

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

**3793**

Vragen van het lid **Koopmans** (CDA) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *de uitvoering van de aanbevelingen van de Raad voor de Transportveiligheid over de Schipholtunnelbrand*. (Ingezonden 20 augustus 2009)

1

Hoe staat het met de uitvoering van de aanbevelingen van het rapport van november 2003 van de Raad voor de Transportveiligheid (nu Onderzoeksraad voor de Veiligheid) over de Schipholtunnelbrand op 11 juli 2001? Waarom zijn niet alle aanbevelingen uitgevoerd?

2

Hebt u de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat en/of de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid al gevraagd om onderzoek te doen naar de feiten, de oorzaken, de gevolgen van de calamiteit in de Schipholtunnel op 2 juli 2009 en het optreden van de verantwoordelijke instanties? Of ligt het meer voor de hand dat de Onderzoeksraad voor de Veiligheid de genoemde situatie verder onderzoekt?

**Toelichting**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Gent (GroenLinks), ingezonden

20 augustus 2009 (vraagnummer 2009Z14928) en het lid Roemer (SP), ingezonden 20 augustus 2009 (vraagnummer 2009Z14929).

**Antwoord**

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 9 september 2009)

1

In dit rapport staan de volgende aanbevelingen:

a. ProRail wordt aanbevolen de ontwikkeling van haar veiligheidsmanagementsysteem en de toepassing van veiligheidsstudies (Safety Cases) voor complexe infrastructurele werken de benodigde prioriteit te blijven geven teneinde ook de brandveiligheid van de Schipholtunnel en de kwetsbaarheid voor brand in de tunnel met de daarin toegepaste systemen waar nodig te verbeteren.

ProRail heeft een vastgesteld en door de Inspectie Verkeer en Waterstaat goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem. Ook voert ProRail veiligheidsstudies uit. Op basis van specifieke veiligheidsstudies voor de Schipholtunnel heeft ProRail concrete verbetermaatregelen met betrekking tot de brandveiligheid in gang gezet.

Een aantal daarvan is inmiddels afgerond.

b. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen te onderzoeken op welke wijze de vigerende regels voor brandpreventie kunnen worden verbeterd om de verschillen tussen de tijdens de bouw gehanteerde normstelling en de normen waaraan tunnels volgens de huidige inzichten zouden moeten voldoen, op te heffen. Op 8 juli 2005 is de *«Beleidsnota Tunnelveiligheid, deel B, Veiligheidseisen»* naar uw Kamer gestuurd. In opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van VROM en mijzelf zijn vervolgens de veiligheidseisen voor treintunnels nader onderzocht. Dit heeft geresulteerd in het rapport *«Veiligheidseisen voor treintunnels – Matchen van Europese TSI en nationale praktijk»* (januari 2008). In dit rapport worden zowel de aan nieuwe treintunnels te stellen eisen behandeld als de verbetering van de brandveiligheid van bestaande treintunnels. Mede op basis van dit rapport wordt momenteel onderzocht door de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van VROM en van Verkeer en Waterstaat hoe deze veiligheidseisen op de meest effectieve wijze vastgelegd kunnen worden in wet- en

regelgeving en/of in brancherichtlijnen.

c. De betrokken bedrijven ProRail en NS Reizigers worden aanbevolen hun organisaties zodanig aan te passen dat de brandweer in voorkomende gevallen direct van al de benodigde informatie kan worden voorzien.

Het calamiteitenbestrijdingsplan voor de Schipholtunnel is in overleg tussen ProRail, NS Reizigers en de brandweer aangepast. Hierbij zijn nadere afspraken vastgelegd om ervoor te zorgen dat de brandweer in voorkomende gevallen direct van al de benodigde informatie is voorzien.

d. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen om de organisatie van de ongevallen- en calamiteitenbestrijding zodanig in te richten dat al de informatie vereist om een calamiteit doelmatig te bestrijden snel kan worden ingewonnen.

De in de veiligheidsregio's samenwerkende gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de vormgeving van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het onlangs aan de Tweede Kamer aangeboden «ontwerpbesluit veiligheidsregio's» biedt daarvoor het kader. Dit ontwerpbesluit bevat eisen aan de organisatie van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. De veiligheidsregio Kennemerland heeft inmiddels haar organisatie vrijwel volledig conform dit ontwerpbesluit ingericht.

e. De gemeente Haarlemmermeer en ProRail wordt aanbevolen de brandbestrijding en brandpreventie in de Schipholtunnel in overleg met de Schiphol Groep te integreren in de bestaande systemen voor de luchthaven.

Sinds enige jaren vindt er periodiek overleg plaats tussen de brandweer Haarlemmermeer, de Schiphol Groep en ProRail. In dit overleg vindt afstemming plaats over onder meer de hulpverlening en de bestrijding van veiligheidsincidenten in de Schipholtunnel. Het resultaat van deze afstemming is onder meer uitgewerkt in geactualiseerde versies van het crisisbestrijdingsplan en van het calamiteitenbestrijdingsplan voor de Schipholtunnel. Het betreft onder meer afspraken over onderlinge alarmering, coördinatie en waarneming van bepaalde taken bij incidenten.

Overigens zal in het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid uitvoert ook onderzocht worden in hoeverre deze aanbevelingen zijn opgevolgd.

2

Zie het antwoord op vraag 1 van het lid Roemer (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 3792). De Onderzoeksraad voor de Veiligheid kan zelfstandig beslissen over een eventueel nader onderzoek.