

Tunnels niet bestand tegen grote brand

Vier tunnels zijn mogelijk niet brandwerend genoeg, bevestigt minister Schultz. Ook Amsterdam laat vijf tunnels onderzoeken.

Door onze medewerker **Mira Sys**

AMSTERDAM. Vier Nederlandse tunnels die aangelegd zijn na 2008 voldoen mogelijk niet aan de strengste brandveiligheidseisen. Dat schreef minister Schultz van Haagen (Infrastructuur en Milieu, VVD) deze week aan de Tweede Kamer. Het gaat om de Tweede Coentunnel in Amsterdam (A10), de Ketheltunnel tussen Schiedam en Vlaardingen (A4), de Salland-Twentetunnel in Nijverdal (N35) en de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht (A2).

1 | **Waarom zijn de tunnels mogelijk niet veilig genoeg?**

De betonsoort die wordt gebruikt in deze vier nieuwe tunnels is minder brandwerend dan gedacht, blijkt uit onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat. Een tunnelconstructie zou

het bij een grote brand ongeveer twee uur moeten uithouden, maar bij deze betonsoort is dat minder, bevestigt een woordvoerder van de gemeente Amsterdam. Hulpdiensten hebben bij een dergelijke brand daarvoor minder tijd om hun werk te kunnen doen.

2 | **Wat was de aanleiding voor het tunnelonderzoek?**

In het verleden zijn verschillende vergunningen voor tunnels afgegeven, op basis van brandproeven met beton in het jaar 2000, mailt een woordvoerder van Rijkswaterstaat. De productie en de samenstelling van beton is in de loop van de jaren veranderd en daarom waren er nieuwe brandproeven nodig. Hieruit bleek dat het beton in bepaalde tunnels bij „extreem hoge temperaturen” minder lang standhoudt dan gedacht, schrijft de minister. Een nieuwe betonsamenstelling die sinds 2008 is gebruikt is een mogelijke verklaring, volgens deskundigen.

3 | **Welke maatregelen gaat de overheid nu nemen?**

De minister heeft een aantal vervolg-



De **Ketheltunnel** (A4) krijgt „verhoogde aandacht”, zegt minister Schultz.

onderzoeken gelast, ook naar bijvoorbeeld tunnels die tussen 2000 en 2008 zijn gebouwd en tunnels in aanbouw. Op korte termijn worden verschillende maatregelen voor de vier tunnels in kwestie genomen. De Ketheltunnel krijgt de komende tijd bijvoorbeeld „verhoogde aandacht” van Rijkswaterstaat. Bij een brand worden trams, fietsers en voetgan-

gers van het tunneldak geweerd. In de Koning Willem-Alexandertunnel wil de overheid files zo veel mogelijk gaan voorkomen om de veiligheid in de tunnel te bevorderen. Amsterdam gaat los hiervan vijf gemeentelijke verkeerstunnels onderzoeken, waarvan er twee na 2008 zijn gebouwd. Het gaat om de Michiel de Ruijter-tunnel en de Spaarndammertunnel.

4 | **Zijn er risico's voor weggebruikers in de tunnels?**

Ondanks alle overheidsmaatregelen zijn de tunnels „veilig voor de weggebruikers”, laat de minister weten. Ook benadrukt ze dat het onderzoek van Rijkswaterstaat is gebaseerd op een extreme brand, en dat de kans hierop erg klein is. Bij zo'n theoretische brand zou in totaal 200 megawatt aan energie vrijkomen. (Ter vergelijking: bij een grote vrachtwagenbrand komt meer dan 50 megawatt vrij, volgens Rijkswaterstaat.) „Een dergelijke brand is voor zover wij weten nog nooit voorgekomen” op Nederlandse wegen, zegt Schultz. Bovendien behoren de Nederlandse tunnels volgens haar tot de veiligste van Europa. „De veiligheidseisen [...] zijn - naar aanleiding van enkele grote tunnelbranden in de Alpen - in 2004 vastgelegd in een Europese richtlijn. Nederland past strengere eisen toe dan de Europese richtlijn voorschrijft”, aldus de minister. Het grootste risico van een extreme tunnelbrand zou materieel zijn, volgens een woordvoerder van gemeente Amsterdam. Een tunnel die bij brand sneller in elkaar zakt, is moeilijker te redden.

FOTO ROBIN VAN LONKHUIJSEN/ANP