

Vergaderjaar 2016–2017

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 augustus 2017

Met deze brief informeer ik u over de brandwerendheid bij een viertal wegtunnels bij Rijkswaterstaat. Aanleiding is een onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat waaruit blijkt dat – ingeval van een extreem grote brand – er sprake kan zijn van een verminderde brandwerendheid van beton dat in tunnels is gebruikt die na 2008 zijn opgeleverd: de Salland-Twentetunnel (N35), de Ketheltunnel (A4), de Tweede Coentunnel (A10) en de Koning Willem Alexandertunnel (A2). Deze eerste bevindingen geven aanleiding tot het doen van nader onderzoek, het maken van operationele afspraken en het treffen van aanvullende maatregelen op korte termijn opdat de hulpdiensten (onder andere de brandweer) hun werk bij een brand veilig kunnen blijven doen. De wegtunnels zijn veilig voor de weggebruikers.

Alvorens in te gaan op de nieuwe informatie schets ik de context van de veiligheid van wegtunnels. De veiligheidseisen voor tunnels zijn – naar aanleiding van enkele grote tunnelbranden in de Alpen – in 2004 vastgelegd in een Europese richtlijn. Nederland heeft deze richtlijn in 2006 geïmplementeerd en daarbij strengere eisen ingevoerd dan de Europese richtlijn voorschrijft. De Nederlandse tunnels behoren dan ook tot de veiligste van Europa. Tunnels hebben veel veiligheidssystemen ondermeer om de impact van een brand te beperken dan wel het vluchtproces maximaal te ondersteunen. Deze systemen zijn opgenomen in de Landelijke Tunnelstandaard. Bij de bouw van tunnels wordt verder kritisch gekeken naar het ontwerp, de constructie en de keuze van materiaal. Zo wordt er onder andere hitte-werende bekleding en/of beton toegepast dat bestand is tegen een grote brand.

In 2000 werd met brandproeven vastgesteld dat beton in wegtunnels in hoge mate brandwerend is. Er zijn nieuwe brandproeven uitgevoerd om de brandwerendheid van het in wegtunnels gebruikte beton te herbevestigen. Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat de betonsoort die wordt gebruikt in een aantal wegtunnels, bij extreem hoge temperaturen minder lang standhoudt dan eerder werd verondersteld. Experts

hebben aangegeven dat waarschijnlijk een verandering in de samenstelling van het beton vanaf 2008 is geïntroduceerd waardoor dit zich kan voordoen.

Voor een goed begrip van de situatie is van belang dat de kans op een extreem grote brand in een wegtunnel zeer klein is en zich in ons land ook nog nooit heeft voorgedaan. Bekende vrachtwagenbranden uit de Nederlandse geschiedenis zijn de brand in de Velsertunnel (1978) en de brand in de Heinenoordtunnel (2014), beiden met circa een kwart van de intensiteit dan waarmee de proef is gedaan. De brand in de Mont Blanc-tunnel (1999), die indertijd mede aanleiding gaf tot nieuwe Europese regelgeving, had eveneens een lagere intensiteit.

Van de vier wegtunnels die nu in beeld zijn kan, op basis van de resultaten van de uitgevoerde brandproeven, op dit moment niet met zekerheid gesteld worden dat wordt voldaan aan de brandwerendheidseisen. De situatie is daarmee gewijzigd ten opzichte van de situatie ten tijde van de verkregen openstellingsvergunning. Of dit ook in andere wegtunnels van Rijkswaterstaat het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Dat laat ik onderzoeken.

Bij het analyseren van de mogelijke gevolgen is uitgegaan van een worst case benadering, waarbij op basis van conservatieve aannames zeer behoedzame schattingen zijn gemaakt.

Hieruit blijkt dat:

- de wegtunnels veilig gebruikt kunnen worden door de weggebruikers;
- met de hulpdiensten (onder andere de brandweer) aanvullende afspraken moeten worden gemaakt om hun werk bij en brand veilig te kunnen doen.

De specifieke situatie is per tunnel in beeld gebracht en met de betreffende gemeente (in de rol van wettelijk Bevoegd Gezag) en hulpdiensten besproken.

Ook is de onafhankelijk Veiligheidsbeambte Wegtunnels om advies gevraagd. Het advies van de Veiligheidsbeambte is bij deze brief gevoegd¹. Ik neem de verstrekte adviezen onverkort over.

Op basis van de conclusies van Rijkswaterstaat en het advies van de Veiligheidsbeambte Wegtunnels is in gezamenlijkheid door Rijkswaterstaat, gemeente en hulpdiensten, per tunnel een set van operationele maatregelen uitgewerkt en overeengekomen. Deze zijn als bijlage bij deze brief gevoegd².

Gelet op de aannames en onzekerheden heb ik besloten een aantal vervolgonderzoeken in gang te zetten. Deze onderzoeken hebben betrekking op:

- 1) Onderzoek naar tunnels die zijn opgeleverd tussen 2000 en 2008. Hiermee wil ik uitzoeken of (en zo mogelijk uitsluiten dat) het risico van verminderde brandwerendheid zich ook voor 2008 kan hebben voorgedaan.
- 2) Een analyse van mogelijke gevolgen voor de wegtunnels in aanbouw;
- 3) Onderzoek naar combinaties van beton en brandwerende platen. Hiermee wordt een beter beeld verkregen van de feitelijke situatie in de tunnel en mogelijke oplossingsrichtingen.

In dit traject wordt Rijkswaterstaat bijgestaan door externe deskundigen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Zodra ik uitkomsten heb van genoemde onderzoeken dan wel andere relevante informatie heb verkregen, zal ik Uw Kamer nader informeren.

Met andere tunnelbeheerders (gemeenten, provincies en ProRail) wordt de beschikbare informatie gedeeld om hen in staat te stellen voor de tunnels in hun beheer de situatie in beeld te brengen en zo nodig actie te ondernemen. Ook het overkoepelend overleg met de landelijke hulpdiensten over tunnelveiligheid is door mij op de hoogte gebracht.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus