

Vergaderjaar 2010–2011

**29 296**

**Tunnelveiligheid**

**Nr. 19**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 februari 2011

Per brief heb ik aangegeven u eens per kwartaal te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de A2 Leidsche Rijn Tunnel en de tijdelijke bypass.

Deze rapportage geeft de stand van zaken per 1 februari 2011.

### **A2 Leidsche Rijn Tunnel**

#### *Algemeen*

De A2 Leidsche Rijn Tunnel maakt onderdeel uit van het project A2 Holendrecht–Oudenrijn. Het project is opgedeeld in de deelprojecten Holendrecht–Maarszen, Haarrijn–Spoorlijn, Hooggelegen en de A2 Leidsche Rijn Tunnel.

#### *Werkzaamheden en planning*

De resterende werkzaamheden aan de tunnel – op hoofdlijnen – betreffen:

- Ontwikkeling software verkeers- en tunneltechnische installaties;
- Uitvoeren van site acceptatietesten;
- Uitvoeren van de site integratietesten (SIT). De laatste integratietest zal op zijn vroegst plaatsvinden najaar 2011 («mijlpaal SIT gereed»).

In de periode tot eind maart 2011 worden de volgende activiteiten uitgevoerd: afronden van testdocumenten, systeemontwerp, het programmeren van de software en de eerste acceptatietesten. Eind maart 2011 is de haalbaarheid van de planning van de opdrachtnemer voor de «mijlpaal SIT gereed» beter te bepalen. Binnen de eerder aan de Tweede Kamer aangegeven planning – openstelling gehele tunnel medio 2012 – is tijd gereserveerd voor de uitloop van de werkzaamheden. Op basis van huidige inzichten is deze reservering nodig om de werkzaamheden uit te kunnen voeren. Een eerdere openstelling dan medio 2012 staat daarmee onder druk.

Een verschuiving van de «mijlpaal SIT gereed» heeft een evenredige verschuiving van de datum voor de openstelling tot gevolg.

Na de «mijlpaal SIT gereed» vindt de grootschalige eindoefening met onder meer de openbare hulpdiensten en de wegverkeersleiders plaats. Daarna komt de tunnelveiligheidsbeambte met zijn advies en vraagt de tunnelbeheerder (Rijkswaterstaat) de openstellingsvergunning aan bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag beoordeelt de aanvraag en geeft – bij een positief resultaat – de openstellingsvergunning af. Zodra de openstellingsvergunning is afgegeven, kan de westelijke parallelrijbaan worden opengesteld voor het verkeer. Het voorgaande proces neemt circa twee maanden in beslag. De overige drie tunnelbuizen worden gefaseerd in gebruik genomen (verwachting medio 2012).

Op 21 januari 2011 heeft bureau Horvat en Partners een audit opgeleverd op de planning. Horvat en Partners heeft geconstateerd dat de door de opdrachtnemer gekozen planningsstrategie – het parallel ontwikkelen en testen van de software – weliswaar tijdswinst oplevert maar leidt tot een verhoogd risicoprofiel ten aanzien van de planning. In deze nieuwe aanpak wordt de software per cluster ontwikkeld en getest terwijl de integrale software pas gereed is na afronding van de werkzaamheden aan het laatste cluster. Risico hiervan is dat integraliteit tussen de software-clusters pas in een laat stadium beoordeeld en getest kan worden.

Horvat en Partners doet de volgende aanbevelingen:

- Voor de beheersing van de planningsrisico's is vereist:
  - Een intensieve monitoring door de opdrachtnemer van de voortgang;
  - Kritisch volgen door RWS van het monitoringsproces van de voortgang;
  - Een flexibele opstelling van RWS bij de ondersteuning van de opdrachtnemer;
  - Het vroegtijdig betrekken en het betrokken houden van de stakeholders bij het risicobeheersingsproces.
- Een transparant (plannings)proces en versterkte communicatie tussen de opdrachtnemer en RWS. Hierbij is het van essentieel belang dat het wekelijkse technisch- en planningsoverleg van de opdrachtnemer en RWS wordt gecontinueerd.
- De planning dient regelmatig te worden geanalyseerd en geactualiseerd.

RWS heeft de aanbevelingen van Horvat en Partners geïmplementeerd. De planning wordt continu gemonitord door te participeren in de planningsoverleggen van de opdrachtnemer, het uitvoeren van audits en het wekelijks bespreken van de voortgang op het kritieke pad met de opdrachtnemer.

### *Raming*

In het MIRT 2011 (prijspeil 2010) is als taakstellend budget voor het project A2 Holendrecht–Oudenrijn € 1 365 mln opgenomen. Een element van dit project én budget is de A2 Leidsche Rijn Tunnel. De meest actuele prognose van de werkzaamheden aan de tunnel bedraagt € 238 mln (prijspeil 2010).

## **Tijdelijke bypass**

### *Werkzaamheden en planning*

Tussen hectometerpaal (hmp) 59,0 en hmp 62,4 worden de volgende maatregelen getroffen om de capaciteit van de bestaande A2 naast de A2 Leidsche Rijn Tunnel te vergroten:

1. De rijbaan in de richting van Amsterdam, bestaande uit drie rijstroken en een vluchtstrook, wordt met één rijstrook verbreed door het benutten van de bestaande vluchtstrook en het aanbrengen van een aantal pechhavens;
2. De rijbaan in de richting van 's-Hertogenbosch, bestaande uit drie rijstroken en een vluchtstrook wordt gewijzigd in een hoofdrijbaan, bestaande uit drie rijstroken, waarvan één dynamisch, en een vluchtstrook en een parallelrijbaan, bestaande uit twee rijstroken en een vluchtstrook;
3. De bestaande A2 kruist de spoorlijn Utrecht–Gouda, waarbij de spoorlijn hoog ligt ten opzichte van de A2. Om de bypass te kunnen realiseren moesten de steunpunten van het viaduct worden verplaatst. Daarbij is gebruik gemaakt van de al ingeplande buitendienststellingen van de spoorlijn. De werkzaamheden aan de steunpunten zijn nagenoeg afgerond.

De tijdelijke bypass blijft in gebruik totdat de A2 Leidsche Rijn Tunnel volledig opengesteld is voor het verkeer. De planning voor de tijdelijke bypass is openstelling voor het verkeer per 1 april 2011.

### *Raming*

De totale raming voor de tijdelijke bypass sluit op € 32 mln (inclusief BTW) en is als volgt opgebouwd:

- Voorbereiding € 2,6 mln
- Realisatie € 25,4 mln
- Sloop bypass € 1,7 mln
- Risico's en onvoorzien € 2,3 mln

De totale kosten van de tijdelijke bypass zullen ten laste komen van het projectbudget van het MIRT-project «A2 Holendrecht–Oudenrijn».

### *Voorlopige voorziening en bodemprocedure*

Op vrijdag 14 januari 2011 heeft de zitting plaatsgevonden inzake de voorlopige voorziening tegen de door de gemeente Utrecht aan RWS verleende ontheffing voor de aanleg van de tijdelijke bypass. Aan de rechter is gevraagd om niet alleen uitspraak te doen in de voorlopige voorziening maar ook uitspraak te doen in de bodemprocedure.

Op vrijdag 11 februari 2011 heeft de Rechtbank uitspraak gedaan. Het beroep is ongegrond verklaard en ook het verzoek voor een voorlopige voorziening is afgewezen. De tijdelijke bypass kan nu worden afgebouwd. Vanaf 14 februari 2011 wordt, als onderdeel van de bypass, al een deel van de parallelbaan in zuidelijke richting en de nieuwe tijdelijke afrit Hooggelegen in gebruik genomen en wordt gestart met het aanbrengen van de deklagen. Conform planning wordt de bypass vóór 1 april 2011 in zijn geheel in gebruik genomen.

De verzoekers kunnen de komende 6 weken in hoger beroep gaan bij de Raad van State.

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