

**Zondag is het 10 jaar geleden dat de A73-tunnels bij Roermond opengingen.** Het zijn waarschijnlijk Nederlands meest uitgelachen tunnels. Ten onrechte, want na de valse start functioneren ze tegenwoordig bijna feilloos.

DOOR PAUL BOTS

169 sluitingen

In de 15 weken na de opening in 2008 moesten de tunnels maar liefst 169 keer dicht, waarvan 124 keer wegens een te hoge truck.

2,4 kilometer

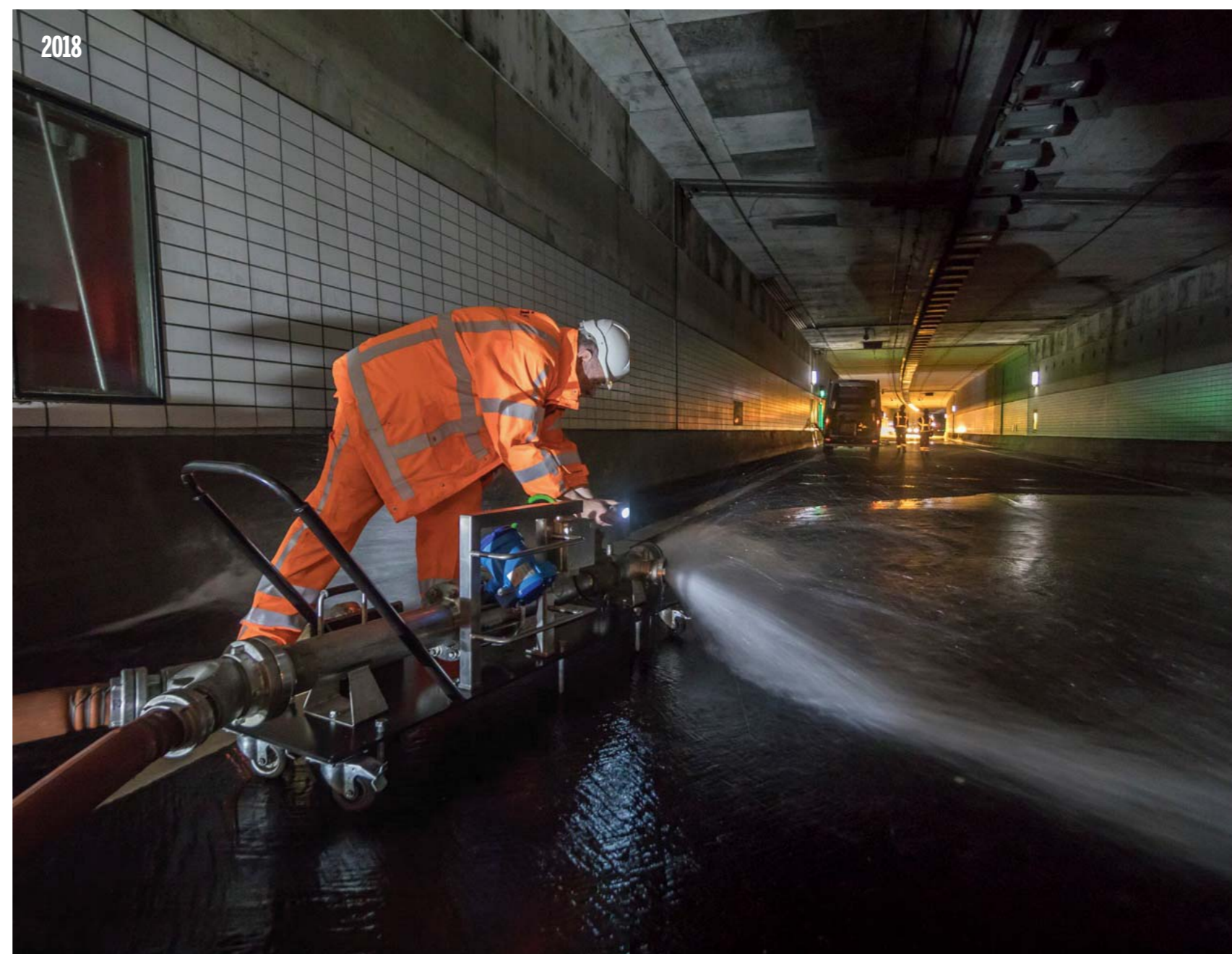
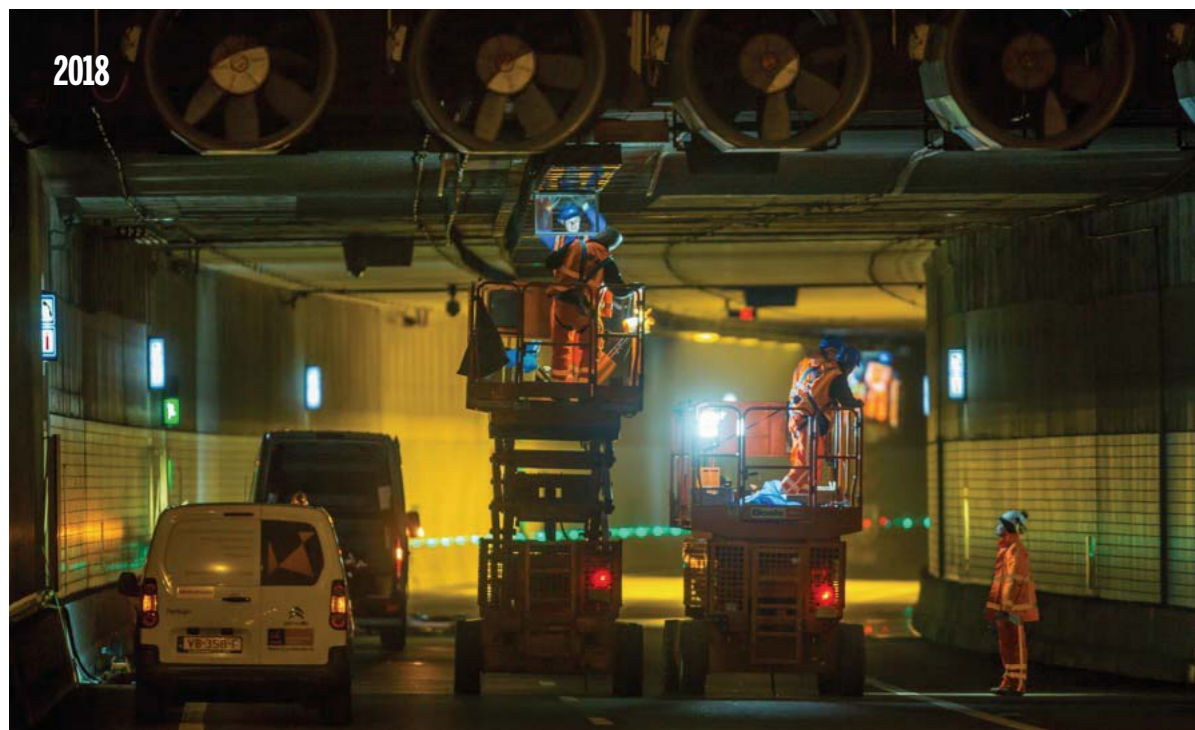
De Roertunnel is met 2,4 kilometer de langste landtunnel van Nederland. De Swalmentunnel is slechts vierhonderd meter lang.

98,75 %

De A73-tunnels waren de afgelopen zes jaar 98,75 procent van de tijd open. Vooral gepland onderhoud zorgt voor sluiting.

4,35 meter

Een paar jaar geleden zijn de ventilatoren in de tunnels iets hoger gehangen, waardoor trucks tot 4,35 meter erdoor kunnen. Het scheidde veel sluitingen.



### Tijdlijn tunnels A73

**1964** » Kabinet vindt de aanleg van een nieuwe noord-zuid-verbinding in Limburg nodig.

**1986** » Op het noordelijke deel van de A73 richting Nijmegen gaan belangrijke delen van de snelweg open.



**1993** » De weg is vanuit het noorden doorgetrokken tot Venray.

**1995** » Na jarenlange discussie besluit de Tweede Kamer, met één stem verschil, het zuidelijke deel van de A73 (Venlo-Echt) op de oosttoever te leggen.

**1996** » De A73-Noord gaat open tussen Venlo en Nijmegen.

**2003** » Eerste schop gaat bij Swalmen in de grond voor de A73-Zuid.

**2007** » Vlak vóór de deadline wordt bekend dat de tunnels niet op tijd af zullen zijn wegens problemen met de veiligheidssystemen.

**2008** » Op 18 februari gaan de tunnels gedeeltelijk open, in afwachting van een oplossing voor de computerproblemen. Die laat langer op zich wachten dan gehoopt. Om de haverklap gaan de tunnels op slot omdat er te hoge vrachtwagens door rijden of omdat er technische storingen zijn. De tunnels worden landelijk onderwerp van cynische grappen.

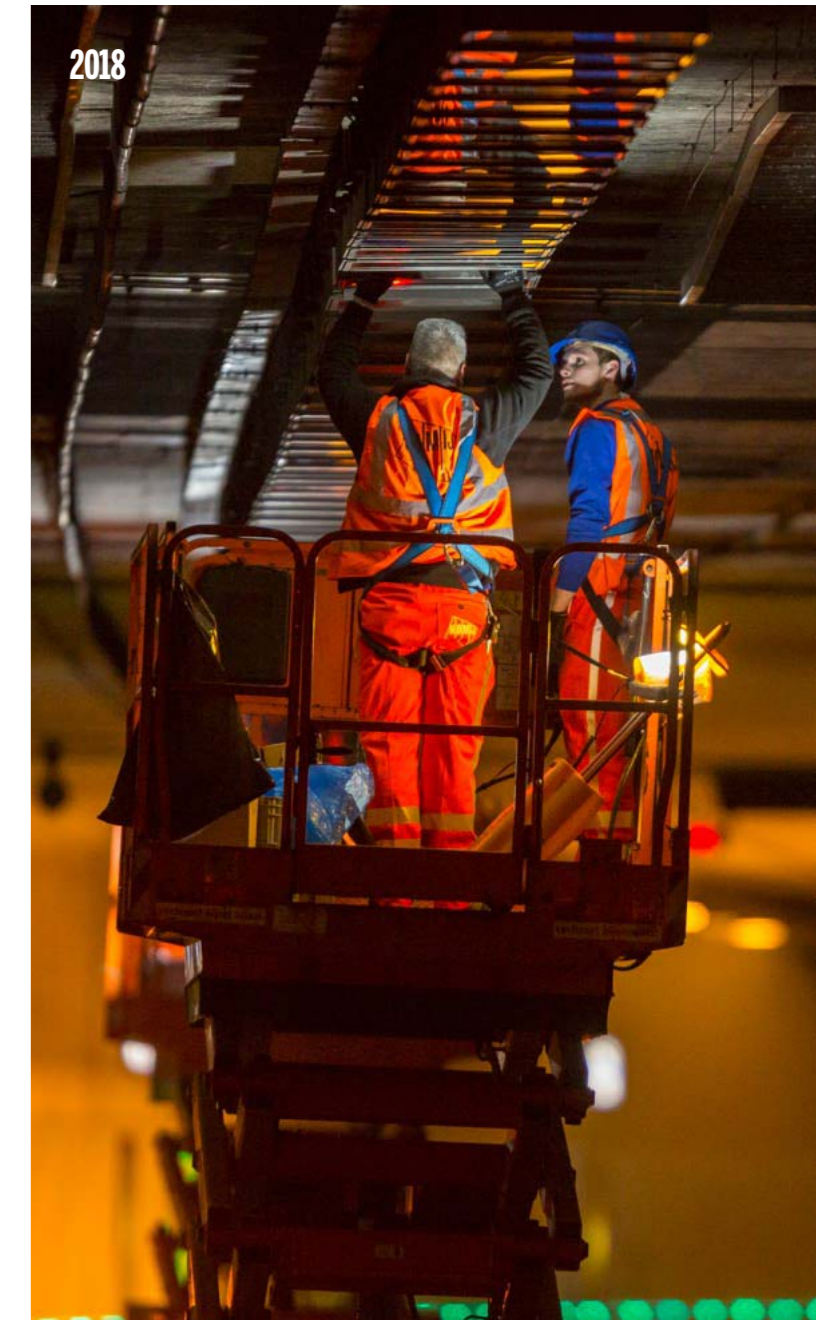


Foto linksboven: de Roertunnel op 18 februari 2008, de dag van de opening. Overige drie foto's: werkzaamheden tijdens de laatste onderhoudsbeurt aan de Roertunnel eerder dit jaar. FOTO'S: LUC LODDER/FRANCO GORI

# Geen feest voor jarige tunnels

## ROERMOND

Het is maandag 18 februari 2008 zes uur in de ochtend als de toenmalige wethouder Jos van Rey zijn BMW om de afzetting voor de Roertunnel bij Roermond stuurt. De wethouder kijkt tevreden terwijl hij als eerste door de tunnel rijdt die die ochtend na veel gedoe eindelijk opent voor het verkeer.

Het is slechts een beperkte opening van de twee A73-tunnels, die kampen met technische problemen. Verkeer mag maar één rijbaan gebruiken en mag niet te hard rijden. Reden: het lukt de tunnelbouwers maar niet om de 52 veiligheidssystemen fatsoenlijk aan de praat te krijgen. In afwachting van een oplossing - die uiteindelijk bijna twee jaar op zich laat wachten - zijn de tunnels gedeeltelijk geopend om Roermond te ver-

lossen van doorgaand verkeer in de stad. De tevredenheid van Van Rey is van korte duur op deze openingsdag. Die middag om exact 13.41 uur gaat de Roertunnel 17 minuten dicht als er een te hoge vrachtwagen door probeert te rijden. Kan gebeuren. Om 16.27 uur begint de ellende pas echt. Een technische storing zorgt dat beide tunnels vijf uur lang op slot blijven. In de vijf-

## Verkeerspsycholoog: een slecht imago is hardnekkig

De stortvloed aan negatieve aandacht voor de A73-tunnels blijft na tien jaar nog altijd hangen. En dat is niet vreemd, legt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen uit. In de evolutie zijn onze hersens uit zelfbescherming ingesteld op

'zwartkijken'. Als weggebruikers eenmaal een bepaalde mening hebben, is die moeilijk te veranderen. Elke keer als de tunnels even dicht moeten voor onderhoud of een te hoge vrachtwagen, worden de critici bevestigd in hun

tien weken daarna zullen nog 169 sluitingen volgen.

### Open zenuw

De A73-tunnels worden meteen na die opening landelijk onderwerp van spot. Tien jaar zijn inmiddels verstreken. Nog altijd lijken de tunnels een open zenuw, weet tunnelbeheerder Geert-Jan Schoones van Rijkswaterstaat. „Er hoeft maar iets te gebeuren en iedereen

eigen gelijk. „Toegeven dat Rijkswaterstaat uit vaklui bestaat of dat de tunnel een succes is, betekent in feite toegeven dat je het eerst verkeerd had. Dat doen we niet graag.“ Het imago kan een boost krijgen als een betrouw-

bare buitenstaander zegt dat de tunnels goed functioneren. De ANWB, bijvoorbeeld. „Als zij dat zeggen, klinkt het een stuk beter dan wanneer Rijkswaterstaat dat zelf moet gaan roepen“, geeft Tertoolen als tip mee.

roept: 'Zie je wel, áltijd weer die tunnels.'"

