

Vergaderjaar 2011–2012

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 27

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2012

Op 29 november 2010 (Kamerstuk 29 296, nr. 17) heb ik toegezegd uw Kamer per kwartaal te informeren over de stand van zaken bij de A2 Leidsche Rijn Tunnel (A2 LRT) en de tijdelijke bypass. Deze rapportage geeft de stand van zaken per 1 februari 2012.

A2 Leidsche Rijn Tunnel

Ik ben verheugd u te kunnen melden dat de eerste tunnelbuis op 28 januari 2012 is opengesteld. Met het behalen van deze belangrijke mijlpaal gaat het eerste verkeer door de tunnel en liggen we op schema voor het totaal openstellen van de tunnel medio 2012. De volgende drie tunnelbuizen volgen in de komende maanden. De gefaseerde ingebruikname is noodzakelijk om de civieltechnische aansluiting van de tunnel op de A2 (wegaanpassingen, geluidschermen) mogelijk te maken. Zoals ook gemeld in de vorige kwartaalrapportage, is de tunnel medio 2012 in zijn geheel in gebruik. Dit valt binnen de bestuurlijke afspraak met de gemeente Utrecht dat uiterlijk eind 2012 de tunnel geheel in gebruik is.

Werkzaamheden

Het programmeren van de software is gereed. De software is de laatste maanden uitgebreid getest. Hieruit is naar voren gekomen dat de tunnel veilig en betrouwbaar opengesteld kan worden. Begin januari heeft een test plaatsgevonden met 31 voertuigen, inclusief vrachtverkeer, waarbij in een periode van 3 x 8 uur een groot aantal verkeerssituaties is nagebootst. De doelstelling hiervan was de werking van de tunneltechnische installaties, de bediening en de beheerorganisatie live te testen. Ook uit deze test kwamen geen blokkerende punten voor openstelling van de tunnel.

Het testprogramma is zodanig uitgevoerd dat de grootste en meest ingrijpende risico's van het besturingssysteem en het veiligheidssysteem zijn beheerst. Dit neemt niet weg dat na openstelling van de eerste tunnelbuis zich fouten of storingen kunnen voordoen. De ervaringen

tijdens de opleidingen van de bedienaars van de tunnel hebben geleerd dat fouten en storingen beheersbaar zijn, zonder dat de veiligheid van de weggebruiker in het geding komt. In het uiterste geval kan de tunnel buiten gebruik worden gesteld en kan het verkeer, totdat de tweede buis in gebruik is genomen, over de tijdelijke by-pass worden terug geleid.

Opleidingen en training

Sinds maart 2011 is in samenwerking met de Veiligheidsregio Utrecht (brandweer, ambulancediensten en politie) de uitvoering van het opleidings- en trainingsprogramma gestart. Dit heeft plaatsgevonden na een intensieve voorbereidingsperiode welke reeds in 2009 is begonnen. Dit gehele traject is positief afgesloten met een tweetal grootschalige oefeningen op 8 oktober 2011 en 29 oktober 2011; beide oefeningen hadden tot doel om de systematiek van hulpverlening bij een ernstig incident te beoefenen. De belangrijkste bevindingen uit deze oefeningen zijn meegewogen in het advies van de Veiligheidsbeambte.

Openstelling tot medio 2012

Eind december 2011 is door Rijkswaterstaat de openstellingsvergunning aangevraagd, welke op 17 januari 2012 door de gemeente Utrecht is verstrekt. Een onderdeel van de vergunningaanvraag is het (wettelijk verplichte) advies van de Veiligheidsbeambte. Dit advies is positief, met een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden spitsen zich met name toe op de borging van een aantal veiligheidskritische functies. Al deze adviezen zijn overgenomen en daarmee is geheel aan de randvoorwaarden van de Veiligheidsbeambte voldaan.

Bij complexe infrastructurele projecten als deze tunnel (met daarin een uniek besturingssysteem) kunnen zich bij, en na oplevering restpunten en kinderziektes voordoen. De Veiligheidsbeambte heeft geconcludeerd dat de beheer- en bedienorganisatie in staat is om in voorkomende gevallen deze restpunten en kinderziekten op een adequate wijze af te handelen. Deze beheer- en bedienorganisatie dient nog wel enige groei naar volwassenheid door te maken. Tegen deze achtergrond is een aantal maatregelen geactiveerd die, zonder dat de veiligheid van de weggebruiker in het geding is, dat mogelijk maken. Deze maatregelen omvatten onder andere het ondersteunen van het bedienend personeel van Rijkswaterstaat door technisch personeel van de aannemer en het zeer regelmatig evalueren van het functioneren van de tunnel.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project A2 Holendrecht–Oudenrijn van € 1199 mln is door tegenvallers in de contractonderdelen van Holendrecht–Maarssen (HOMA), Haarrijn–Spoorlijn (HASP) en Hooggelegen ontoereikend. De huidige volledig onderbouwde eindprognose heeft een verwachtingswaarde van € 1255 mln met een ondergrens van € 1248 mln. en een bovengrens van € 1265 mln. De belangrijkste oorzaken van hogere eindprognose zijn: het nog niet gebudgetteerd zijn van de civieltechnische aansluiting van de tunnel op de A2, de afhandeling van een aantal nog liggende claims, consequenties van de vertraagde openstelling op de aanpalende contracten HASP en Hooggelegen, een hogere risicoreservering en een ophoging van de post onvoorzien. Ik zet voor deze tegenvaller, zoals gebruikelijk binnen het infrastructuurfonds, meevallers bij andere projecten in.

Onderdeel van het budget is de A2 LRT. De prognose van de kosten voor de tunnel bedraagt € 238 mln. (prijsspeil 2010), € 242 mln. naar prijspeil

2012. Dit is binnen het afgesproken budget. Zoals in de vorige kwartaal-rapportage is aangegeven, is er voor de tunnel geen risicomarge meer aanwezig om nieuwe tegenvallers op te vangen.

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