Onderzocht wordt of bij het samenstellen van het pakket van functionaliteiten en eisen gebruik gemaakt kan worden van het standaardisatietraject.»*
- *«Gestreefd wordt om de standaard specificaties eind 2010 beschikbaar te hebben.»*

In de «Quick scan tunnelprojecten» van 31 augustus 2010 – de basis van het Actieplan – is globaal in kaart gebracht welke problemen zich op dat moment voordeden bij rijkstunnelprojecten, en welke problemen zich zouden kunnen gaan voordoen. Voor een volledige weergave met betrekking tot de A2-tunnel Maastricht verwijs ik naar bijlage 2.

Bij de planning voor de A2 Maastricht zoals opgenomen in het MIRT en de «Quick scan tunnelprojecten» is de ambitie gesteld om een strakke planning te hanteren om de overlast van het majeure project in een compact stedelijk gebied zo beheersbaar mogelijk te houden. Het grootste risico is het uitlopen van de planologische procedures en hierdoor een uitloop in de planning. Dit is voorkomen door een intensieve samenwerking tussen de partijen. Het contract voor de A2-tunnel Maastricht is gegund in 2009. De standaard kon nog niet in het contract worden meegenomen omdat de ontwikkeling van de standaard in 2010 gestart is.

Brief 15 maart 2011

Zoals aangegeven in mijn brief van 15 maart 2011 heb ik bij mijn aantreden een diepgaande analyse laten uitvoeren naar de tunnelproblematiek en naar de voor- en nadelen van het inpassen van de standaard in de lopende tunnelprojecten.

Uit deze analyse blijkt dat het nu inpassen van de standaard in het contract zal leiden tot een beter beheersbaar project. Hierdoor kunnen meer vertraging en meerkosten aan het eind worden voorkomen. Deze betere beheersbaarheid kan worden afgeleid uit het feit dat de diepgaande analyse aantoont dat de eisen en specificaties van de A2-tunnel Maastricht op belangrijke punten sterk overeenkomen met de standaard. Hierdoor ontstaan twee voordelen: (1) de afspraken die met de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 296, nr. 9.

² Bijlagen bij Kamerstuk, vergaderjaar 2010–2011, 29 296, nr. 7.

stakeholders zijn gemaakt over de standaard tunnelinstallaties kunnen ook worden toegepast bij de A2-tunnel Maastricht en (2) een aantal cruciale delen van de techniek van met name het tunnel-besturingssysteem is één op één toepasbaar in Maastricht.

Zoals bij uw Kamer bekend, heeft Rijkswaterstaat bij de realisatie van de tunneltechnische installaties (TTI) van de A2 Leidsche Rijn Tunnel en de A73-tunnels te maken gehad met discussies over het veiligheidsniveau en forse kostenoverschrijdingen op de TTI-contracten (orde grootte een verdrievoudiging ten opzichte van de oorspronkelijke raming, veroorzaakt door onder meer wijzigingen in het ontwerp en uitvoeringstegenvallers¹). De openstelling van deze tunnels is daarnaast vertraagd met circa 1,5 tot 2 jaar. Ik verwacht dat met het toepassen van de standaard in de A2-tunnel Maastricht het risicoprofiel van het project sterk verlaagd zal worden. De consequenties van het inpassen van de standaard in de drie projecten worden momenteel besproken tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. De verwachting die ik eerder heb aangegeven, betreft dan ook – zowel voor tijd als geld – een bandbreedte en bedraagt € 55 – € 150 mln voor de drie projecten A2-tunnel Maastricht, 2^e Coentunnel en Nijverdal gezamenlijk. Daarnaast wordt voor de A2-tunnel Maastricht rekening gehouden met 0 tot 12 maanden extra om de tunnel te realiseren. Het staat dus nog niet vast dat de door mijn voorganger uitgesproken ambitie niet realiseerbaar is. Zodra hierover meer duidelijkheid is zal ik uw Kamer informeren.

Het is mijn ambitie om meerkosten en vertraging zo veel mogelijk te voorkomen. De insteek die ik daarbij kies is: het in kaart brengen van de risico's en het creëren van helderheid aan de voorkant om te komen tot zo realistisch mogelijke verwachtingen en om onbeheersbare kosten bij oplevering en ingebruikname te voorkomen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Bijlage «Meerkosten tunnelveiligheid» bij Kamerstuk 32 500-A nr. 83.

Uitspraken voormalig Minister Eurlings

Uitspraken voormalig Minister tijdens AO 14 september 2010:

- «Aan het einde van dit jaar zullen wij een standpunt hebben ingenomen over de eisen waaraan wij nog wel willen voldoen. Standardisatie klinkt gemakkelijk, maar je moet technisch precies weten wat er in moet en wat niet meer. Die slag maken wij aan het einde van dit jaar. De standardisatie zal worden toegepast in de tunnel bij Maastricht. Hoe het moet met de standaardbesturingssoftware zal in 2011 helder zijn. Dat is ook op tijd om het in Maastricht toe te passen. Maastricht zal dus ten volle profiteren van het nieuwe systeem. Ik garandeer hier for the record, dat in Maastricht geen vertraging door het veiligheidssysteem zal optreden.»
- «Nu kan ik een zoete mededeling doen: bij de A4-tunnel Delft Schiedam zal net als bij de tunnel bij Maastricht geen vertraging optreden met dit systeem.»

Uitspraken voormalig Minister in brief van 28 september 2010:

- «Bovendien zal de standaard systeemspecificatie waaraan een tunnel moet voldoen, over enkele maanden gereed zijn. De standaard besturingssoftware 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.»

1. Project karakteristieken:

Het project A2 Maastricht (Plan «De Groen Loper») omvat de infrastructuur voor de A2 en verbinding tussen de A2 en A79 incl. ontsluiting naar de Beatrixhaven, vastgoedontwikkeling en gemeentelijke wegen. Het wordt de eerste gestapelde tunnel van Nederland met 2x2 tunnelbuizen en een lengte van 2,3 kilometer. De bovenste buis is voor lokaal verkeer en de onderste voor doorgaand verkeer. Voor dit project treden gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat op als gezamenlijke opdrachtgever.

2. Planning, Contract:

Het contract is gegund aan Avenue2. De opdrachtnemer wordt betaald op basis van voortgang. Het contract is in 2009 gegund. Eind 2010 verwacht men te kunnen starten met de eerste bouwactiviteiten. Openstelling van de tunnel is in 2016 gepland. Het laatste vastgoed wordt in 2025 opgeleverd.

3. Huidig beeld:

a. Er ligt een recent advies van de Commissie Tunnelveiligheid op het tunnelveiligheidsplan, dat op dit moment door de projectorganisatie op mogelijke consequenties wordt beoordeeld. Het voorlopige beeld is dat dit zal kunnen leiden tot vergelijkbare discussies als bij de A2 Leidsche Rijn tunnel (positie scenarioanalyse binnen de totale veiligheidsbeoordeling).

Actie

Er wordt geen specifieke actie voorzien. Nagegaan wordt of de uitkomsten van de A2 Leidsche Rijn tunnel discussie ook hier gebruikt kunnen worden.

b. Gelet op de complexe problematiek bij de tunnels in Nederland is er voor gekozen om het budget voor VTTI apart te zetten in het contract. Dit budget is gebaseerd op de scope beschrijvingen die de bieder had bij de VTTI.

Actie

Nagaan in hoeverre voor het samenstellen van het pakket van functionaliteiten en eisen voor VTTI nog gebruik gemaakt kan worden van het standaardisatietraject onder regie van de landelijk tunnelregisseur.

c. Vrij recent is binnen het project het idee ontstaan om de VTTI-specificaties in een zo vroeg mogelijk stadium 100% gereed te hebben, zodat de discussies over de TTI in een zo vroeg mogelijk stadium afgerond worden.

Dit lijkt een verstandige aanpak. Nadeel is echter dat hierdoor een periode van ca. 2 jaar gaat ontstaan waarin het werk op TTI-gebied stil ligt, alvorens gestart kan worden met de daadwerkelijke bouw. Indien in die periode voortschrijdend inzicht ontstaat dan zal het ontwerp op onderdelen moeten worden herzien. Ook zal gedurende deze periode het team aan opdrachtnemerszijde niet beschikbaar gehouden kunnen worden, waardoor een geheel nieuw team belast gaat worden met de feitelijke uitvoering. Deze laatste twee gevolgen hebben efficiency verliezen tot gevolg.

Actie

Rust brengen in het project door beter gebruik te maken van de beschikbare tijd.