### Rapportcijfers

Dat terwijl de harde cijfers juist uiterst positief zijn. De doorgangen zijn bijna 99 procent van de tijd open, ruim meer dan de wettelijke norm van 90 procent. En als ze dicht zijn, is dat meestal wegens gepland nachtelijk onderhoud. Mooie rapportcijfers, zeker als je bedenkt dat het verkeer op de A73 in die tien jaar verdubbelde. De grote camerastoring in 2016 was het laatste échte technische euvel. Sinds het probleem is opgelost, draaien de tunnels 'verschrikkelijk stabiel' en veilig, aldus Schoones.

In tien jaar tijd gebeurden er wel ongelukken in de tunnels, maar echte calamiteiten deden zich niet voor. „Ik kan je foto's laten zien van de brand in de Mont Blanc-tunnel, ik ben blij dat we dat soort zaken hier niet hebben meegemaakt“,

ACHTERGROND  
TIEN JAAR  
TUNNELS A73

stelt Schoones. Het was mede die brand die er destijds toe leidde dat Roermond strenge veiligheidssystemen stelde aan de A73-tunnels. De op aandringen van de gemeente ingebouwde drukluchtschuim- en watermistssystemen zorgden destijds voor veel technische ellende en zouden tegenwoordig niet meer ingebouwd worden als ze niet perse nodig zijn om de brandveiligheid te garanderen. Toenmalig verkeersminister Camiel Eurlings zorgde daar persoonlijk voor. Hij paste de wet aan zodat voortaan alleen nog standaard materiaal in tunnels mocht hangen. Een verstandig besluit, denkt Schoones. „Kijk maar naar de tunnel in Maastricht. Die had veel minder problemen.“

### Vluchtstrook

Met die nieuwe wetgeving had de Swalmentunnel ook anders gebouwd kunnen worden. Als daar een vluchtstrook in had gezeten,

waren alle veiligheidssystemen overbodig geweest omdat de tunnel dan feitelijk niet meer dan een breed viaduct zou zijn. Maar dat is wetenschap achteraf. De wetgeving was toen gewoon anders, stelt Schoones. Of de nieuwe wetgeving betekent dat de twee omstreken blussystemen bij de komende grote renovatie van de A73-tunnels verdwijnen, is onduidelijk. „Daar zullen we dan sowieso eerst met Roermond over in gesprek moeten.“

Reageren?  
paul.bots@delimburger.nl



**2009** » Het lukt niet de veiligheidssystemen aan de praat te krijgen. Verkeersminister Camiel Eurlings besluit dat systemen vervangen worden door standaard materiaal. De tunnels moeten daarvoor weer weken dicht. Op 1 december, bijna twee jaar na deadline, gaan de tunnels echt helemaal open.

## A73 economische motor Roermond

Sinds de opening van de A73-tunnels is het verkeer op de snelweg verdubbeld. De weg zorgt ook voor economische ontwikkelingen. De A73 heeft de logistieke hotspot Venlo dichterbij Roermond gebracht, stelt die laatste gemeente in een recente economische visie. De logistieke sector in Roermond kan daarvoor profiteren. Rijkswaterstaat ziet die ontwikkeling ook. Bij de aansluiting met de A2 in Echt ontstond een nieuw bedrijventerrein waar onder andere Action een groot logistiek centrum bouwde. Dat trekt ook weer extra verkeer aan. Voor de middenstand in Roermond is de snelweg een zegen, vertelt

Wim Cox, horecaondernemer en voorzitter van de Ondernemersvereniging Retailpark Roermond. Door de A73 komen ook klanten uit Venlo en Sittard makkelijker naar Roermond. „Bij de opening van het outletcenter werd gezegd dat klanten in een straal van 90 minuten de doelgroep zijn. Door de snellere verbinding is die groep gegroeid.“ Het Retailpark was er zonder A73 nooit geweest, verzekert Cox. De gemeente - met name de later wegens corruptie veroordeelde wethouder Jos van Rey - heeft destijds razendsnel gereageerd op de ontwikkelingen. „We moeten blij zijn dat die weg destijds niet op de westoever van de Maas is gelegd.“