

## Gebiedstafel Terbregseveld - A13/A16

Rotterdam, 10 januari 2015.

Aan:

De voorzitter van de Bestuurlijke Afstemgroep A13/A16,  
Wethouder P. Langenberg,  
Verzonden per E-mail.

Betreft:

**A13/A16; Glazen overkapping in het Terbregseveld**

Geachte wethouder Langenberg,

Aan de Gebiedstafel Terbregseveld is door de bewonersvertegenwoordigers gevraagd te onderzoeken of in het Terbregseveld een glazen overkapping toegepast kan worden als verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos. Aandachtspunt daarbij is met name de invoeging vanaf de A20 in het Terbregseveld.

Aan de deelnemers van de Gebiedstafel Terbregseveld is in december medegedeeld, dat het resultaat van een door TNO verricht veiligheidsonderzoek is, dat een glazen overkapping van de A13/A16 in het Terbregseveld "niet onmogelijk is". RWS heeft daarbij echter tevens medegedeeld, dat een wetswijziging nodig is om de glazen overkapping mogelijk te maken. Daarvoor ontbreekt echter de tijd, omdat de minister eist dat het Ontwerp Tracébesluit in juni ter visie wordt gelegd. Bovendien, zo werd gesteld, ontbreekt de politieke urgentie bij Rijk en Stadsregio om een wetswijziging te entameren. De eis van de minister en het daaruit volgende gebrek aan tijd blijkt de belangrijkste reden, dat ervan wordt afgezien om een glazen tunnel mee te nemen in de afweging van maatregelen en dat er daarom ook geen verdere onderzoeken meer naar worden gedaan. Verder meldt Rijkswaterstaat nog een aantal redenen waarom zij niet enthousiast zijn voor een glazen overkapping, redenen waarom RWS nader onderzoek ook niet zinvol acht. Tenslotte werd medegedeeld dat de Bestuurlijke Afstemgroep in oktober heeft ingestemd met deze zienswijze van RWS.

De deelnemers van de Gebiedstafel Terbregseveld zijn van mening dat:

- bij de argumenten voor dit besluit de nodige kanttekeningen zijn te plaatsen,
- een te eenzijdige belangenafweging vanuit de mobiliteitsbelangen heeft plaatsgevonden,
- daarbij duurzaamheid, milieu en omgevingsaspecten onderbelicht zijn gebleven.

*De deelnemers van de Gebiedstafel Terbregseveld willen de Bestuurlijke Afstemgroep daarom verzoeken hun instemming met de zienswijze van Rijkswaterstaat t.a.v de glazen overkapping te heroverwegen en die glazen overkapping in al zijn aspecten nader te onderzoeken, waarna een evenwichtige belangenafweging op zowel mobiliteitsaspecten als duurzaamheid en milieu en omgevingsaspecten mogelijk wordt.*

## Nader toelichting

Aan de Gebiedstafel Terbregseveld is door de bewonersvertegenwoordigers gevraagd te onderzoeken of in het Terbregseveld een glazen overkapping toegepast kan worden als verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos. Aandachtspunt daarbij is met name de invoeging vanaf de A20 in het Terbregseveld. Die invoeging moet vóór de tunnelingang plaatsvinden volgens de 10-secondenregel van de Europese richtlijn inzake veiligheidseisen voor tunnels. De vraag is of die regel voor glazen overkappingen aangepast kan worden. Het verzoek voor onderzoek naar deze mogelijkheid is niet nieuw, het idee van een glazen overkapping is al vanaf eind 2011 diverse keren met inspraakreacties ingebracht met als voorbeeld het ontwerp “De Duurzame Weg” van Movares.

De Bestuurlijke Afstemgroep heeft zoals hiervoor aangegeven op advies van Rijkswaterstaat ermee ingestemd, dat ervan wordt afgezien om een glazen tunnel mee te nemen in de afweging van maatregelen en dat er daarom ook geen verdere onderzoeken meer naar worden gedaan.

Overwegingen zijn de benodigde wetswijziging, de tijd die ontbreekt om een wetswijziging te regelen en een aantal bezwaren van RWS vanuit mobiliteitsaspecten.

Bij dit besluit zijn de volgende kanttekeningen te plaatsen.

1. Is er wel sprake van een echte wetswijziging? Is een wetswijziging wel nodig?  
In de wet valt niet direct een tekst aan te wijzen die gewijzigd zou moeten worden.
2. Hoe hard is de datum van ter visielegging van het OTB in juni 2015?  
Is de urgentie zo groot dat de kans op een duurzame oplossing niet een paar maanden uitstel kan velen.
3. Ook als het antwoord op deze twee vragen ja is, dan is er toch ook nog een alternatief mogelijk zonder invoeging en zonder wetswijziging.
4. Zijn de argumenten van RWS tegen de overkapping van doorslaggevend belang?  
De redenen waarom RWS niet enthousiast is voor de overkapping hebben te maken met de functie van de verkeersweg, maar het zijn geen onoverkomelijke bezwaren. Zij dienen nader onderzocht te worden om ze te kunnen afwegen tegen belangrijke omgevingsaspecten en voordelen op het gebied van duurzaamheid en milieu die nu buiten beschouwing blijven.

### **1. Is er wel sprake van een echte wetswijziging ?**

De vraag of een glazen overkapping wettelijk gezien een tunnel is staat niet ter discussie. De vraag is alleen wat er wettelijk is vastgelegd over de 10-secondenregel en of het zo nodig mogelijk is de wet aan te passen voor een glazen tunnel.

#### **1.1 Europese tunnelrichtlijn van 2004.**

In bijlage 1 art 2.1.3 bij deze richtlijn wordt gesteld:

*”Afgezien van de vluchtstrook blijft de weg binnen en buiten de tunnel hetzelfde aantal rijstroken tellen. Als het aantal rijstroken verandert, gebeurt dat op voldoende afstand voor het tunnelportaal. Deze afstand is tenminste gelijk aan de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt”.*

Dit is de enige formele tekst betreffende die 10 secondenregel.

Deze EU-richtlijn krijgt echter pas rechtskracht als die wordt omgezet in nationale wetten.

## 1. 2 De Nederlandse “Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels” (WARVW-2006).

[http://wetten.overheid.nl/BWBR0019516/geldigheidsdatum\\_15-12-2014](http://wetten.overheid.nl/BWBR0019516/geldigheidsdatum_15-12-2014)

In deze wet wordt de 10-secondenregel niet beschreven en er wordt ook niet naar de Europese richtlijn verwezen. In art 1a wordt de richtlijn wel genoemd bij de definitie van het woord “richtlijn”, maar de richtlijn wordt verder in de tekst nergens van toepassing verklaard. Wat valt er dan in de wetstekst te wijzigen? Is de 10-secondenregel in Nederland wel een wettelijk vastgelegde eis?

## 1.3 Het “Besluit Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels” (BARVW-2006).

[http://wetten.overheid.nl/BWBR0019857/geldigheidsdatum\\_15-12-2014](http://wetten.overheid.nl/BWBR0019857/geldigheidsdatum_15-12-2014)

In art. 10.1 stond:

*“De rijbaan voor een tunnelbuis heeft hetzelfde aantal rijstroken als die in de tunnelbuis. Mogelijke vermindering van het aantal rijstroken voor de tunnelbuis, vindt op zodanige afstand voor de tunnelbuis plaats dat geen onrustige verkeersbewegingen als gevolg van die vermindering in de tunnelbuis kunnen optreden” .*

Dit artikel is in 2012 vervallen en per 1-1-2015 is het gehele BARVW vervallen, dus daarvoor kan een wijzigingsprocedure niet in de weg zitten. Ook als er per 1-1-2015 een nieuw besluit van kracht is geworden, dat nu nog niet op “wetten.overheid.nl “ te vinden is, dan vergt dat geen wetswijziging, maar een wijziging van een besluit dat in aanzienlijk kortere tijd geregeld kan worden.

## 1.3 Regeling Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (RARVW).

[http://wetten.overheid.nl/BWBR0019806/geldigheidsdatum\\_15-12-2014](http://wetten.overheid.nl/BWBR0019806/geldigheidsdatum_15-12-2014)

Ook hierin wordt de 10-secondenregel niet genoemd.

## 1.4 Conclusie.

Als er al iets formeel geregeld moet worden lijkt een wetswijziging met een lange procedure niet aan de orde. Wellicht is dit een omissie in de wet of iets dat over het hoofd is gezien bij het buitenwerking stellen van de BARVW, maar het biedt in ieder geval de mogelijkheid zonder wetswijziging iets te regelen.

Maar in geval deze conclusie toch onjuist zou blijken, dan is er nog een optie zonder invoeging (zoals hierna onder 3 vermeld), waardoor de 10-secondenregel van de EU richtlijn niet van toepassing is.

## **2. Hoe hard is de datum van ter visielegging van het OTB in juni 2015 ?**

### 2.1 Belang van urgentie ter visie legging OTB versus de kans op een duurzamer project

Als ondanks het hiervoor gestelde een wetswijziging toch onontkoombaar zou zijn, dan zou er toch een afweging gemaakt moeten worden tussen de urgentie van de ter visielegging in juni 2015 en het accepteren van enige maanden uitstel met de kans op een duurzame oplossing, die voor de omgeving zoveel meer te bieden heeft dan het strikt voldoen aan wettelijke eisen van geluid en luchtkwaliteit. Dit is een uitgelezen kans om de A13/A16 op de kaart te zetten als een duurzaam project. Het ontwerp van Movares biedt:

- optimale geluidwering
- zuivering van uitlaatgassen
- opslag van warmte (CO2 reductie), genoeg voor verwarming van 3.000 huishoudens per kilometer tunnel en het vorstvrij houden van het wegdek (beperken zout in grondwater).
- zonne-energie
- tegen betrekkelijk geringe meerkosten.

## 2.2 Verkeersgroei blijft achter bij prognoses.

Waarom kan de weg zo nodig niet een half jaar later opengesteld worden in deze tijd waarin de verkeersgroei al jaren achterblijft bij de prognoses? Een achterstand die ook bij aantrekkende economie voorlopig niet ingehaald zal worden, zodat de weg ook bij een veel latere openstelling veel minder verkeer zal verwerken dan de prognoses waar in de oorspronkelijke planning vanuit werd gegaan.

## 3.3 Wetswijziging betreft geen politiek controversieel onderwerp

Volgens RWS kan een wetswijziging één tot enkele jaren vergen. Het zal duidelijk zijn, dat het hier gaat om een vrij technische wetswijziging die politiek niet controversieel zal zijn. Een vlotte wijzigingsprocedure ligt voor de hand. Als die procedure een jaar kost, dan kan de wetswijziging eind 2015 gereed zijn. Als de ter visielegging van het OTB pas daarna kan starten, leidt dat hooguit tot een half jaar vertraging, maar de OTB procedure zou wellicht ook deels parallel kunnen lopen met de wijzigingsprocedure.

## 3.4 Geen politieke urgentie ?

RWS vermeldt ook nog dat er voor een wetswijziging geen politieke urgentie is bij rijk of regio, die nodig is voor het snel starten van een procedure. Die urgentie zou er vanuit de regio toch wel moeten zijn gezien het belang voor de omgeving. De planning van het OTB Blankenburgtunnel is onlangs opgeschoven van begin 2015 naar het derde kwartaal 2015 vanwege "de afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces". Die argumenten kunnen over enkele maanden ook zomaar voor de A13/A16 opgeld doen. Er zijn nog tal van onzekerheden die er toe kunnen leiden dat de ter visielegging wordt vertraagd. Het zou zonde zijn als de tijd voor een wetswijziging dan achteraf wel beschikbaar blijkt, maar de procedures voor een wetswijziging dan niet nu zijn gestart. De wetswijziging zal nooit voor niets zijn, want ook als de glazen overkapping niet bij de A13/A16 zal worden toegepast, dan kan de wetswijziging voor latere projecten van nut zijn.

## **3. Met de optie samenvoeging zonder invoeging is een tunnel mogelijk zonder wetswijziging**

Als de redenering onder punt 1 niet juist is en er toch sprake zou zijn van een (wetswijzigings)procedure die veel tijd vergt, dan is er nog een andere mogelijkheid om een glazen overkapping mogelijk te maken.

Het project A13/A16 gaat uit van een weg met 2x2 rijstroken, maar de kunstwerken (tunnel en viaducten) worden gedimensioneerd op 2x3 rijstroken om een eventuele toekomstige wegverbreding niet onmogelijk te maken.

In eerdere inspraakreacties (vanaf 2008) is gevraagd de optie te onderzoeken om in beschikbare ruimte in de tunnel direct drie rijstroken aan te leggen zodat daarin twee rijstroken vanaf de A16 en één rechtsaf strook vanaf de A20 oost kunnen samenvoegen zonder invoeging. Dan blijft het aantal rijstroken voor en in de tunnel gelijk en is de 10-secondenregel volgens de EU richtlijn niet van toepassing. Zie hiervoor ook de geciteerde tekst uit de Europese tunnelrichtlijn in 1.1 en de tekst uit de BARVW in 1.3 hierboven. De meerkosten van deze optie zijn beperkt tot een strook asfalt in de toch al beschikbare tunnelruimte.

RWS zag eerder in het proces als bezwaar van deze optie, dat er dan geen ruimte meer zou zijn voor een latere eventuele uitbreiding van de A16 naar drie rijstroken waarop de rechtsaf strook van de A20 dan wel zou moeten invoegen. Dat hoeft echter op kortere termijn geen bezwaar te zijn, want dat speelt dan pas jaren later, wanneer er behoefte is aan die

uitbreiding. Er is dan ruim de tijd om dit wettelijk te regelen. Daarmee vervalt de tijdsdruk van ter visie legging van het OTB in juni.

#### **4. Zijn de argumenten van RWS tegen de overkapping van doorslaggevend belang ?**

##### **4.1 “Non proven technologie” biedt onzekerheid t.a.v. beschikbaarheid van de weg**

Dit is inherent aan een innovatieve oplossing. Dit is het meest effectieve argument om elke poging om tot innovatie oplossingen te komen bij voorbaat kansloos te maken. Het past niet bij een Rijksoverheid die innovatie als stimulans van de economie hoog in het vaandel heeft staan. Bovendien is het argument “non proven technology” hooguit gedeeltelijk waar. Er zijn in de wereld al diverse glazen overkappingen gerealiseerd. Reden temeer dit nader te onderzoeken.

##### **4.2 Er moet nog een specifieke toets op tunnelveiligheidseisen en externe veiligheid worden gedaan**

Dat is juist, maar daarvoor geeft het TNO onderzoek nu juist aan dat op voorhand er geen reden is om aan te nemen dat niet aan de eisen voldaan kan worden. Alle reden dus om dit onderzoek door te zetten en niet bij deze conclusie te stoppen.

##### **4.3 Bestrijding van emissies aan de bron is meer kosteneffectief.**

Dat is juist, maar met bronmaatregelen kunnen we niet alle problemen oplossen. Voor een goed resultaat gaat zijn nog steeds zowel bronmaatregelen als overdrachtsmaatregelen gezamenlijk nodig.

##### **4.4 Constructieve eisen en veiligheid voor een glazen overkapping al uitgebreid onderzocht**

Over de aan een glazen overkapping te stellen constructieve- en veiligheidseisen is al veel bekend. In het ontwerp “De Duurzame Weg” van Movares is hier al het nodige over onderzocht en opgelost. In de op dit ontwerp uitgevoerde contraexpertise van het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam in 2009 is daaraan ook uitgebreid aandacht besteed. Daaruit zijn geen onoplosbare problemen naar voren gekomen. Ook de kostenberekening van Movares is als realistisch beoordeeld. Niet alles hoeft overigens voor de ter visielegging opgelost te zijn. Ook de aannemers kunnen in de aanbestedingsfase uitgedaagd worden met oplossingen te komen als dat dan nog nodig is, maar dan moet de mogelijkheid wel in het EMVI contract opgenomen worden..

Samenvattend zijn wij van mening dat het onderzoek naar de mogelijkheden van een glazen overkapping in het Terbregseveld als verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos voortijdig is stopgezet op basis van een niet nader onderbouwde urgentie, die niet is afgewogen tegen belangrijke voordelen qua duurzaamheid, milieu en omgevingskwaliteit , terwijl er ook nog een optie is om een glazen overkapping zonder wettelijke belemmeringen van de 10-seconden regel en dus zeker zonder vertraging te realiseren.

Met vriendelijke groet,  
Namens de Gebiedstafel Terbregseveld,

Ir. P.C. (Paul) Scheublin.