



Commissie VW

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat

Plaats en datum: Den Haag, 14 oktober 2009
Betreft: Vragen over metrotunnels
Ons kenmerk: 2009Z18537/2009D49934

Geachte heer Eurlings,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 14 oktober 2009 is gesproken over uw antwoorden d.d. 5 oktober 2009 op de vragen van de leden Koopmans en Mastwijk (beiden CDA) over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam.

Naar aanleiding van deze antwoorden legt de commissie graag de volgende (aanvullende) vragen over tunnels voor verschillende vervoersmodaliteiten aan u voor.

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?
2. Kunt u een overzicht geven van welke bewindspersoon regels stelt voor respectievelijk fietsers- en voetgangerstunnels, alsmede voor aquaducten? Acht u het mogelijk en/of wenselijk om te komen tot een integraal beleid voor verkeerstunnels, ongeacht de modaliteit?
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?
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 [1] 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?
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?

[1] Jubilee Line Extension

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.vw@tweedekamer.nl

6. Kunt u aangeven wat de maximale frequentie is [2] 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?
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?

Hoogachtend,

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,

I.B. Sneep

[2] Zie de antwoorden d.d. 5 oktober 2009 op de vragen van de leden Koopmans en Mastwijk (beiden CDA) over de toekomst van de metrotunnel in Amsterdam: "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."

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.vw@tweedekamer.nl