

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 2 januari 2019
Datum GS-besluit: : 29 januari 2019

Vragen nr. 3

Vragen van de heer **M. Deen** (PVV) over duidelijkheid inzake veiligheid Noord-Hollandse tunnels

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 2 januari 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer **M. Deen** (PVV), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

In een bericht van De Limburger¹ valt te lezen dat het systeem dat stilstaande auto's en spookrijders moet detecteren in de A73-tunnels bij Roermond, op 19 november 2018 faalde toen een spookrijder vanaf de verkeerde kant de Roertunnel in reed met twee doden tot gevolg.

Uit het daarop volgende onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijkt, dat het snelheidsdiscriminatiesysteem (SDS) in de Roertunnel niet werkte. Dat was overigens niet voor het eerst; ook in 2010 haperde het systeem toen een spookrijder de tunnel in reed.

Onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV dat het dodelijke ongeluk onderzocht, geeft aan dat de operator tijdig de tunnel had kunnen sluiten, als zij bijtijds was gewaarschuwd. Dat was nu niet het geval, omdat de operators van de Roertunnel pas een telefoontje kregen van de verkeerscentrale in Helmond toen het al te laat was. De verkeerscentrale had namelijk niet in de gaten dat de spookrijder richting de tunnel reed.

Hoewel het hier gaat om een Limburgse aangelegenheid waarbij Rijkswaterstaat is betrokken, wil de Partij voor de Vrijheid graag weten hoe het staat met de veiligheid in Noord-Hollandse tunnels. Daarom wil ondergetekende aan het College van Gedeputeerde Staten de volgende vragen stellen:

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Kunt u voor alle Noord-Hollandse tunnels aangeven (mits van toepassing) welk snelheidssysteem gebruikt wordt, hoeveel fouten er de afgelopen vijf jaar zijn geweest, wat de gevolgen van deze fouten waren en hoe de Noord-Hollandse cijfers afsteken t.o.v. cijfers van andere provincies? Graag een gemotiveerd antwoord en gegevens per jaar.

Antwoord 1:

De provincie Noord-Holland beheert twee tunnels, de Waterwolftunnel en de Abdijtunnel, beiden gelegen in de gemeente Haarlemmermeer. De Waterwolftunnel is toegankelijk voor regulier verkeer en de Abdijtunnel is alleen bestemd voor openbaar busvervoer en professionele hulpdiensten.

¹ https://www.limburger.nl/cnt/dmf20181227_00085991/tunnelbeveiliging-a73-faalde-bij-frontaal-ongeluk-spookrijder

De tunnels worden 24/7 bediend door operators vanuit de bedienentrale in Hoofddorp. Het veiligheidssysteem is zo uitgevoerd dat er automatisch meldingen gegenereerd worden als onderdelen van het systeem niet werken. Daarnaast wordt jaarlijks gepland onderhoud gepleegd waardoor mogelijke storingen kunnen worden voorkomen.

Tunneloperators en tunnelinspecteurs zitten in een constant OTO-programma (opleiden trainen oefenen). Naast de verplichte oefeningen, worden 4 lesdagen per jaar besteed aan het op peil houden van de kennis en oefenen met casussen.

Noord-Holland heeft geen cijfers van andere provincies, een vergelijking is daarom niet mogelijk.

Hieronder volgt een uitleg per tunnel over de gehanteerde veiligheidsprotocollen.

De Waterwolftunnel

1. Snelheidssysteem:

In de Waterwolftunnel wordt gebruik gemaakt van een systeem met inductieve verkeersdetectielussen in het wegdek, dit zogenaamde snelheidsonderschrijdingssysteem detecteert snelheid en rijrichting. Per rijstrook ligt een lussenpaar, om de 50 meter. De eerste lus ligt in de tunneltoerit en de laatste lus ligt in de tunneluitrit. Het systeem detecteert snelheid en rijrichting. Indien de gedetecteerde snelheid onder de ingestelde minimum snelheid komt, krijgt de operator direct een alarmmelding. Dit kan duiden op file of een ongeval. Ook krijgt de tunneloperator een alarmmelding als de gedetecteerde rijrichting 'verkeerd om' is. Dit laatste kan duiden op een spookrijder. De alarmmelding bestaat uit een audiosignaal en een camerabeeld van de betreffende detectielus. Dit beeld verschijnt op het detailscherm van de operator met daarbij een pop-up-scherm; de melding dient geverifieerd te worden (aannemen of afwijzen) voordat verder gewerkt kan worden. Als in beide gevallen - zowel bij te lage snelheid als bij verkeerde rijrichting - niet binnen 30 seconden wordt gereageerd door de operator, zet het tunnelsysteem zelfstandig het spookrijdersregime in werking. Dit betekent dat de tunnel wordt afgesloten en dat de meest linkse rijstrook wordt afgekruid; dit verkleint de kans op een frontale aanrijding, omdat de spookrijder vanuit zijn rijrichting gezien, waarschijnlijk de rechterwegheeft zal aanhouden, dat is voor het reguliere verkeer de linkerrijstrook.

2. Spookrijders in onze tunnels:

De toeritten van de Waterwolftunnel zijn redelijk overzichtelijk en verkeerd rijden is onwaarschijnlijk. Er is in de geschiedenis van de Waterwolftunnel 1 geval bekend van een spookrijder, in 2016 is een automobiliste onwel geworden. Deze auto werd al voor de tunnel door het systeem gedetecteerd en kon in de tunnel live gevolgd worden op camera. De operators hebben direct het juiste tunnelregime geactiveerd. De auto is na de tunnel in de berm tot stilstand gekomen, zonder verdere grote gevolgen. Het systeem heeft hier correct gefunctioneerd en de operators hebben correct gehandeld.

3. Storingen aan het snelheidsonderschrijdingssysteem:

Het gehele systeem is nog nooit uitgevallen. Wel is er een aantal storingen geweest aan één of twee lussenparen, of aan één enkele lus. De reden van storingen is meestal dat bepaalde onderdelen in de detectieapparatuur los gaan zitten.

Het systeem werkt als volgt:

Als één lussenpaar defect is, betekent dit over een afstand van 100m geen snelheidsonderschrijdingsdetectie. Deze storing dient conform de contracten binnen 7 dagen hersteld te zijn. Zo lang deze storing aanwezig is, geldt een verhoogd schouwregime van tunneloperators en tunnelinspecteurs. Als twee of meer opeenvolgende lussenparen defect zijn (150 meter of meer geen snelheidsonderschrijdingsdetectie), dient de storing binnen 24 uur hersteld te zijn. Zo lang deze storing aanwezig is, geldt een verhoogd schouwregime van tunneloperators en tunnelinspecteurs.

2018:

- één storing omdat één lus niet werkte. Voor de reparatie moest op de middenberm gewerkt worden met de bijbehorende verkeershinder en gevaren voor verkeersveiligheid. Er is voor gekozen om met de reparatie te wachten tot de eerstvolgende onderhoudsnacht, tweeënehalve week later. Tot die tijd is er een verhoogd schouwregime uitgevoerd.

- Eén storing die niet in het snelheidsonderschrijdingssysteem zat (dit systeem werkte gewoon), maar wel met de werking hiervan te maken had. De juiste camera schakelde niet voor in het detailscherm bij een snelheidsonderschrijdingsmelding. Wel is steeds het audiosignaal te horen geweest, zijn alle camera's steeds te zien geweest en is de pop up in beeld gekomen bij de operators.

2017:

- Eén storing omdat twee lussenparen niet werken. Dit is verholpen binnen één dag na de melding.

- Eén storing waarbij één lus niet werkte tijdens een test van de lussen. Twee dagen later hebben ze nadere testen uitgevoerd en is deze storing niet meer voorgekomen.

2016:

- Eén storing omdat twee lussenparen niet werken. Dit is verholpen binnen het afgesproken contracttermijn.

2015 en 2014:

- Deze informatie is niet beschikbaar. De gegevens zijn pas vanaf 2016 opgeslagen om storingen en incidenten te monitoren.

De Abdijtunnel

De Abdijtunnel is een tweerichtingsverkeertunnel. De tunnel is alleen bestemd voor openbaar vervoer bussen en professionele (hulp) diensten. De tunnel is dusdanig afgeschermd en uitgevoerd als verhoogde busbaan met toeritdosering dat het vrijwel onmogelijk is het tracé per abuis op te rijden. In de Abdijtunnel zijn geen gevallen bekend van spookrijders. Het risico van spookrijden is voor de Abdijtunnel minimaal en de kans van optreden onwaarschijnlijk. In de tunnel kan geen file staan, omdat er een toeritdosering van toepassing is en er daarom altijd een overzichtelijk verkeersbeeld is. In de Abdijtunnel zit sinds mei 2017 'slimme lusdetectie': als een voertuig niet bij de volgende logische lus aankomt, geeft de tunnel een melding omdat het systeem onderkent dat er een voertuig mist. De tunneloperator krijgt in dit geval een melding zoals ook bij de Waterwolftunnel: een audiosignaal en een detailscherm van het camerabeeld van de aangesproken detectielus. De operator kan niet verder werken, zonder eerst actie te hebben ondernomen op deze melding.

Vraag 2:

Kunt u aangeven of een rampscenario, zoals beschreven in de "Toelichting" ook bij Noord-Hollandse tunnels kan plaatsvinden? Graag een gemotiveerd antwoord.

Antwoord 2:

In de Waterwolftunnel is een combinatie van maatregelen genomen om een dergelijk ongeval te voorkomen. Onder antwoord 1 staat een uitgebreide uitleg over de technische veiligheidsmaatregelen. Daarnaast is de constructie van de tunnel en de toeritten redelijk overzichtelijk, inclusief de toelidende kruispunten. Het is duidelijk dat je een tunnel inrijdt en het is eveneens duidelijk welke rijbaan / buis een automobilist moet nemen. Dit bewijst de geschiedenis van de Waterwolftunnel: er zijn geen moedwillige spookrijders geweest (met uitzondering van de automobiliste die onwel was geworden, zie antwoord bij vraag 1).

Deze maatregelen, in combinatie met de maatregelen die genomen worden zoals beschreven bij antwoord 3, maken dat kan worden gesteld dat het risico op incidenten met spookrijders in de Waterwolftunnel klein is. Voor de Abdijtunnel is de kans bijzonder klein, zowel de technische maatregelen als inrichting van de weg maken dat onwaarschijnlijk (zie antwoord bij vraag 1).

Vraag 3:

Welke activiteiten heeft u deze collegeperiode ontplooid om de verkeersveiligheid m.b.t. snelheidssystemen zo sluitend mogelijk te krijgen? Graag een gemotiveerd antwoord.

Antwoord 3:

Voor beide tunnels worden periodiek de volgende protocollen gevolgd:

1) Systemen zitten in een preventief onderhoudsregime en worden jaarlijks getest en

onderhouden;

- 2) Elk jaar wordt het onderhoud en de opgetreden storingen geëvalueerd en waar nodig het preventief onderhoudsplan geüpdatet;
- 3) Er is een storingsurgentie matrix die voorschrijft hoe moet worden gehandeld indien een storing optreedt en binnen welke termijn een storing moet worden opgelost;
- 4) De storingsurgentiematrix is in een webapplicatie beschikbaar en kan daarom door alle betrokkenen, overal worden geraadpleegd. Hierdoor is de situatie altijd realtime en niet locatiegebonden beschikbaar;
- 5) De storingsurgentiematrix wordt continue up-to-date gehouden;
- 6) Zolang een storing niet is opgelost, wordt gewerkt met een verhoogd schouwregime;
- 7) Onze operators oefenen jaarlijks op gezette momenten met de diverse crisesscenario's binnen het Opleidings-Trainen en -Oefenen-programma. Er wordt in dit programma gebruik gemaakt van casussen, incidentbesprekingen, maquettes etc;
- 8) In de verkeerscentrale zitten 24/7 twee tunneloperators naar de beelden van de Waterwolftunnel, de Abdijtunnel te kijken. Hierbij staan permanent camera's in beeld van de tunnelmonden.