

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 7895

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

VENW/DGMo-2009/6670

Uw kenmerk

2009Z13057

Bijlage(n)

-

Datum 2 oktober 2009
Onderwerp Kamervragen metrotunnel Amsterdam

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoorden wij de vragen die de leden Koopmans en Mastwijk hebben gesteld over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam.

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 regioraadsleden?

1

Ja.

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'?

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

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?

3

De tunnelregelgeving betreft wegtunnels. Voor tram- en 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.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
-

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/6670

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?

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

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

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.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum

-

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/6670

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Ir. Camiel Eurlings

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa