



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Renovatie Velsertunnel gezien vanuit het perspectief van de Tunnelbeheerder

Ron van den Ende

3 juni 2014



Onderwerpen

- Eerst even voorstellen
- Waarom deze renovatie
- De tunnel in het wegenstelsel
- Omvang van de renovatie
- Huidige stand van zaken
- Voor welke uitdagingen zorgt dit
- Hoe pakken we deze uitdagingen aan

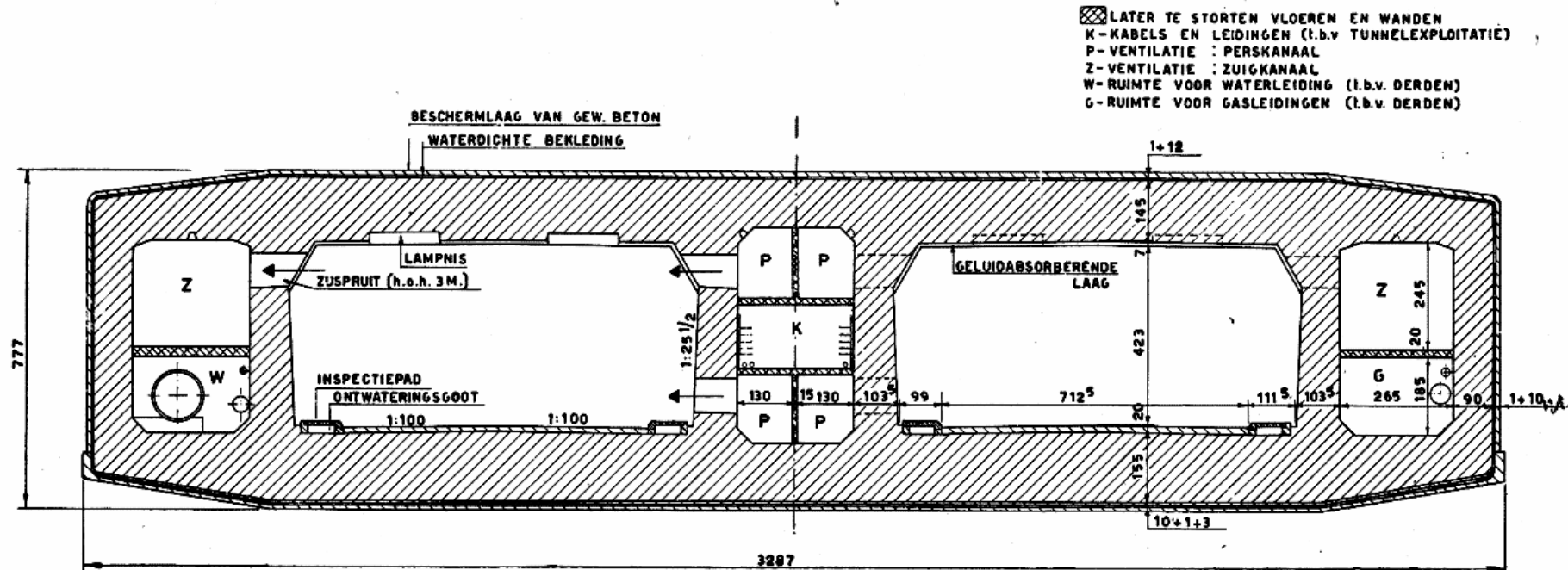


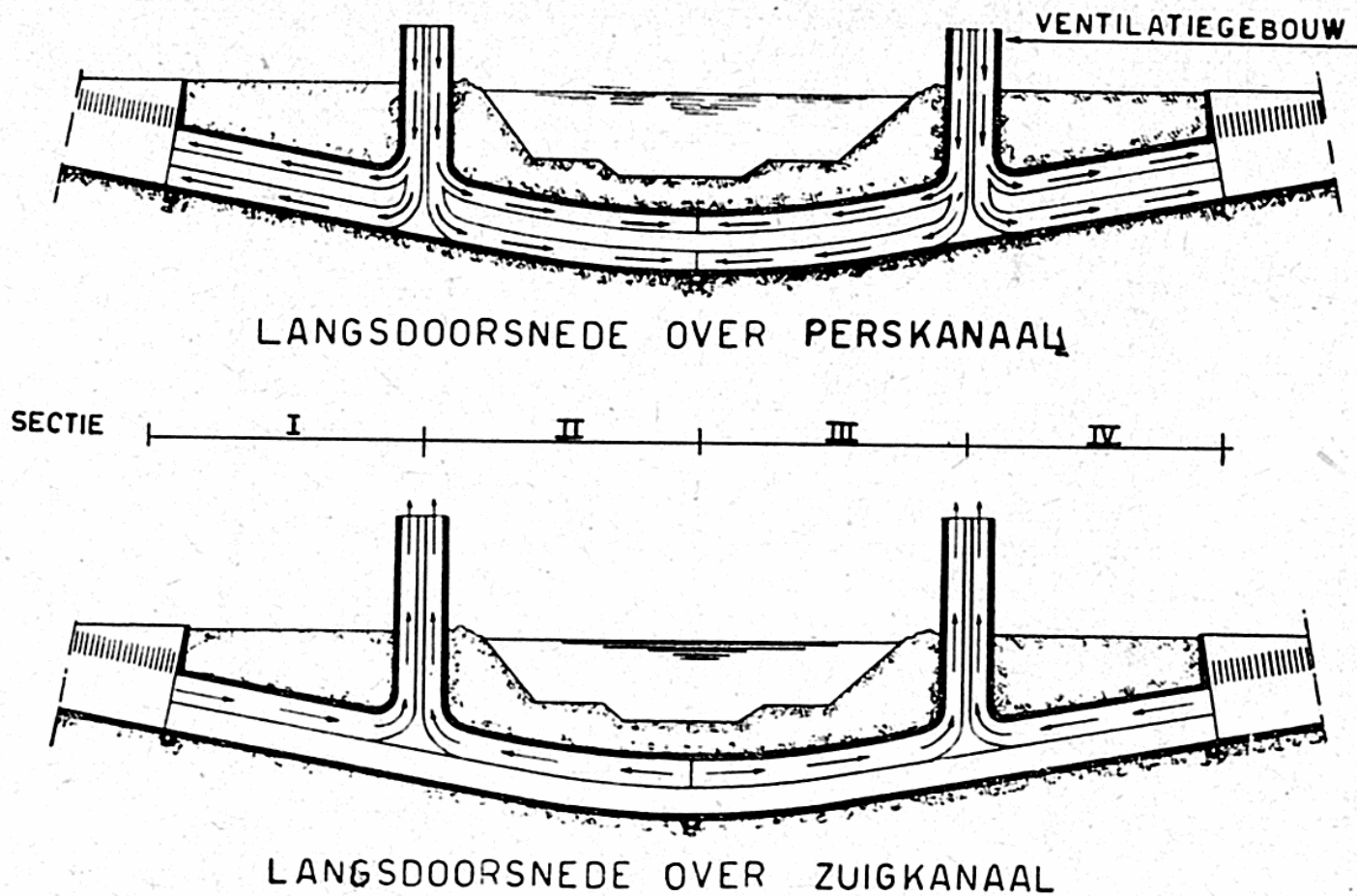
Waarom deze renovatie

- De tunnel dateert van 1957
- Door de krappe doorrijhoogte (4.17m) > veel schade's opgelopen aan plafond
- (te) veel hoogtemeldingen met verkeershinder tot gevolg
- Vluchten geschiedt nu verticaal via de gebouwen (geen middentunnelkanaal)
- Tunnel is nu voorzien van dwarsventilatie
- Civiele constructie heeft onderhoud nodig (lichtroosters, wanden etc).
- Technische staat VTTI > einde levensduur
- Is zeer onderhoudsgevoelig (door de vele vervangingen van VTTI staan installaties verspreid door het object)

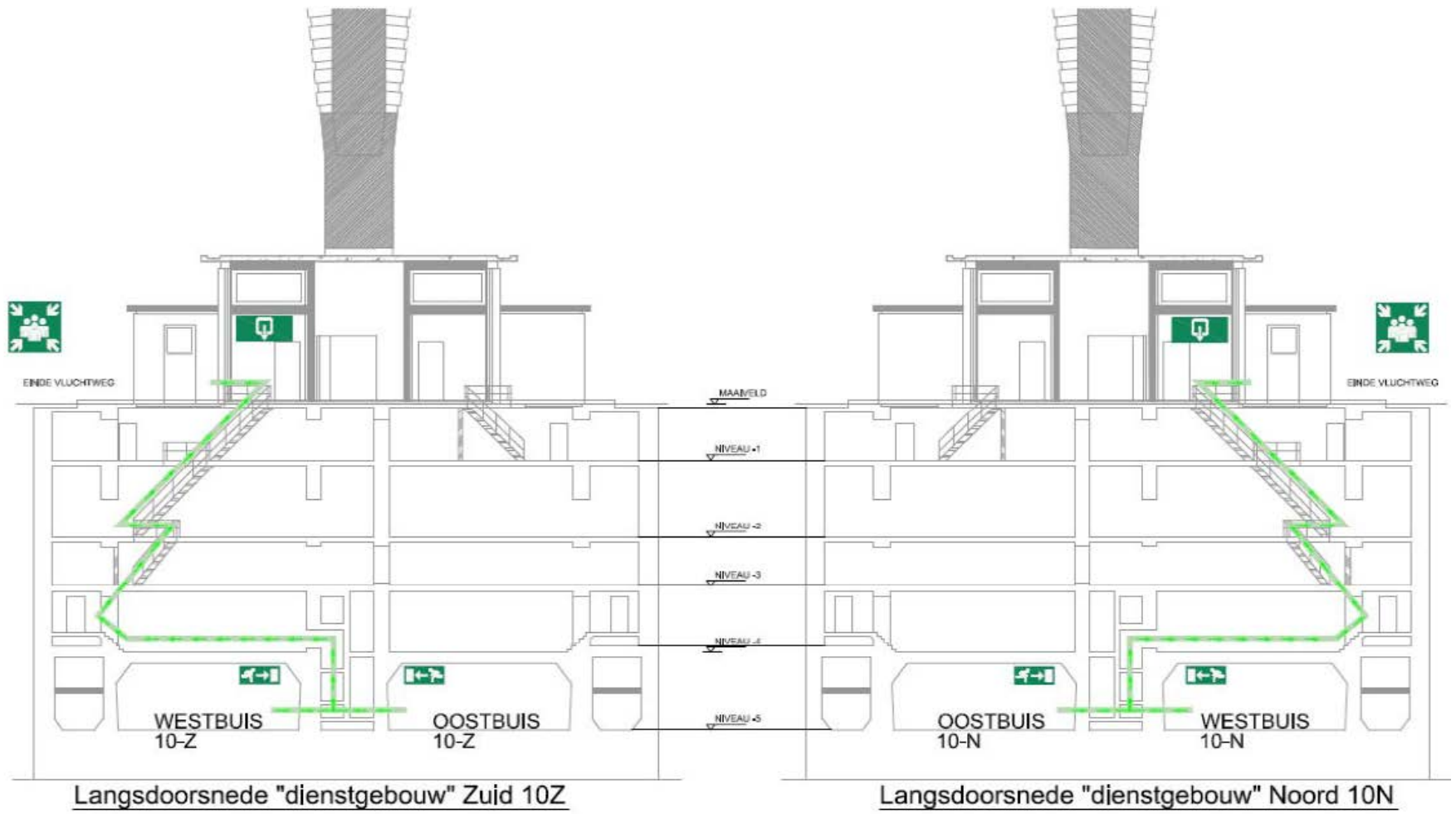


Figuur 30: Dwarsdoorsnede over de autotunnel.



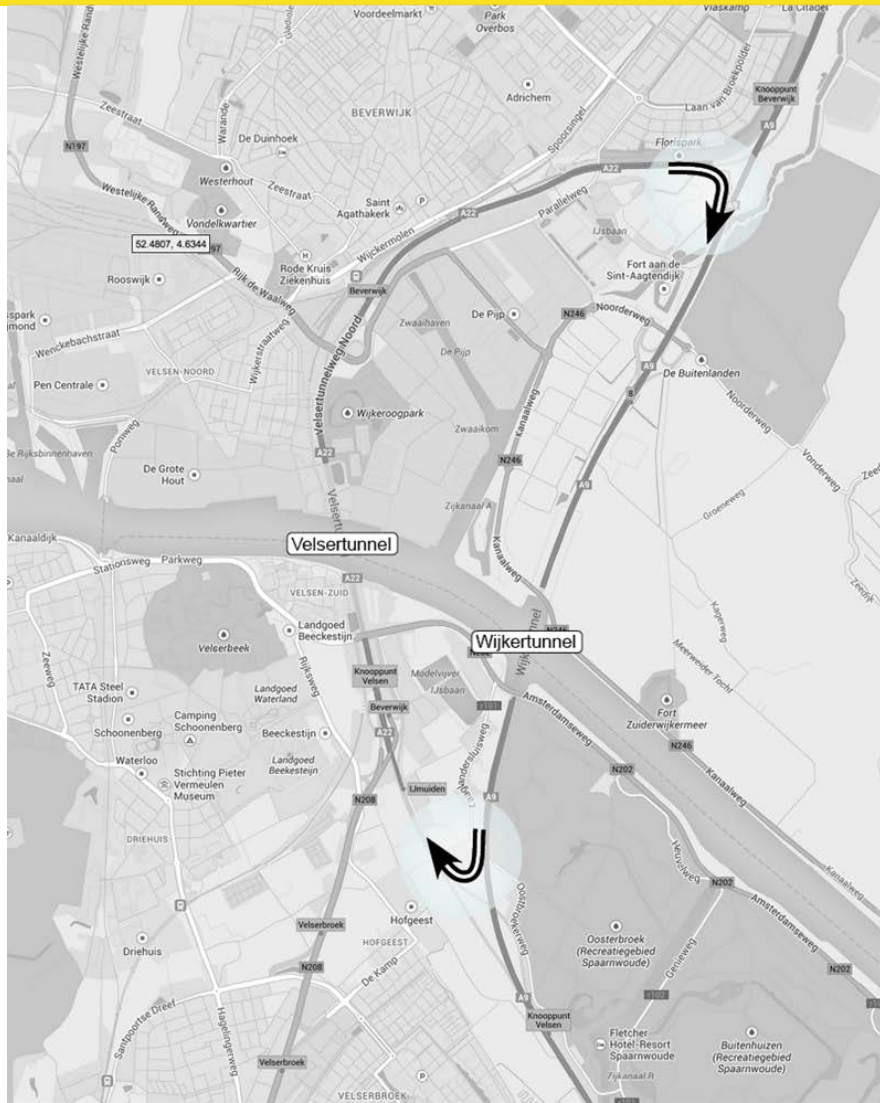


Figuur 34: Langsdoorsneden over de ventilatiekanalen.





De tunnel in het wegstelsel (1)



Rijkswaterstaat
Renovatie Velsertunnel



De tunnel in het wegensysteem (2)

- fungeert als belangrijke noord-zuid verbinding (lokaal verkeer)
- Fungeert als belangrijke verbinding voor hulpdiensten (o.a. rode kruis ziekenhuis)
- Groot economisch belang in de regio IJmond (w.o. TATA steel, Zeehavens etc)
- Fungeert als omleidingsroute voor de Wijkertunnel
- Verwerkt 61000 voertuigen per etmaal (tunnel is ontworpen voor 60000 voertuigen per etmaal)

De 1e uitdaging: Hoe houden we de omgeving (IJmond) bereikbaar ?



Omvang van de renovatie (globaal beeld)

- Creëren van extra vrije doorrijhoogte van ca 12 cm (vloer en plafond)
- Aanbrengen van langsventilatie (westbuis 2 richtingen ventileren mogelijk)
- Gebouwen constructief herstellen
- Aanbrengen van 5 vluchtdeuren op nieuwe locaties (vluchten geschiedt na renovatie horizontaal)
- Lichtroosters worden hersteld (incl doorrijhoogte winnen)
- Onderhoud aan Civiele constructie. Constructie kan na onderhoud nog ca. 40 jaar mee.
- Alle VTTI wordt vervangen en geconcentreerd (in enkele ruimtes) in de gebouwen ondergebracht inclusief nieuwe 3B en integratie in de verkeerscentrale.
- Eisen Landelijke Tunnelstandaard (LTS) worden zo veel als mogelijk toegepast.
- Aansluitend 7 jaar onderhoud

De 2^e uitdaging: Krijgt de tunnelbeheerder een “aantoonbaar veilige tunnel” ?



Huidige stand van zaken

- Op basis van scherpe EMVI criteria (veiligheid, kwaliteit, VVU en budget) is een voorlopige gunning tot stand gekomen.
- Referentieplanning van 18 maanden uitvoeringstijd is terug gebracht tot 9 maanden uitvoeringstijd (volledige sluiting van de tunnel)
- Er worden voorafgaand voorbereidende werkzaamheden aan de tunnel uitgevoerd om de periode van “volledige sluiting” zo kort mogelijk te houden. (spanning tussen veiligheid en bereikbaarheid)
- Op dit moment zitten we in de convergentiefase waarin contracteisen worden “uitgehard”. Voorwaarde is dat belangrijke stakeholders hieraan meedoen.
- Dit zal leiden tot minder “misverstanden” tijdens de ontwerpfase welke kunnen leiden tot kostenverhoging en vertraging (9 maanden is bestuurlijk overeengekomen en “heilig” verklaard)



De omgeving

- Is bestuurlijk complex (veel gemeentes met belangen)
- Economisch belang is groot (bereikbaarheid versus tunnelveiligheid)
- Er lopen meerdere grote projecten in deze regio (samenhang)
- Veel aandacht vanuit de lokale media
- Bevoegd Gezag heeft nog geen ervaring met “tunnelprojecten” (tunnelveiligheid)
- Samenwerking tussen Tunnelbeheerder (veiligheidsbeambte) – projectorganisatie – aannemer (belangen kunnen anders zijn)

3^e uitdaging: hoe krijgen we dit georganiseerd?



Aanpak uitdaging 1: Hoe houden we de omgeving bereikbaar

- Samen werken (en samenwerken) aan bereikbaarheid is het sleutelwoord
- In werkgroepverbanden wordt gezocht naar oplossingen
- Werkgroepen waarin vertegenwoordigd: gemeentes, ondernemers, vervoersbedrijven, hulpdiensten.
- Een greep uit de mogelijkheden:
 - omleiden via de Coentunnel
 - tijdelijke extra rijstrook Wijkertunnel (!)
 - stimuleren gebruik OV
 - extra pontveer voor fietsers
- Ondernemers kunnen vroegtijdig afspraken met leveranciers/afnemers bijstellen
- Besluitvorming: op bestuurlijk niveau

Tunnel dient voor hulpdiensten toegankelijk te blijven tijdens renovatie



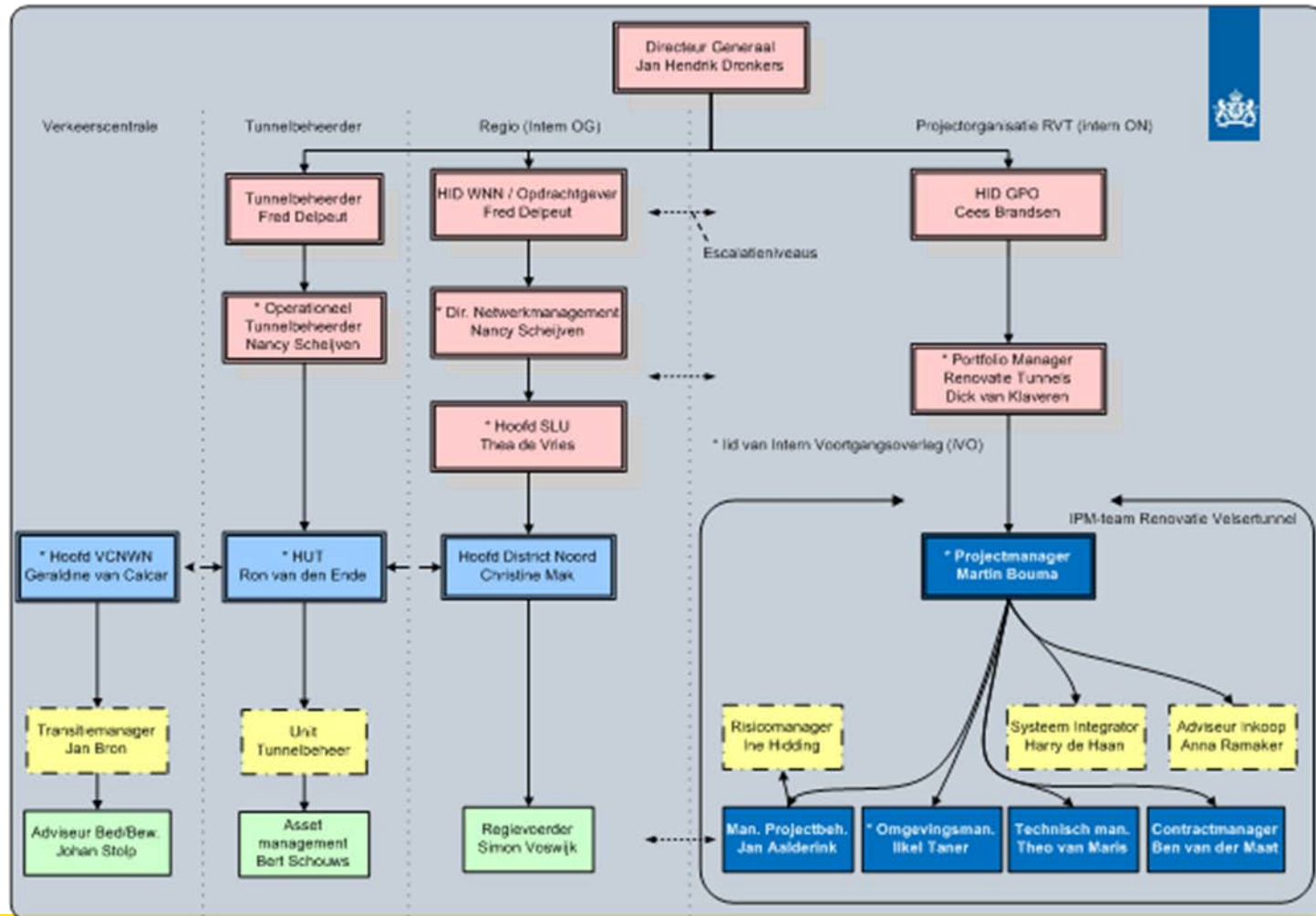
Uitdaging 2: Krijgt de Tunnelbeheerder een aantoonbaar veilige tunnel

- De tunnelbeheerder heeft dit “bewijs” nodig om een openstellingsvergunning te verwerven voordat de tunnel in gebruik genomen kan en mag worden.
- Dit “bewijs” krijgt hij in de vorm van een “wettelijk” advies van de veiligheidsbeambte.
- Dit betekent dat vanaf gunning opdracht er intensief samenwerkingstraject gaat ontstaan tussen: tunnelbeheerder, projectorganisatie, opdrachtnemer en Veiligheidsbeambte (aantoonbaarheid) enerzijds en Tunnelbeheerder, Veiligheidsbeambte en Bevoegd Gezag (openstellingsvergunning) anderzijds.

In beide samenwerkingsverbanden is het van groot belang dat “we” elkaar gaan en blijven begrijpen, een zelfde “doelstelling” hebben met respect voor elkanders rollen en verantwoordelijkheden en (leren) “aanspreken”

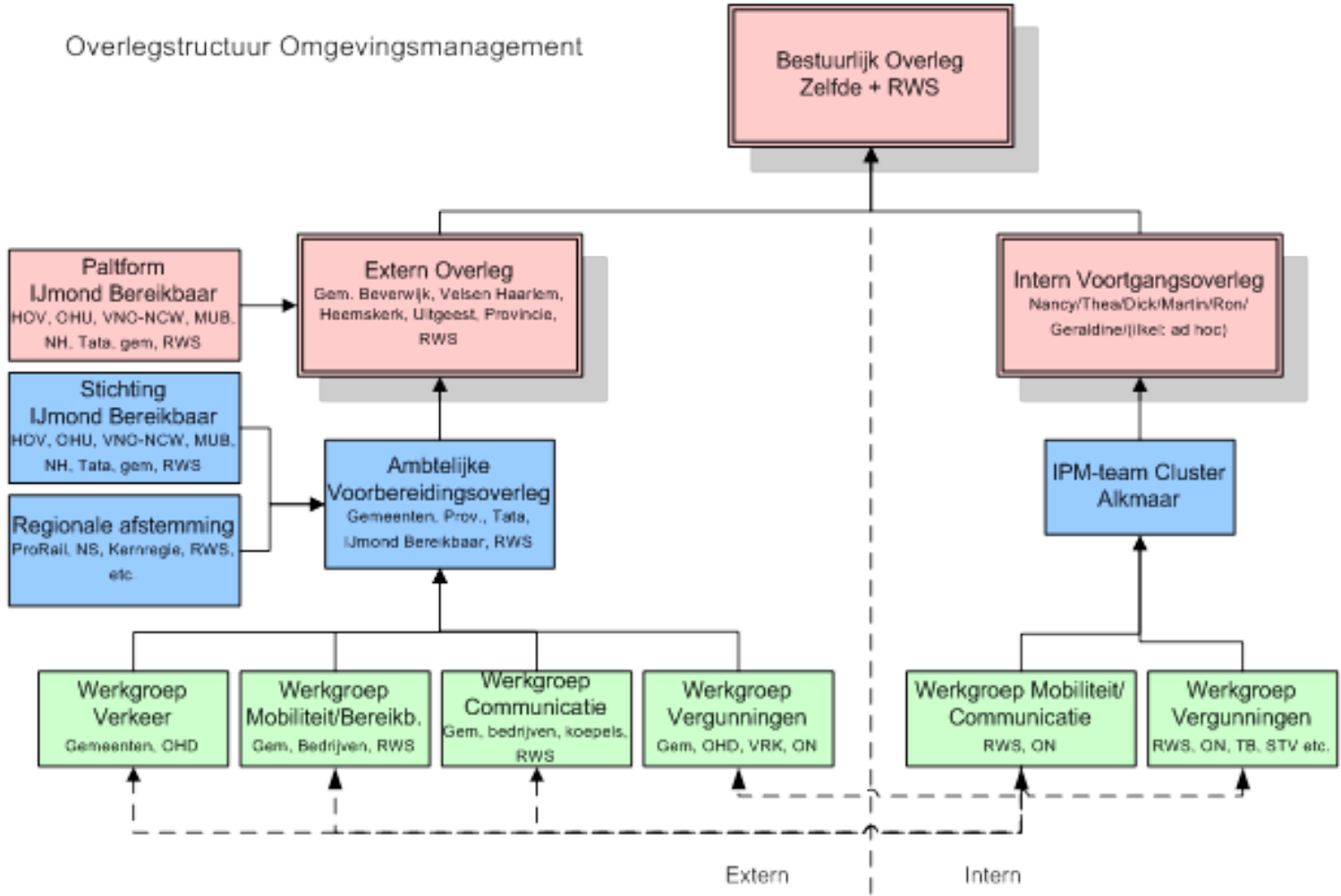


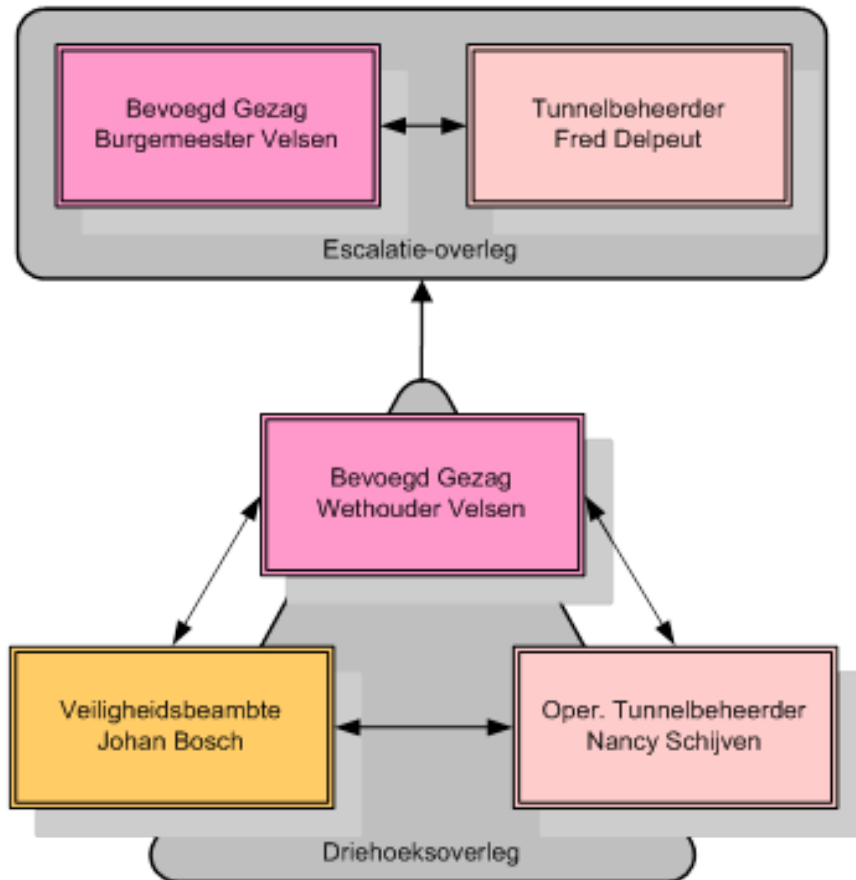
Uitdaging 3: Hoe krijgen we dit georganiseerd





Overlegstructuur Omgevingsmanagement







Wanneer is het project geslaagd voor de tunnelbeheerder

Wanneer de tunnel veilig, tijdig en zonder veel “bestuurlijk gedoe” weer opengesteld kan worden.