

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008**

**Nr. 92**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2008

In mijn brief van 16 mei (31 200 A, nr. 81) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voorgenomen oplevering van de tunnels in de A73 bij Roermond. Ik gaf aan dat ik uw Kamer medio juli zou informeren over de verdere afronding van de werkzaamheden rond de tunnels. Tevens gaf ik aan nader onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om de weekendsluiting van de tunnel bij Swalmen zoveel mogelijk te beperken en de mogelijkheden en gevolgen van een zomersluiting voor beide tunnels gedurende een langere periode in beeld te brengen.

Tenslotte gaf ik in mijn brief van 5 oktober 2007 (31 200 A, nr. 6) aan dat ik uw Kamer op de hoogte zou brengen van de resultaten van een audit die ik heb laten uitvoeren naar de gang van zaken rond de vertraagde oplevering van de tunnels in de A73.

In deze brief ga ik in op de voortgang van de werkzaamheden en de voorgenomen sluitingen van de tunnels. Tevens stel ik de bevindingen uit de audit aan de orde.

#### **1 Voortgang van de werkzaamheden**

Begin juli is de feitelijke plaatsing van de tunneltechnische installaties door de aannemer afgerond. Daarmee is een belangrijke mijlpaal bereikt in het traject naar de geplande afronding van de fysieke werkzaamheden die medio september is voorzien. Dit is mede mogelijk gemaakt door het regime waarbij van weekendsluitingen gebruik is gemaakt. De aannemer heeft mij verzekerd dat de restpunten die nog moeten worden opgelost geen kritische factor zijn voor de start van het testen en heeft tevens zijn eerdere commitment om de fysieke werkzaamheden half september af te ronden bevestigd. In de periode tot half september worden zogenaamde enkelvoudige systeemtests uitgevoerd en worden de restpunten opgelost. Mijn conclusie is dat het werk op schema ligt. Ik heb dit reeds met de regio gecommuniceerd.

## **2 Getroffen verkeersmaatregelen**

In de afgelopen periode zijn met de Gemeente Roermond en de betrokken ondernemers goede afspraken gemaakt over de verkeers- en mobiliteitsmaatregelen gedurende de weekenden.

De getroffen maatregelen hebben betrekking op omleidingroutes, de inzet van tekstwagens en het Groene Golf Team van RWS is ingezet om de verkeersdoorstroming in en om Roermond te bevorderen. Daarnaast is in goede samenwerking met de gemeente Roermond en de ondernemers een campagne over de bereikbaarheid van Roermond opgezet. Met deze maatregelen is de overlast voor de burgers en de omgeving beperkt gebleven, dit tot tevredenheid van de ondernemers en de gemeente. Voor een overzicht verwijs ik uw Kamer naar bijlage 1.<sup>1</sup>

Uit de door RWS opgestelde evaluatie is gebleken dat het gemeentelijke wegennet het verkeer tijdens de weekendafsluitingen afdoende kan afwikkelen en is gebleken dat het doorgaande vrachtverkeer geen gebruik maakt van het gemeentelijke wegennet. Daarmee hebben de in mijn brief van 16 mei aangeduide effecten zich in de afgelopen periode voortgezet. Dat betekent dat de intensiteit van het verkeer in Roermond en op de omliggende N-wegen gedurende de weekdagen een sterk dalende tendens vertoont.

Tegelijkertijd wijs ik uw Kamer op de positieve effecten van de gedeeltelijke openstelling van de tunnels gedurende de weekdagen. Inmiddels hebben meer dan 2 miljoen voertuigen gedurende de weekdagen van de tunnels gebruik gemaakt.

## **3 Weekendsluiting tunnel Swalmen**

Uit onderzoek van Rijkswaterstaat is gebleken dat het beperken van de weekendsluiting voor de tunnel te Swalmen geen haalbare kaart is. De tunneltechnische installaties van de tunnel te Swalmen en de Roertunnel zijn volledig aan elkaar gekoppeld. Het ontkoppelen van die installaties is in de praktijk niet haalbaar en leidt tot veiligheidsrisico's. Tevens dienen bij de fysieke afronding van de bouw in de tunnel nog restpunten worden opgelost waarvoor sluiting in de weekeinden noodzakelijk blijft.

## **4 Mogelijkheden van een zomersluiting**

In mijn brief van 16 mei gaf ik aan onderzoek te doen naar de een scenario waarbij beide tunnels gedurende een langere aaneengesloten periode tijdens de vakantieperiode dicht zouden gaan. Doel was op deze wijze een significant voordeel in de doorlooptijd van de bouw te boeken.

De uitkomst van dit onderzoek is tweeërlei. Ik stel vast dat er geen mogelijkheden zijn om tot een significante bekorting van de doorlooptijd van de bouw te komen door een langere zomersluiting van de tunnels. Wel stel ik vast dat een korte volledige sluiting gedurende de zomer grote voordelen biedt bij de beperking van risico's in de periode na half september wanneer de integrale testen van de tunnelinstallaties worden gestart, omdat gedurende de sluiting arbeidsintensieve en complexe inregel- en testwerkzaamheden naar voren worden gehaald.

Dit heeft met name betrekking op de afbouw en inregeling van het SnelheidsDiscriminatieSysteem (SDS). Dit kan in de praktijk alleen als de tunnel «in rust» is. Tevens wordt zo voorkomen dat, nadat in het weekend aan deze installatie gewerkt is, het systeem op de weekdagen daarna instabiel is, met alle gevolgen voor de weggebruikers.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Op grond hiervan heb ik besloten voor een zomersluiting van beide tunnels gedurende 2 weken, van 4 tot en met 15 augustus. Deze zomersluiting is inmiddels met de regio besproken en er zijn goede afspraken gemaakt over de te nemen verkeers- en mobiliteitsmaatregelen gedurende deze periode.

