

Vergaderjaar 2009–2010

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de beantwoording van de vragen van de leden Koopmans en Mastwijk over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 222).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 1 december 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Vacature (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

Waarom vindt u dat regels voor tunnels voor de modaliteit «auto» tot de verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat behoren, maar tunnels voor de modaliteit «metro» tot de verantwoordelijkheid van Wonen, Wijken en Integratie?

VenW is verantwoordelijk voor de regelgeving voor het *veilig gebruik* van rail- en wegvervoer. Dit geldt ook voor rail- en wegvervoer in tunnels.

De VROM/WWI-regelgeving stelt *bouwkundige eisen* aan bouwwerken en eisen aan het *brandveilig gebruik* van bouwwerken in het Bouwbesluit respectievelijk Gebruiksbesluit. Tunnels zijn bouwwerken en vallen daarom onder deze regelgeving.

De regelgeving van VenW en VROM/WWI vullen elkaar aan.

2

Kunt u een overzicht geven van welke bewindspersoon regels stelt voor respectievelijk fietsers- en voetgangerstunnels, alsmede voor aquaducten? Acht u het mogelijk er/of wenselijk om te komen tot een integraal beleid voor verkeerstunnels, ongeacht de modaliteit?

Zoals bij antwoord 1 genoemd, worden de bouwkundige eisen en de eisen voor brandveilig gebruik van bouwwerken gesteld door VROM/WWI. Dit geldt dus ook fietsers- en voetgangerstunnels, en aquaducten. Voor zover het betrekking heeft op de vervoersveiligheid worden er eisen gesteld door VenW.

Er bestaat reeds integraal beleid voor tunnels. Dit beleid is verwoord in de Beleidsnota Tunnelveiligheid (Kamerstuk 2003–2004, 29 296, nr. 2 en 2004–2005, 29 296, nr. 3). Hiermee hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties invulling gegeven aan een meer consequente en gestructureerde aanpak van de veiligheidsaspecten bij het ontwerp, de bouw en het gebruik van tunnels in Nederland.

3

Kunt u aangeven waarom het «safe haven» principe nu tot nieuw beleid wordt verheven? Zijn er andere principes denkbaar die ook tot een acceptabel veiligheidsniveau kunnen leiden? Kunt u inzicht geven in de relatie tussen kosten en baten van deze keuze ten opzichte van alternatieven?

Het «safe haven» principe is een reeds geruime tijd toegepaste beheersingsmaatregel op basis van risicoanalyses. Er zijn twee andere principes die tot een acceptabel veiligheidsniveau leiden, namelijk (1) het direct stilzetten van de tram of metro en vervolgens ontruimen en evacueren naar een belendende tunnelbuis of (2) evacueren via een nabij gelegen noodtrappenhuis naar maaiveld. Voor beide principes dienen de ervoor benodigde constructies aanwezig te zijn of tegen acceptabele kosten alsnog aangelegd te kunnen worden.

Bij het «safe haven» principe worden de kosten gespreid over de infrastructuur, materieel en exploitatie. Dit is vaak het meest effectief en kostenefficiënt.

Evacueren via een belendende tunnelbuis is alleen mogelijk als er sprake is van gescheiden tunnelbuizen en die zijn bij tram en metro qua bouw en exploitatie niet altijd nodig, dan wel mogelijk in binnensteden.

Een noodtrappenhuis drukt geheel op het budget van de tunnelbouwer en is doorgaans duur in vergelijking met de andere opties. Bovendien zijn noodtrappenhuizen niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld onder vaarwegen, of onder dichte bebouwing.

4

Bent u op de hoogte van het feit dat, ook ruim een decennium na de door u genoemde brand in Londen Kings Cross-St Pancras, in Londen een metrotunnel [Jubilee Line Extension] is geopend waarbij het «safe haven» principe niet wordt toegepast? Kunt u voorbeelden noemen uit het buitenland waar het «safe haven» principe wel al is toegepast?

Ja, daarvan ben ik op de hoogte. Op een aantal andere lijnen van London Underground is, afhankelijk van de van toepassing zijnde risicoanalyses, het «safe haven» principe toegepast. Dat zijn bijvoorbeeld de «tube» lijnen waar de tunnel diameter beperkt is en er geen extra vluchtwegen kunnen worden aangelegd.

5

Is het de bedoeling om het «safe haven» principe verplichtend op te leggen voor alle bestaande tram- en metrotunnels in Nederland? Gebeurt dit in het buitenland ook?

Nee, zie ook het antwoord op vraag 3. Het «safe haven» principe is geen beleid, maar één van de mogelijke beheersingsmaatregelen op basis van risicoanalyse en -management. Ook in het buitenland wordt deze maatregel niet verplichtend opgelegd.

6

Kunt u aangeven wat de maximale frequentie is bij toepassing van het «safe haven» principe op de diverse metrolijnen en tramtunnels in Nederland? Acht u het wenselijk om de maximale frequentie voor de resterende levensduur van alle metrotunnels in Nederland nu te beperken?

Nee, er is geen maximale frequentie bij het safe haven principe aan te geven omdat deze afhankelijk is van de lokale situatie, zoals perronlengte, treinlengte, afstand tussen stations en beperkingen vanuit de omgeving. Ik acht het niet wenselijk de maximaal mogelijke frequentie voor de resterende levensduur van alle metrotunnels in Nederland te beperken, overigens is dit ook niet de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van VenW.

7

Zal het «safe haven» principe ook worden opgelegd voor de tramtunnel in Den Haag? Zo ja, welke effecten heeft dit op de exploitatie? Zo nee, welk principe zorgt hier dan voor voldoende veiligheid?

Zie ook het antwoord op vraag 3.

Stadsregio Haaglanden, verantwoordelijk voor de tunnels in het stadstramsysteem, heeft het safe haven principe niet opgelegd voor de tramtunnel onder de Kalvermarkt en de Grote Houtstraat in Den Haag. Reden hiervoor is dat beheersingsmaatregelen genomen zijn in aantal vluchtgangen en hogere plafonds in de tunnels.