

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 mei 2008	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWS/SDG prod2008/488/64119	08-VW-B-066
Onderwerp	
Stand van zaken A73	

Geachte voorzitter,

Hierbij reageer ik op uw schriftelijke verzoek om informatie over de planning van werkzaamheden in de tunnels in de A73 te Roermond. Uw schriftelijk verzoek volgde uit het Algemeen Overleg van 19 maart 2008 over moties en toezeggingen. Daarnaast zal ik in deze brief ingaan op twee tijdens dit overleg gestelde vragen: het verkeersteken voor de vrije doorrijhoogte en de reden waarom de provinciale N293 (Oosttangent Roermond) plaatselijk één afgesloten rijstrook heeft en daar de maximum snelheid 50 km per uur is.

### **Tunnels A73**

#### *Context*

In uw Kamer hebben wij het afgelopen half jaar regelmatig gesproken over de problematiek rond de oplevering van de tunnels in de A73 bij Roermond. Zoals u weet is mij er veel aan gelegen deze kwestie tot een oplossing te brengen die voor alle betrokken acceptabel is. In eerdere overleggen met uw Kamer heb ik ook aangegeven dat mij in de nu ontstane situatie niet veel manoeuvreerruimte meer rest.

Dit heeft te maken met de destijds gekozen contractvormen, de technische innovaties die moeten worden gerealiseerd, de situatie in de markt en de bestuurlijke en maatschappelijke gevoeligheden rond deze kwestie. Voor dat laatste heb ik overigens alle begrip aangezien het A73-project mij zeer ter harte gaat.

Mede op verzoek van uw Kamer heb ik de Departementale Auditdienst gevraagd een onderzoek te doen naar de oorzaken van de oorspronkelijke vertraging. Ik kan u melden

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

dat dit onderzoek momenteel wordt afgerond en ik uw Kamer hierover binnen enkele weken schriftelijk zal informeren.

Ik stel vast dat wij eind vorig jaar met alle partijen alles op alles hebben gezet om de tunnels zo snel mogelijk open te stellen. We zijn daarin geslaagd. Zo kon voorkomen worden dat de tunnels nog gedurende een groot deel van 2008 geheel gesloten zouden blijven. Daarmee kon tegemoet gekomen worden aan de wensen van de regio en niet in de laatste plaats aan de inwoners van Roermond die met een handtekeningactie op snelle opening aandrongen.

Ik wil de effecten van deze openstelling niet onvermeld laten. Met het huidige regime is de openstelling van de tunnels van maandagmorgen vroeg tot vrijdagavond gewaarborgd. Op grond van voorlopige gegevens stel ik vast dat de gedeeltelijke openstelling positief uit pakt voor de regio, de bereikbaarheid van Roermond en de veiligheidssituatie in de Limburgse dorpen. Ter illustratie meld ik u het volgende.

Doordeweeks rijden circa 20.000 voertuigen per dag door de tunnels. Sinds de gedeeltelijke opening op 18 februari hebben al 1,5 miljoen voertuigen van de tunnels gebruik gemaakt. Op de omliggende N-wegen is het verkeer met 15 tot 35% gereduceerd en het verkeer in Roermond met ongeveer 17%. De huidige capaciteit van één rijbaan in iedere richting heeft tot nu toe niet tot grote stremmingen voor de tunnels geleid.

Tevens kan ik u melden dat het aantal stremmingen van de tunnels bij Roermond als gevolg van incidenten in verband met de doorrijhoogte in vergelijking met andere tunnels positief opvalt.<sup>1</sup> Het is mijn ambitie om landelijk het aantal incidenten met de doorrijhoogte verder te reduceren. Daarom zal ik in het kader van het actieprogramma FileProof laten onderzoeken of dit mogelijk is door het eerder en meer plaatsen van hoogteborden en naar alternatieve routes te verwijzen. Ik kom hier in bijlage 1 nader op terug.

Nu is het zaak daadkrachtig door te werken aan een zo snel mogelijk volledige openstelling van de tunnels, de overlast te minimaliseren en de positieve effecten verder te vergroten.

#### *Planningsscenario's*

Samen met de betrokken partijen is de laatste tijd intensief gewerkt aan het opstellen van een planning die uiteindelijk leidt tot de onbeperkte openstelling van de tunnels. Die planning moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen:

- de planning moet realistisch en uitvoeringstechnisch mogelijk zijn;
- de bestaande contractuele verhoudingen moeten gerespecteerd worden;
- de eventuele tussenstappen in de planning mogen geen afbreuk doen aan een zo snel mogelijk definitieve openstelling van de tunnels;

---

<sup>1</sup> In de periode februari-april waren er in de tunnel bij Roermond en Swalmen respectievelijk 18 en 5 alarmeringen. In een vergelijkbare periode waren er in de Velsertunnel en Thomassentunnel 180 en 190 alarmeringen (cijfers 2007).

- de planning moet zo goed mogelijk rekening houden met gerechtvaardigde regionale verkeersbelangen.

Op nadrukkelijke wens van de bestuurlijke partners uit de regio is in het bestuurlijk overleg van 27 maart afgesproken om verschillende plannings op te stellen op grond van verschillende scenario's en daarvan de mogelijkheden en consequenties in kaart te brengen. Dit naast het bestaande regime van de weekendafsluitingen.

Een eerste scenario betrof, conform de wens van Roermond het aantal weekendafsluitingen te beperken tot ongeveer 4 en vervolgens de resterende werkzaamheden via nachtafsluiting te realiseren.

Naar nu blijkt is dit scenario niet haalbaar omdat dit grote en oncontroleerbare gevolgen zal hebben op de doorlooptijd van de bouw. Met de door Roermond gewenste 4 weekendafsluitingen ontstaat, gelet op de omvang van het nog te verrichten werk, geen werkbare situatie voor de aannemer aangezien deze in een eerder stadium nog aangaf dat volledige sluiting van de tunnels minimaal 5 maanden noodzakelijk was. Daarnaast speelt een rol dat nachtwerk geen alternatief is omdat er dan netto maar enkele uren effectief gewerkt kan worden omdat het huidige veiligheidssysteem telkens uit- en weer ingeschakeld moet worden en getest op het goede functioneren.

In een tweede scenario zou ook gekeken worden of de Swalmtunnel na 19 maart zoveel mogelijk kon worden ontzien in het aantal weekendafsluitingen door deze tunnel met voorrang aan te pakken.

Met de aannemer is een inspanningsverplichting overeen gekomen om, zodra de werkzaamheden weer voorspoedig lopen, te onderzoeken of er mogelijkheden bestaan om de afsluitingen bij de Swalmtunnel zo veel als mogelijk te beperken. Dit alles in lijn met de afspraken die ik hierover met Roermond heb gemaakt. Ik hoop hierover binnen een aantal weken duidelijkheid te hebben. Via aanvullende maatregelen zal ik mij inspannen om de bereikbaarheid van het Retail Park Roermond zo goed mogelijk te maken.

Tenslotte is met de regio afgesproken te kijken naar derde scenario met een zomerafsluiting waarbij de tunnels gedurende een langere aaneengesloten periode tijdens de vakantieperiode dicht zouden gaan.

Met de aannemer is afgesproken dat in de komende tijd zal worden bekeken of dit scenario een significant voordeel in de doorlooptijd oplevert. Vervolgens zal ik hierover in overleg met de regio een beslissing nemen. Maar eerst moet het werk weer voortvarend aangepakt worden.

In het algemeen moet ik vaststellen dat het geen sinecure is om in te grijpen in een project in uitvoering. In dit specifieke project is er een grote samenhang tussen de diverse deelsystemen en de onderlinge afhankelijkheid van die systemen. We hebben in dit project te maken met een veelheid aan te bouwen systemen en bovendien een grote samenhangende onderlinge afhankelijkheid van gespecialiseerde onderaannemers.

De onderaannemers gaven aan te willen vasthouden aan de huidige planning met weekendafsluitingen gedurende een langere periode om zo een efficiënte inzet van hun

mensen en middelen mogelijk te maken. Bij het uitblijven van besluitvorming over een dergelijke planning bestond de kans dat mensen en middelen elders ingezet zouden worden en op korte termijn het werk zouden verlaten. Volgens de aannemer is dat in beperkte mate reeds het geval geweest hetgeen terug te voeren is op schaarste in aan capaciteit in de TTI-sector.

Ik vond deze ontwikkeling zorgwekkend en zag mij voor de een keuze geplaatst om ofwel het aantal weekendsluiting te beperken waardoor er een oncontroleerbaar proces dreigde te ontstaan en de voortgang van de verdere afbouw in het geding dreigde te komen ofwel een keuze te maken voor een zo snel mogelijke afbouw van de tunnels. Ik heb voor dat laatste gekozen. Daarbij heeft voor mij niet alleen het lokale belang van de A73-verbinding, maar ook het regionale en bovenregionale belang een grote rol gespeeld.

Daarom heb ik besloten uit te blijven gaan van een planning waarbij de tunnels vanaf het derde weekend van mei, tot de definitieve openstelling, alle weekenden gesloten worden, van vrijdagavond 20:00 uur tot maandagmorgen 06:00 uur. Een dergelijk regime biedt tevens duidelijkheid aan de weggebruikers.

#### *Bestuurlijke reacties*

Mijn besluit is op 21 april in een bestuurlijk overleg toegelicht aan de betrokken bestuurders in de regio. Naast een toelichting op de nu ontstane situatie, is in het overleg gesproken over het pakket van maatregelen waarmee de bereikbaarheid van Roermond tijdens de weekendafsluitingen kan worden gewaarborgd.

Hoewel ik begrip heb voor de invalshoek van de lokale bestuurders om de weekendafsluitingen sterk terug te brengen, dient zoals gezegd in mijn optiek het snel afbouwen en volledig openstellen van de A73 ook een bovenregionaal belang. Eén geopende rijstrook zal op den duur te weinig zijn voor het doorgaande verkeer. In deze analyse word ik gesteund door de provinciale bestuurders.

#### *Definitieve planning*

In de periode na het bestuurlijk overleg eind april is er intensief contact geweest met aannemer VolkerWessels over de op te stellen definitieve planning en op 9 mei 2008 heb ik hierover persoonlijk met de aannemer overleg gevoerd. Daarin heb ik vastgesteld dat er bij VolkerWessels commitment is om de fysieke bouwwerkzaamheden medio september 2008 af te ronden. In dat overleg is tevens het volgende afgesproken:

- Medio juli zal ik mij ervan nadrukkelijk van vergewissen of de beoogde fysieke afronding van de werkzaamheden op koers ligt. Ik zal uw Kamer daarover informeren;
- Na de fysieke afronding van de bouw zullen er, zoals gebruikelijk bij tunnels, voorafgaand aan de definitieve openstelling voor het verkeer, nog allerlei werkzaamheden moeten gaan plaats vinden. Dit zal een volledige sluiting van de tunnels van een aantal weken tot gevolg hebben. De noodzaak hiertoe is al in het bestuurlijk overleg van eind 2007 aan de orde geweest en aan uw Kamer gemeld. Over de exacte duur van deze sluiting ben ik nog in overleg met de aannemer.

Tijdens deze periode zullen de systemen en voorzieningen die benodigd waren voor de voorlopige openstelling verwijderd moeten worden. Tevens zijn SAT- en SIT-testen<sup>2</sup>, de werkzaamheden van de veiligheidsbeambte en het trainen van veiligheidspersoneel en de brandweer gepland. Pas na advies van de veiligheidsbeambte kan de gemeente de tunnel vrijgeven.

De duur van deze periode zal mede afhankelijk zijn van de voortgang van de uit te voeren testen. Ik zal op deze planning medio juli meer zicht hebben en dan uw Kamer informeren;

- Tenslotte is afgesproken de definitieve planning van VolkerWessels door een onafhankelijke deskundige te laten valideren.

Afrondend stel ik vast dat het gezamenlijke doel van regio en Rijk is het zo snel mogelijk volledig openstellen van de tunnels bij Roermond. Door de gekozen aanpak kan dit doel het snelst bereikt worden. In de tussenliggende periode zal de gedeeltelijke openstelling een aanzienlijk positief effect hebben op de verkeersstromen in en rond Roermond.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

---

<sup>2</sup> SAT= System Acceptance Tests. SIT= System Integration Tests

### **Bijlage 1: Vrije doorrijhoogte tunnels A73: verkeersborden**

Tijdens het Algemeen Overleg van 19 maart 2008 werd door uw leden gevraagd om uitleg over het bij de tunnels geplaatste verkeersteken dat de vrije doorrijhoogte voor het verkeer aangeeft en de mogelijkheid om dit verkeersteken te vervangen door een verbodsbord.

Het nu geplaatste verkeersteken betreft het bord L1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit vierkante blauwe bord geeft ter plaatse informatie over de vrije doorrijhoogte die beschikbaar is bóven de wettelijke maximum hoogte van motorvoertuigen, die 4 meter inclusief de lading bedraagt op grond van het Voertuigreglement. Ik kan geen verbodsbord plaatsen de vrije hoogte in de tunnel is ruim boven de voertuigeis van maximaal 4 m.

Dit bord is niet alleen geplaatst bij de tunnels in Roermond maar ook bij andere tunnels, viaducten en bruggen om aan te geven dat er een beperkte marge is voor het in- en uitveren van vrachtauto's; voor het klapperen van dekzeilen en voor het met ontheffing vervoeren van omvangrijke ladingen. Zodoende weten weggebruikers dat dit allemaal kan, zonder dat er meteen schade of hinder zal ontstaan, op het moment dat zij de tunnel binnenrijden.

Ik zal wel in het kader van het actieprogramma FileProof laten onderzoeken of het aantal incidenten met de doorrijhoogte in al die situaties op ons hoofdwegennet nog verder beperkt kan worden door eerder en meer van deze borden te plaatsen en naar alternatieve, betere routes te verwijzen. Als het mogelijk blijkt om nog een extra aantal te hoge vrachtwagens, ook ontheffinghouders met buitengewone ladingen, te behoeden voor het vastlopen voor of onder tunneldaken en viaducten dan hebben we immers voor het verkeer weer files, oponthoud en ergernissen weten te vermijden. Ik zal eerst een proef doen om de effecten en kosten in kaart te krijgen.

## **Bijlage 2: Snelheidbeperking N293**

Verder werd tijdens het Algemeen overleg gevraagd waarom de provinciale N293 (Oosttangent Roermond) plaatselijk één afgesloten rijstrook heeft en waarom er een maximum snelheid geldt van 50 km per uur. Het betreft een weg die onder verantwoordelijkheid van de provincie valt.

De afsluiting van één rijstrook in het noordelijk gedeelte vloeit voort uit de beschikbaarheid van één rijstrook tussen de tunnels Swalmen en Roermond op de A73-Zuid. Deze situatie is dus tijdelijk en duurt tot de definitieve openstelling van de tunnels in de A73-Zuid.

De provinciale N293 heeft een aantal bochten die vrij scherp zijn. Volgens de provincie Limburg blijkt dit bochtig verloop het gevolg te zijn van de strakke bundeling met de A73 Zuid en het historisch tracé van de IJzeren Rijn. De vastgestelde maximumsnelheid van 50 km per uur geeft onder alle weersomstandigheden een veilige snelheid voor deze bochten en beperkt tevens de geluidsoverlast voor de omwonenden. Over deze maatregel is consensus bij de provincie Limburg, de gemeente Roermond, de bewoners, het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Limburg en de regiopolitie. Het ontwerp met de bijbehorende akoestische maatregelen is opgenomen in het vastgestelde bestemmingplan van de N293-Noord.