

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

222

Vragen van de leden **Koopmans** en **Mastwijk** (beiden CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam. (Ingezonden 2 juli 2009)

1
Kent u de discussie over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam, zoals onder andere geadresseerd in de brief van de stadsregio aan de regiораadsleden?¹

2
Herinnert u zich het algemeen overleg over de tunnels in de A73 van 23 april 2009, waarbij u toezegde de tunnelwetgeving te zullen evalueren, omdat u het gevoel had dat wij in Nederland met tunnelwetgeving «een beetje zijn doorgeslagen»?

3
Is het waar dat er nog een verdere aanscherping van de tunnelregelgeving aan zit te komen, waardoor de Stadsregio Amsterdam er rekening mee zou moeten houden dat de onlangs gerenoveerde tunnel opnieuw aangepast zou moeten worden? Zo ja, hoe verhoudt deze aanscherping zich tot uw uitspraken in het algemeen overleg van 23 april 2009?

4
Is het voor te stellen dat deze aanscherping van de regelgeving

ertoe zou kunnen leiden dat er niet meer dan 24 metro's per uur door de tunnel kunnen rijden? Wordt hier een vergelijkbaar veiligheidsniveau voorgeschreven als in steden als Parijs, Londen en Berlijn, waar tot 36 metro's per uur door veel diepere, oudere en krappere tunnels rijden?

5
Kunt u aangeven op welke termijn wij de evaluatie van de tunnelwetgeving kunnen verwachten?

¹ Stadsregio Amsterdam, brief aan de leden van de Regioraad d.d. 19 juni 2009
<http://www.stadsregioamsterdam.nl/contents/pages/67770/20090619briefregioraadsleden-pve-lijn51.pdf>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens staatssecretaris Huizinga-Heringa (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 5 oktober 2009)

1
Ja.

2
In dat algemeen overleg is inzake de wegtunnels toegezegd: «dat ik zelf tot een evaluatie van de tunnelwetgeving zal aanzetten. Die evaluatie zal niet alleen betrekking hebben op het proces rondom een complexe tunnel als de Roertunnel. In die evaluatie zal ook de kritische vraag worden gesteld

of wij niet een beetje doorslaan. Dat geldt met name voor stadstunnels.»

3
De tunnelregelgeving betreft wegtunnels. Voor tramen metrotunnels bestaat op dit moment geen regelgeving. Die regelgeving komt er wel. De minister voor Wonen, Wijken en Integratie heeft reeds geruime tijd een herziening van het Bouwbesluit in voorbereiding. Hierin worden voorschriften voor metro- en tramtunnels opgenomen. Het gaat daarbij om bouw- en gebruiksvoorschriften voor nieuwe tunnels. Ten aanzien van de bestaande metrotunnels in Rotterdam en Amsterdam zijn maatregelen geformuleerd om de brandveiligheid aan te passen naar de laatste inzichten. Hierin investeert de staatssecretaris 62,5 miljoen euro, verdeeld over een aantal jaren. De meeste van die maatregelen zijn reeds geïmplementeerd. Alleen de bouw van extra vluchtgangen moet nog worden gerealiseerd. Na deze aanpassingen voldoen de tunnels aan de laatste inzichten omtrent brandveiligheid.

4
Zoals wij antwoordden bij vraag 3 is de regelgeving ten aanzien van metro- en tramtunnels nog in ontwikkeling en is er van een aanscherping geen sprake. Die

regelgeving zal gaan om nieuw te bouwen metro- en tramtunnels. Uiteraard zijn er nu reeds maatregelen getroffen in verband met mogelijke risico's in bestaande metrotunnels. Voor de metro-exploitatie wordt uitgegaan van een «safe haven» principe, dat wil zeggen dat een metro in geval van een verstoring van welke aard ook kan doorrijden naar het eerst volgende station. Het voorliggende baanvak moet daartoe vrij zijn. In deze opzet is de frequentie waarmee gereden kan worden afhankelijk van de rijtijd tussen twee stations. Hiermee is niet gezegd dat de frequentie bij het «safe haven» principe is beperkt tot maximaal 24 treinen per uur. Los van het «safe-haven» principe is de huidige praktijk dat er in ons land niet meer dan 24 metro's per uur per richting door de tunnels rijden. U noemt voorbeelden van Londen en Berlijn waar u veel krappere tunnels heeft aangetroffen die tot 36 keer per uur per richting worden bereden. Het «safe haven» principe wordt daar niet gehanteerd. Die tunnels zijn meer dan 100 jaar oud. Dergelijke krap gedimensioneerde systemen worden daar nu ook niet meer gebouwd. Wij willen u erop attenderen dat de tunnelbrand in Londen in 1987, waar vele slachtoffers vielen, internationaal aanleiding vormde tot nader onderzoek naar brandveiligheid van metrotunnels.

5

Op dit moment wordt bezien op welke wijze deze evaluatie het beste kan worden uitgevoerd. De verwachting is dat u nog dit jaar wordt geïnformeerd over de opzet en planning van de evaluatie.