## **5 Planning definitieve openstelling**

Om te komen tot een definitieve openstelling moeten na afronding van de fysieke werkzaamheden per medio september nog een flink aantal werkzaamheden worden verricht. Zoals ik uw Kamer reeds in 2007 meldde, zullen daartoe de tunnels gedurende een aantal weken gesloten zijn voor het verkeer. Zoals ik in mijn brief van 16 mei aangaf zullen de systemen en voorzieningen die benodigd waren voor de tijdelijke openstelling worden verwijderd. Tevens moeten de SAT<sup>1</sup> en SIT<sup>2</sup>-testen, de werkzaamheden van de beveiligingsbeambte en het trainen van het veiligheidspersoneel en de brandweer worden ingepland. Dit planningsproces is nu in volle gang.

Ik wijs erop dat ik dit niet wil onderschatten. Het gaat om innovatieve en complexe systemen die in onderlinge samenhang moeten worden getest en vrijgegeven door de bevoegde instanties. Veiligheid staat hierbij centraal.

Zoals vermeld in mijn brief van 16 mei jl. zal de exacte aanpak en planning voor de definitieve afbouw worden opgesteld tijdens de periode van het testtraject van de individuele installaties welke half juli begint. Dit betekent dat ik uw Kamer in de loop van september kan informeren over deze planning en aanpak.

## **6 Audit naar de vertraging van het tunnelcontract A73-Zuid**

In mijn brief aan uw Kamer van 5 oktober 2007 heb ik aangekondigd een audit te laten verrichten naar de vertraging die is opgetreden bij de realisatie van de tunnels in de A73. Dit onderzoek is verricht door de Departementale Auditdienst (DAD) met inzet van Deloitte. Voor het auditrapport, mijn conclusies en de lering die ik er uit getrokken heb wil ik u verwijzen naar bijlage 2 en 3<sup>3</sup> bij deze brief. Ik volsta hier met de hoofdlijn van mijn opmerkingen.

Het rapport constateert het volgende:

- onderschatting van de complexiteit van de systemen door de opdrachtnemer;
- gebrek aan voldoende kennis en kunde op het gebied van systeem-integratie bij de opdrachtnemer;
- de relatieve onervarenheid bij de aannemer met de contractvorm (Design & Construct);
- het niet tijdig leveren van cruciale (deel)producten, met name het ontbreken van deugdelijk totaalontwerp en bijbehorende plannings door de opdrachtnemer;
- het onvoldoende ingrijpen hierin door de opdrachtgever;
- het niet tijdig escaleren van de gesignaleerde problemen door zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer;
- scopewijzigingen, gevraagd door de opdrachtgever tijdens de uitvoering van het contract.

De overall conclusie van de DAD is dat «zowel de opdrachtnemer als de opdrachtgever de complexiteit van de tunneltechnische systemen hebben onderschat». Ik onderschrijf deze constatering en de hoofdconclusies. Wel wil ik de constatering plaatsen in de context van de wijze waarop mijn departement en Rijkswaterstaat in het bijzonder omgaan met de

---

<sup>1</sup> Systeem Acceptance Test

<sup>2</sup> Systeem Integration Test

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

markt. Rijkswaterstaat heeft enkele jaren geleden gekozen voor Markt tenzij. In deze lijn wordt bij het aanbesteden van project meer ruimte gelaten aan de markt. Uit het Auditrapport blijkt dat deze aanpak op zichzelf niet ter discussie staat.

Wel wordt in algemene zin zeer duidelijk dat zowel Rijkswaterstaat als de opdrachtnemers beter moeten leren omgaan met hun rollen in deze aanpak waarbij de markt meer ruimte wordt gelaten.

Voor mijn departement zie ik de volgende leereffecten:

- Bij problemen in projecten niet alleen sturen op herbevestiging van de einddatum;
- Meer eigen toetsing op de kwaliteit van de aanpak van de opdrachtnemer;
- Snelle escalatie van problemen en meer betrokkenheid op top niveau zowel bij opdrachtgever als opdrachtnemer;
- Snelle besluitvorming over de aanpak.

Deze punten gaat Rijkswaterstaat, in overleg met de marktpartijen, verankeren in de werkwijze rond Design en Construct (D&C) contracten. Zo zullen de contracten voor nieuwe en lopende tunnelprojecten getoetst worden op deze aspecten.

## **7 Conclusies**

Ik stel vast dat mede door het regime van de weekendsluitingen het afbouwproces op schema ligt. De vooruitzichten voor het realiseren van de mijlpaal van half september zijn goed. In goed overleg met de regio is een uitgebreid pakket van verkeers- en mobiliteitsmaatregelen getroffen. Deze hebben tot nu toe goed effect geressorteed. Tijdens de weekdagen wordt goed gebruik gemaakt van de opengestelde tunnels.

Een regime waarbij de tunnel bij Swalmen wordt ontzien bij de weekendsluitingen acht ik niet haalbaar. Om risico's in het traject na medio september te beperken zal een korte zomersluiting van twee weken worden ingesteld.

De komende periode tot medio september zal de huidige aanpak van de weekendsluitingen worden voorgezet. De exacte aanpak en planning voor de definitieve afbouw worden opgesteld tijdens de periode van het testtraject van individuele installaties dat half juli begint. Dit betekent dat ik uw Kamer in de loop van september zal informeren over deze planning en aanpak.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings