



Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS- 2015/49858
Envelop 395

Uw kenmerk
2015Z22703

Bijlage(n)
-

Datum 7 december 2015
Onderwerp Beantwoording Kamervragen van het lid Hoogland (PvdA) over het bericht "Scheurtjes in tunnel A4 Midden-Delfland"

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Hoogland (PvdA) over het bericht "Scheurtjes in tunnel A4 Midden-Delfland". Deze vragen zijn ingezonden op 26 november 2015.

Vraag 1
Kent u het bericht 'Scheurtjes in tunnel A4 Midden-Delfland'? ¹

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is het waar dat in de nieuwe Ketheltunnel afgelopen voorjaar ontoelaatbare scheurtjes zijn ontstaan?

Antwoord 2
Ja, in de tweede helft van 2014 zijn er in enkele tunnelmoten bij het begin van de westelijke tunnelbuis scheurtjes ter plaatse van de knik in de tunnelwand ontstaan. De scheurtjes zijn hersteld.

Vraag 3
Is het waar dat de schade 'het grootst was ter hoogte van een 'knik' in de wand'? Is er enig verband tussen de geconstateerde scheurtjes en de bevindingen van ingenieur De Kanter?

Antwoord 3
De scheurtjes zijn alleen geconstateerd in de knik in de tunnelwand. Zie antwoord hierboven.

¹ NRC, 24 november 2015. <http://www.nrc.nl/next/2015/11/24/scheurtjes-in-tunnel-a4-midden-delfland-1559722>

De heer De Kanter heeft in 2013 kritiek geuit op het ontwerp van de landtunnel. Daarop hebben zowel de aannemerscombinatie als Rijkswaterstaat het ontwerp gecontroleerd op de door de heer De Kanter genoemde punten. Tevens is er een onafhankelijk deskundig bureau ingeschakeld om de bevindingen van de heer De Kanter te toetsen. Hieruit blijkt dat de constructieve veiligheid van de landtunnel A4 Delft Schiedam niet in het geding is. Het ontwerp van de tunnel voldoet aan de daarvoor geldende eisen, normen en richtlijnen. Van risico's voor weggebruikers als gevolg van een onveilige constructie is geen sprake. Rijkswaterstaat heeft de heer De Kanter geïnformeerd over deze onderzoeken en over de resultaten daarvan.

De scheurtjes zijn opgetreden ter plaatse van de 'knik' in de wand aan de zuidzijde van de westelijke tunnelbuis. Er is geen verband met de bevindingen van de heer De Kanter, daar deze betrekking hadden op de 'knik' in de wand bij een ander gedeelte van de tunnel. De mogelijke oorzaken waaraan de heer De Kanter aan refereerde treden niet op bij de locatie waar de recentere scheurtjes zijn geconstateerd.

Vraag 4

Is het nog steeds onduidelijk waardoor de scheurtjes zijn ontstaan? Zo ja, is er nader onderzoek gedaan om de oorzaak te achterhalen en wat waren de resultaten hiervan?

Antwoord 4

Het is achteraf niet mogelijk om exact vast te stellen wat de oorzaak is geweest van de in 2014 gesignaleerde scheuren. Naar alle waarschijnlijkheid zijn deze het gevolg geweest van de wijze van uitvoering van de grondwerkzaamheden ter plekke. Na reparatie is de tunnel, conform afspraak met gemeente Schiedam, zekerheidshalve gemonitord. Er zijn sindsdien geen nieuwe scheuren ontstaan en de metingen uit februari van dit jaar geven aan dat de situatie stabiel is. De tunnel is veilig en de constructieve veiligheid is goed.

Vraag 5

Zijn er indicaties dat in de toekomst nieuwe scheurtjes op zullen treden? Hoe wordt voorkomen dat in de toekomst opnieuw scheurtjes ontstaan?

Antwoord 5

Nee er zijn geen indicaties dat er in de toekomst nieuwe scheurtjes zullen optreden die een risico vormen voor de constructieve veiligheid. Verdere inspectie en onderhoud van de tunnel vindt plaats in het kader van het reguliere onderhoud.

Vraag 6

Kunt u ingaan op de kritiek van stichting Batavier op de constructie van de "knik" in de Ketheltunnel, het gebrek aan bewapening, de scheurtjes in het beton en het loszitten van betonschollen in relatie tot de kwaliteit van de constructie?

Antwoord 6

Als aangegeven in de beantwoording van Kamervragen in 2014 over dit onderwerp heeft de heer De Kanter in 2013 kritiek geuit op het ontwerp van de landtunnel. Daarop hebben zowel de aannemerscombinatie als Rijkswaterstaat het ontwerp gecontroleerd op de door de heer De Kanter genoemde punten. Tevens is er een onafhankelijk deskundig bureau ingeschakeld om de bevindingen van de heer De Kanter te toetsen. Hieruit blijkt dat de constructieve veiligheid van de landtunnel

A4 Delft Schiedam niet in het geding is. Het ontwerp van de tunnel voldoet aan de daarvoor geldende eisen, normen en richtlijnen. Van risico's voor weggebruikers als gevolg van een onveilige constructie is geen sprake.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
RWS-2015/5349/150397

Voor wat betreft de recentere scheurvorming verwijs ik naar de antwoorden onder vraag 3 t/m 5.

Vraag 7

Hoeveel vertraging loopt de opening van de A4 Midden Delfland op?

Antwoord 7

Volgens planning opent de A4 DS rond de jaarwisseling.

Vraag 8

Wat is het effect van het langjarig wegpompen van de grote hoeveelheid grondwater op de omgeving en woningen van omwonenden?

Antwoord 8

Door Rijkswaterstaat zijn maatregelen voorgesteld om eventuele negatieve effecten in de toekomst te voorkomen. Deze worden beoordeeld door het Hoogheemraadschap. Ik wil gezien de lopende procedure bij het Hoogheemraadschap niet vooruitlopen op de uitkomst van deze procedure.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen