

Vergaderjaar 2018–2019

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 35

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 december 2018

Op de avond van 19 november 2017 heeft op de A73 bij Roermond, ten noorden van de Roertunnel, een dodelijk ongeval met een spookrijder plaatsgevonden. De spookrijder is door de Roertunnel gereden en bij het uitrijden van de tunnel frontaal op een tegemoetkomende auto gebotst. De bestuurster van deze auto en de spookrijder zijn hierbij om het leven gekomen. Dit dramatische ongeval heeft diep ingegrepen in de levens van de nabestaanden.

De politie heeft zoals gebruikelijk een ongevalsonderzoek gedaan. Rijkswaterstaat heeft na het ongeval een situatieschets «verkeersveiligheid autosnelweg – wegbeheer» gemaakt. Hierbij is gekeken naar de mogelijke invloed van de weginrichting op het ongeval (zie bijlage 1)¹. Uit de situatieschets wordt niet duidelijk wanneer de tijdelijke bewegwijzering van een omleidingsroute precies is geplaatst. Mede daarom zijn uit deze schets geen eenduidige conclusies te trekken over de invloed van de weginrichting ten tijde van het ongeval. Wel is er volgens die schets extra bebording geplaatst en is de tijdelijke bewegwijzering aangepast.

Een belangrijke vraag in de periode na het ongeval was of Rijkswaterstaat de Roertunnel niet had kunnen sluiten om het dodelijke ongeval te voorkomen. De eerste indruk van Rijkswaterstaat was dat de tijdspanne tussen de eerste melding van de spookrijder en het ongeval te kort was om de tunnel op een verantwoorde en veilige manier af te sluiten. Rijkswaterstaat vond het van belang om dit door een onafhankelijke partij te laten verifiëren en lessen uit het onderzoek te trekken. Daarom heeft Rijkswaterstaat Royal Haskoning DHV opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren. Het definitieve onderzoeksrapport is op 12 oktober 2018 opgeleverd (zie bijlage 2)².

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

In het onderzoeksrapport staat dat indien bij de eerste melding direct was gedetecteerd of geconstateerd dat het een tunneltraject betrof en de melding was doorgezet naar de tunneloperator, de tunnel waarschijnlijk nog voor het passeren van de spookrijder gesloten had kunnen worden. Volgens het rapport is het zeker gezien het rijgedrag van de spookrijder achteraf niet te bepalen of dit de afloop had beïnvloed.

In 2010 heeft een eerder ongeval met een spookrijder plaatsgevonden, waarbij deze door de Roertunnel en de Swalmentunnel is gereden en lichtgewond is geraakt. Naar aanleiding daarvan heeft Rijkswaterstaat een tweedelige incidentevaluatie opgemaakt met aanbevelingen over het proces en het systeem (zie bijlage 3)³. In hoeverre deze aanbevelingen zijn opgevolgd is thans onduidelijk.

Ik ben onlangs door Rijkswaterstaat op de hoogte gesteld van de onderzoeksrapporten en het feit dat de nabestaanden hiervan nog niet wisten. Ik heb mij allereerst gericht op het zo snel mogelijk informeren van de nabestaanden en vervolgens van uw Kamer.

Rijkswaterstaat heeft mede op basis van de genoemde rapporten, aanscherpingen doorgevoerd in de relevante werkwijze, protocollen en testprocedures. Zo worden tunneloperators en wegverkeersleiders ondersteund door een supervisor bij het toepassen van deze werkwijze en protocollen. Ook is opdracht gegeven om de lokale bediening vanuit de Roertunnel en de Swalmentunnel over te plaatsen naar de Verkeerscentrale Zuid-Nederland. En wordt de 112-melding direct telefonisch doorgegeven van de Landelijke Verkeerscentrale naar de lokale tunneloperator. Tevens worden in deze tunnels de snelheidsdiscriminatiesystemen getest op de spookrijdersfunctie. Dat laatste geldt ook voor de Heinenoordtunnel waar hetzelfde type snelheidsdiscriminatiesysteem wordt gebruikt.

Ten slotte heeft Rijkswaterstaat de afgelopen dagen een externe beoordeling door Goudappel Coffeng laten verrichten over de inrichting van de op- en afritten bij de aansluiting Maasbracht-Roertunnel. Uit het rapport volgt dat de kans op spookrijden op het onderzochte weggedeelte voor een geconcentreerde weggebruiker vrijwel uitgesloten is. Voor een weggebruiker die afgeleid is, is de kans daarop klein, maar vanaf de aansluiting Maasbracht niet uitgesloten. Rijkswaterstaat beziet de aanbevelingen (zie bijlage 4)⁴.

Er zijn nog veel onduidelijkheden over de omstandigheden en de toedracht van het ongeval. Daarnaast roepen de genoemde rapporten ook nieuwe vragen op. Bovendien heb ik geconstateerd dat de manier waarop binnen Rijkswaterstaat gevolg gegeven is aan de aanbevelingen van de onderzoeken uit 2010 en 2018 en de wijze waarop door Rijkswaterstaat intern en extern is gecommuniceerd onvoldoende zijn geweest. Daarom heb ik de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) verzocht om een onderzoek in te stellen naar het ongeval om waar mogelijk de onduidelijkheden weg te nemen en de vraag te beantwoorden welke lessen er kunnen worden getrokken.

Daarbij zullen de evaluatie van het eerdere incident bij de Roertunnel in 2010, het onderzoek van Royal Haskoning DHV en de weginrichting ten tijde van het ongeval worden betrokken. De OvV heeft mij aangegeven bereid te zijn een dergelijk onderzoek uit te voeren. Ik hoop dat dit onderzoek de vele vragen die nog altijd bestaan rondom het ongeval zal

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kunnen beantwoorden en aanknopingspunten zal bieden om tot structurele verbeteringen te komen ten aanzien van spookrijden in het algemeen en de specifieke situatie rond de A73 te Roermond in het bijzonder. Over de bevindingen en aanbevelingen van de OvV zal ik uw Kamer informeren.

Ik betreur het zeer dat de nabestaanden onnodig lang hebben moeten wachten op informatie over het ongeval waarbij hun dierbaren om het leven kwamen. Hiervoor zijn excuses aangeboden aan de nabestaanden. Met hen is afgesproken dat zij vanaf nu nauwgezet worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga