

Onderwerp Beantwoording vragen ex. artikel 41 RvO van CDA,
ChristenUnie, Stadspartij en SP over
Rijkswaterstaatonderzoek tunnel Zuidelijke Ringweg

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	(050) 367 8331	Bijlage(n)	2	Ons kenmerk	6545141
Datum	6-9-2017	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer H.P. Ubbens (CDA), mevrouw I.M. Jongman (ChristenUnie), de heer A. Sijbolts (Stadspartij) en de heer W. H. Koks (SP) gestelde vragen ex. artikel 41 RvO met betrekking tot Rijkswaterstaatonderzoek tunnel Zuidelijke Ringweg. De brief van de vragenstellers treft u als bijlage aan.

Op 14 augustus 2017 zijn wij naar aanleiding van de publicatie in het Dagblad van het Noorden geïnformeerd over het recente onderzoek dat Rijkswaterstaat geeft gehouden naar de brandwerendheid van een viertal tunnels, die na 2008 in gebruik zijn genomen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de Tweede Kamer op 8 augustus 2017 de kamer per brief geïnformeerd, u treft deze brief als bijlage aan (bijlage 2). Uit het onderzoek blijkt dat – in geval van een extreem grote brand – er sprake kan zijn van een verminderde brandwerendheid van beton dat in tunnels is gebruikt die na 2008 zijn opgeleverd. Deze bevindingen geven de Minister aanleiding tot het doen van nader onderzoek. Er wordt onder andere bekeken wat de mogelijke gevolgen zijn voor wegtunnels in aanbouw en tevens wordt nader onderzoek gedaan naar de situatie bij aquaducten en verdiepte liggingen zoals de zuidelijke ringweg.

1. *Heeft u kennisgenomen van het artikeltje "Onderzoek ontwerp Ring Zuid"? Zo nee, waarom niet. Zo ja, wordt de tunnel in de zuidelijk ring gebouwd met de nieuwe betonsoort waarvan sprake is in dit artikel? Zo ja, welk effect heeft dit op de veiligheid van de tunnel?*

Ja, wij hebben kennisgenomen van het door u genoemde artikel in het Dagblad van het Noorden van 14 augustus jl.

De brandveiligheidseisen die in het contract van de verdiepte ligging wordt gesteld aan de brandwerendheid van het beton blijven ongewijzigd en staan niet ter discussie. Combinatie Herepoort heeft aangegeven gebruik te willen maken van het betonmengsel waarvan in 2000, op basis van proeven door Rijkswaterstaat, is vastgesteld dat het in voldoende mate brandwerend is. Deze betonsoort mocht zonder aanvullend brandwerendheidsonderzoek worden toegepast. Het recente onderzoek van

Rijkswaterstaat heeft echter aangetoond dat dit betonmengsel bij extreem hoge temperaturen minder lang standhoudt dan eerder verondersteld.

Op basis van de recente ontwikkelingen zal de brandwerendheid van het gebruikte beton alsnog aanvullend moeten worden aangetoond. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid gaat met Combinatie Herepoort in gesprek over de wijze waarop de aannemer de brandwerendheid van beton aantoot. Zodra hier meer duidelijkheid over is, informeren wij u hierover. Uitgangspunt blijft uiteraard dat een verdiepte ligging wordt gerealiseerd die aan de eisen van brandwerendheid voldoet en dus (brand)veilig is.

2. *Uit het onderzoek kan komen dat de tunnel niet gebouwd mag worden volgens het huidige plan. Klopt deze bewering in het artikel? Zo ja betekent dit vertraging in de aanlegplanning zuidelijke ring en van welke omvang?*

Het gesprek met Combinatie Herepoort wordt op dit moment gevoerd. De gevolgen voor de planning zijn op dit moment nog niet duidelijk. Zodra wij daar duidelijkheid over hebben zullen wij u daar over informeren.

3. *Mocht de uitkomst van het onderzoek leiden tot een aangepast plan en/of vertraging in de realisatie wie draagt dan de daaruit voortvloeiende kosten? Volgens de huidige planning wordt in het najaar duidelijk welke financiële ruimte er is om de door de raad gewenste optimalisaties te realiseren. Staat deze ruimte onder druk door de kosten die de mogelijke vertraging en nieuwe eisen voor de tunnel met zich mee brengen? Zo nee, door wie worden deze kosten dan gedragen?*

Op dit moment worden de consequenties in beeld gebracht, het is te vroeg om hier uitspraken over te doen (zie antwoord 2). In het kader van de herijking wordt in het najaar in beeld gebracht hoe het project er financieel voor staat. Wij verwachten eind november u hierover te kunnen informeren. Bij de herijking wordt gekeken naar het volledige risicoprofiel van het project, waarbij ook de nieuwe bevindingen omtrent brandwerendheid van beton in meegenomen kunnen worden.

4. *De stad en de gemeenteraad heeft via dit berichtje kennis moeten nemen van het onderzoek door Rijkswaterstaat. Was het College voor de publicatie in het Dagblad op de hoogte van het onderzoeksvoornemen? Zo ja, wat is de reden dat de raad en de stad niet door het college op een uitgebreidere manier is geïnformeerd omtrent deze ontwikkeling? Is het college met ons van mening dat deze gang van zaken niet past in een aanpak van actieve communicatie van stad en raad rond de aanleg zuidelijke ring? Realiseert het college zich dat onrust en indianenverhalen gevoed worden door dergelijke summiere informatievoorziening? Zo nee, hoe kan het dat in een samenwerkingsverband een partner z'n eigen weg gaat. Is het college tevreden over deze gang van zaken? Zo nee wat gaat u hier aan doen?*

Nee, het college was hierover niet op voorhand geïnformeerd. Als nieuwe inzichten bij één van de partners, bijvoorbeeld uit onderzoek op het gebied van brandwerendheid van beton bij andere projecten, leidt tot aanvullend onderzoek en mogelijk tot maatregelen om de veiligheid te verbeteren, dan is dat in het belang van weggebruikers en omwonenden. Zij mogen, net als de gemeenteraad, van de overheid verwachten dat veiligheid op en langs de weg serieus genomen wordt. We verwachten dan ook van onze partners dat zij hun kennis en ervaring op dit soort essentiële onderwerpen inbrengen zodat we in overleg kunnen bepalen of nieuwe inzichten moeten leiden tot aanpassing van de plannen.

De samenwerkende partijen hebben het goede gebruik ontwikkeld om bewoners en raad nauwgezet te informeren, zowel over praktische aangelegenheden als ook planologische

procedures. Wij zullen de gang van zaken dan ook bespreken in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid.

Zodra meer duidelijk is over de uitkomsten van het aanvullende onderzoek, informeren we u daar over. Vooropgesteld: de drie samenwerkende partners willen een veilige zuidelijke ringweg met een veilige verdiepte ligging realiseren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Vergaderjaar 2016–2017

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 augustus 2017

Met deze brief informeer ik u over de brandwerendheid bij een viertal wegtunnels bij Rijkswaterstaat. Aanleiding is een onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat waaruit blijkt dat – ingeval van een extreem grote brand – er sprake kan zijn van een verminderde brandwerendheid van beton dat in tunnels is gebruikt die na 2008 zijn opgeleverd: de Salland-Twentetunnel (N35), de Ketheltunnel (A4), de Tweede Coentunnel (A10) en de Koning Willem Alexandertunnel (A2). Deze eerste bevindingen geven aanleiding tot het doen van nader onderzoek, het maken van operationele afspraken en het treffen van aanvullende maatregelen op korte termijn opdat de hulpdiensten (onder andere de brandweer) hun werk bij een brand veilig kunnen blijven doen. De wegtunnels zijn veilig voor de weggebruikers.

Alvorens in te gaan op de nieuwe informatie schets ik de context van de veiligheid van wegtunnels. De veiligheidseisen voor tunnels zijn – naar aanleiding van enkele grote tunnelbranden in de Alpen – in 2004 vastgelegd in een Europese richtlijn. Nederland heeft deze richtlijn in 2006 geïmplementeerd en daarbij strengere eisen ingevoerd dan de Europese richtlijn voorschrijft. De Nederlandse tunnels behoren dan ook tot de veiligste van Europa. Tunnels hebben veel veiligheidssystemen ondermeer om de impact van een brand te beperken dan wel het vluchtproces maximaal te ondersteunen. Deze systemen zijn opgenomen in de Landelijke Tunnelstandaard. Bij de bouw van tunnels wordt verder kritisch gekeken naar het ontwerp, de constructie en de keuze van materiaal. Zo wordt er onder andere hitte-werende bekleding en/of beton toegepast dat bestand is tegen een grote brand.

In 2000 werd met brandproeven vastgesteld dat beton in wegtunnels in hoge mate brandwerend is. Er zijn nieuwe brandproeven uitgevoerd om de brandwerendheid van het in wegtunnels gebruikte beton te herbevestigen. Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat de betonsoort die wordt gebruikt in een aantal wegtunnels, bij extreem hoge temperaturen minder lang standhoudt dan eerder werd verondersteld. Experts

hebben aangegeven dat waarschijnlijk een verandering in de samenstelling van het beton vanaf 2008 is geïntroduceerd waardoor dit zich kan voordoen.

Voor een goed begrip van de situatie is van belang dat de kans op een extreem grote brand in een wegtunnel zeer klein is en zich in ons land ook nog nooit heeft voorgedaan. Bekende vrachtwagenbranden uit de Nederlandse geschiedenis zijn de brand in de Velsertunnel (1978) en de brand in de Heinenoordtunnel (2014), beiden met circa een kwart van de intensiteit dan waarmee de proef is gedaan. De brand in de Mont Blanc-tunnel (1999), die indertijd mede aanleiding gaf tot nieuwe Europese regelgeving, had eveneens een lagere intensiteit.

Van de vier wegtunnels die nu in beeld zijn kan, op basis van de resultaten van de uitgevoerde brandproeven, op dit moment niet met zekerheid gesteld worden dat wordt voldaan aan de brandwerendheidseisen. De situatie is daarmee gewijzigd ten opzichte van de situatie ten tijde van de verkregen openstellingsvergunning. Of dit ook in andere wegtunnels van Rijkswaterstaat het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Dat laat ik onderzoeken.

Bij het analyseren van de mogelijke gevolgen is uitgegaan van een worst case benadering, waarbij op basis van conservatieve aannames zeer behoedzame schattingen zijn gemaakt.

Hieruit blijkt dat:

- de wegtunnels veilig gebruikt kunnen worden door de weggebruikers;
- met de hulpdiensten (onder andere de brandweer) aanvullende afspraken moeten worden gemaakt om hun werk bij en brand veilig te kunnen doen.

De specifieke situatie is per tunnel in beeld gebracht en met de betreffende gemeente (in de rol van wettelijk Bevoegd Gezag) en hulpdiensten besproken.

Ook is de onafhankelijk Veiligheidsbeambte Wegtunnels om advies gevraagd. Het advies van de Veiligheidsbeambte is bij deze brief gevoegd¹. Ik neem de verstrekte adviezen onverkort over.

Op basis van de conclusies van Rijkswaterstaat en het advies van de Veiligheidsbeambte Wegtunnels is in gezamenlijkheid door Rijkswaterstaat, gemeente en hulpdiensten, per tunnel een set van operationele maatregelen uitgewerkt en overeengekomen. Deze zijn als bijlage bij deze brief gevoegd².

Gelet op de aannames en onzekerheden heb ik besloten een aantal vervolgonderzoeken in gang te zetten. Deze onderzoeken hebben betrekking op:

- 1) Onderzoek naar tunnels die zijn opgeleverd tussen 2000 en 2008. Hiermee wil ik uitzoeken of (en zo mogelijk uitsluiten dat) het risico van verminderde brandwerendheid zich ook voor 2008 kan hebben voorgedaan.
- 2) Een analyse van mogelijke gevolgen voor de wegtunnels in aanbouw;
- 3) Onderzoek naar combinaties van beton en brandwerende platen. Hiermee wordt een beter beeld verkregen van de feitelijke situatie in de tunnel en mogelijke oplossingsrichtingen.

In dit traject wordt Rijkswaterstaat bijgestaan door externe deskundigen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Zodra ik uitkomsten heb van genoemde onderzoeken dan wel andere relevante informatie heb verkregen, zal ik Uw Kamer nader informeren.

Met andere tunnelbeheerders (gemeenten, provincies en ProRail) wordt de beschikbare informatie gedeeld om hen in staat te stellen voor de tunnels in hun beheer de situatie in beeld te brengen en zo nodig actie te ondernemen. Ook het overkoepelend overleg met de landelijke hulpdiensten over tunnelveiligheid is door mij op de hoogte gebracht.

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



Schriftelijke vragen ex Art 41 RvO

Aan: het College van B&W van Groningen

Betreft: vragen CDA, Christen Unie, Stadspartij en SP over Rijkswaterstaatonderzoek tunnel Zuidelijke Ringweg

Datum: 14 augustus 2017

Geacht College,

De ombouw van de zuidelijke ringweg is in volle gang. In de jarenlange aanloop is duidelijk geworden dat in de stad zorgen bestaan omtrent de toekomstige veiligheid van dit deel van de ringweg en dan met name de tunnel. Ook in de besluitvorming in de raad heeft veiligheid centraal gestaan. Keer op keer is aangedrongen op een actieve aanpak van de informatie voorziening door het college bij ontwikkelingen die de ringweg betreffen. Vanochtend maakte het Dagblad melding van een onderzoek door Rijkswaterstaat naar de veiligheid van de nieuw te bouwen tunnel. Mogelijk heeft dit onderzoek als gevolg dat de tunnel niet volgens het huidige plan gebouwd mag worden.

Het bovenstaande geeft ons aanleiding voor de volgende vragen:

1. Heeft u kennisgenomen van het artikelje "Onderzoek ontwerp Ring Zuid"? Zo nee, waarom niet. Zo ja, wordt de tunnel in de zuidelijk ring gebouwd met de nieuwe betonsoort waarvan sprake is in dit artikel? Zo ja, welk effect heeft dit op de veiligheid van de tunnel?
2. Uit het onderzoek kan komen dat de tunnel niet gebouwd mag worden volgens het huidige plan. Klopt deze bewering in het artikel? Zo ja betekent dit vertraging in de aanlegplanning zuidelijke ring en van welke omvang?
3. Mocht de uitkomst van het onderzoek leiden tot een aangepast plan en/of vertraging in de realisatie wie draagt dan de daaruit voortvloeiende kosten? Volgens de huidige planning wordt in het najaar duidelijk welke financiële ruimte er is om de door de raad gewenste optimalisaties te realiseren. Staat deze ruimte onder druk door de kosten die de mogelijke vertraging en nieuwe eisen voor de tunnel met zich mee brengen? Zo nee, door wie worden deze kosten dan gedragen?
4. De stad en de gemeenteraad heeft via dit berichtje kennis moeten nemen van het onderzoek door Rijkswaterstaat. Was het College voor de publicatie in het Dagblad op de hoogte van het onderzoeksvoornemen?
 Zo ja, wat is de reden dat de raad en de stad niet door het college op een uitgebreidere manier is geïnformeerd omtrent deze ontwikkeling? Is het college met ons van mening dat deze gang van zaken niet past in een aanpak van actieve communicatie van stad en raad rond de aanleg zuidelijke ring? Realiseert het college zich dat onrust en indianenverhalen gevoed worden door dergelijke summiere informatievoorziening?
 Zo nee, hoe kan het dat in een samenwerkingsverband een partner z'n eigen weg gaat. Is het college tevreden over deze gang van zaken? Zo nee wat gaat u hier aan doen?

Met vriendelijke groet,

Christen Unie

Stadspartij

CDA

SP

Inge Jongman

Amrut Sijbolts

Herman Pieter Ubbens Wim Koks