



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Entrada 600
1114 AA Amsterdam-Duivendrecht

Postbus 2181
1000 CD Amsterdam
Telefoon 020 255 3000

Retouradres: Gemeente Amsterdam, Postbus 2181, 1000 CD Amsterdam

Aan de leden van de Raadscommissie
Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid

Datum 7 april 2020
Ons kenmerk MET/SBZ/UIT/00198
Uw kenmerk
Behandeld door Paul Kleyn, Metro en Tram

Kopie aan
Bijlage(n)

Onderwerp Gedoogbeslissing Oostlijn

Geachte leden van de raadscommissie,

Het college van B en W heeft 3 maart 2020 ingestemd met het aanvragen van een gedoogbeslissing voor de Oostlijntunnel aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD) voor het niet voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Deze beslissing is inmiddels door de OD genomen. In deze brief ga ik in op de betekenis van een dergelijke gedoogbeslissing, en welke stappen worden gezet om te voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Eerder bent u in de eerste kwartaalrapportage 2019 van het project Stationsrenovatie Oostlijn geïnformeerd over de onderliggende (brand-) veiligheids- situatie in het ondergrondse deel van de Oostlijn tunnel. In september 2019 is ook de raadscommissie Ruimtelijke Ordening bij de bespreking van het risicodossier Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied hierover geïnformeerd.

Wat is het probleem?

De Oostlijntunnel (inclusief stations) stamt uit de jaren '70. In 2008 is gestart met het renoveren van de Oostlijntunnel en de stations. De daarin aanwezige voorzieningen zijn aangepast aan de actuele veiligheidseisen. Die aanpassingen zijn stapsgewijs in opeenvolgende projecten gedaan op drie niveaus: in de tunnel, op de perrons en in de verdeelhallen.

De renovatie op perronniveau is afgerond in 2014 en daarbij is een gebruiksmelding gedaan bij de OD. De OD heeft deze gebruiksmelding geaccepteerd onder voorwaarden. Een van die voorwaarden was om aanvullende inzichten (windeffecten) bij de volgende renovatie mee te nemen in de berekeningen.

Op dit moment wordt op twee punten nog niet aan het Bouwbesluit 2012 voldaan:

- De juiste werking en het onderhoud van de brandveiligheidsinstallaties kan nog niet volgens de wettelijke voorgeschreven wijze aan de hand van certificaten worden aangetoond. Het gaat hierbij voornamelijk om het integreren van de in verschillende projecten aangebrachte voorzieningen.
- Rekening houdend met recente inzichten van verspreiding van rook en hitte kan op de metrostations Nieuwmarkt en Centraal Station nog niet worden aangetoond dat wanneer er sprake is van een zeer ernstige brand in een metrovoertuig (waarvan de kans dat dit gebeurt bijzonder klein wordt geschat), er meer mensen in het station zijn dan veilig kunnen ontluchten. Metingen hebben uitgewezen dat deze situatie zich bij de stations Nieuwmarkt en Centraal Station alleen voordoet indien er een ernstige brand plaatsvindt vlak na een grote verstoring.

Waarom komen deze problemen nu naar boven?

Voor de gebruiksmelding na afronding van het project Stationsrenovatie zijn in 2018 nieuwe berekeningen gemaakt om de verspreiding van rook en hitte te bepalen. Hierbij is op aanwijzing van de OD een geavanceerder model gebruikt dat rekening houdt met wind en tocht. Dit was een randvoorwaarde vanuit de OD voortkomend uit de gebruiksmelding 2014. Na de renovatie is per ondergronds station in de Oostlijn de wind en tocht gemeten en in het geavanceerdere rekenmodel ingevoerd. Uit de nieuwe berekeningen blijkt dat wind en tocht aanzienlijke invloed hebben op rook- en warmteverspreiding in de stations Nieuwmarkt en Centraal. Vervolgens zijn er op basis van deze nieuwe resultaten voor beide stations nieuwe ontruimingsberekeningen gemaakt. Aan de hand hiervan is berekend hoeveel mensen het station veilig kunnen ontluchten voordat rook en/of hitte dit verhinderen. Voor station Nieuwmarkt zijn dit 500 mensen en voor Centraal Station (Oost) 1250 mensen. In 2019 zijn tellingen van het aantal aanwezige reizigers op beide stations uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat in geval van een exploitatiestoring in de spits waarbij een complete trein uitvalt deze aantallen kunnen worden overschreden. Dit uitzonderlijke geval is gemeten vlak na een verstoring van het metroverkeer waardoor dit tijdelijk heeft stilgelegen.

Parallel aan dit proces is geconstateerd dat als gevolg van de gefaseerde aanpak van de renovatie van de Oostlijn een aantal voorzieningen nog onvoldoende zijn geïntegreerd en nog niet zijn aangesloten op het centrale besturingssysteem. Hierdoor voldoen de brandveiligheidsinstallaties nog niet aan de formele eis om werking aan de hand van certificering aan te tonen.

Wat is er nodig om wel volledig te voldoen aan het Bouwbesluit 2012?

Het ontbreken van certificaten voor de brandveiligheidsinstallaties wordt opgelost door de lopende werkzaamheden spoedig af te ronden. Desondanks zijn de installaties operationeel, onderhouden en getest. De Oostlijntunnel is daarmee voldoende veilig voor exploitatie gedurende de periode dat de werkzaamheden worden afgerond.

Het probleem rondom de beschikbare vluchtcapaciteit op de stations Nieuwmarkt en CS (Oost) is weerbarstiger. Vooralsnog is één maatregel geïdentificeerd die dit probleem oplost. Dit betreft het weren van alle voertuigen waarvan de mate van onbrandbaarheid nog niet expliciet kan worden aangetoond. Momenteel is alleen van het nieuwste materieel (M5/M6) bekend dat deze voertuigen vrijwel onbrandbaar zijn. Van het oudere materieel is de brandlast niet bekend en daarom is in de berekeningen tot op heden een aanname gedaan.

Het weren uit de tunnel en stations van het oudere materieel (verder gebruiksbeperking genoemd) heeft grote consequenties voor het vervoersaanbod. Er zijn onvoldoende M5/M6 treinen om de huidige dienstregeling van lijn 51, 53 en 54 (lijnen die door de Oostlijntunnel gaan) te kunnen rijden. Daarnaast leidt dit ertoe dat op de drukste lijn (lijn 50) met oud materieel moet worden gereden met minder capaciteit. Deze gebruiksbeperking kan alleen worden geïmplementeerd als de huidige lijnvoering wordt gewijzigd. Hiervoor staat normaal meer dan 1,5 jaar voorbereidingstijd. De operationele voorbereiding binnen GVB neemt circa 6 maanden in beslag. Onmiddellijke invoering van de maatregel is daarmee onmogelijk.

Gezien de verstrekkende gevolgen van bovengenoemde maatregel hebben de bij het OV betrokken organisaties VRA, GVB en gemeente, in overleg met Omgevingsdienst en Brandweer, besloten om:

1. een second opinion uit te laten voeren naar de gehanteerde uitgangspunten en de mede daaruit volgende beschikbare ontruimingscapaciteit op de stations CS en NMT en de mogelijke overschrijding van deze ontruimingscapaciteit en;
2. een onderzoek uit te voeren naar alternatieve beheersmaatregelen en gebruiksbeperkingen om de veiligheid te borgen zonder dat dat impact heeft op de vervoerscapaciteit op korte en lange termijn. In de beschouwing hiervan zal rekening worden gehouden met de verwachte groei in het aantal reizigers.

De resultaten hiervan worden in juni verwacht. Het college heeft besloten de resultaten van zowel de second opinion als het onderzoek naar alternatieve maatregelen af te wachten. Mocht dit niet leiden tot andere inzichten dan zal het college de gebruiksbeperking (weren van alle voertuigen waarvan de mate van onbrandbaarheid nog niet expliciet kan worden aangetoond) per december 2020 opleggen. Dit betekent in de praktijk dat GVB uiterlijk in juni moet starten met de voorbereiding van wijzigingen in de lijnvoering en dit voorleggen aan de VRA.

Optie gedogen

Om sluiting van de ondergrondse delen van de Oostlijn voor de periode totdat volledig wordt voldaan aan het Bouwbesluit te voorkomen heeft het college op 3 maart ingestemd met het aanvragen van een gedoogbeslissing voor de Oostlijntunnel aan de OD. Dit is mogelijk gezien de onevenredige schade die zou ontstaan bij het sluiten van de Oostlijntunnel (significante daling OV-capaciteit en verhoging verkeersveiligheidsrisico's op maaiveld). De Omgevingsdienst, en haar adviseur de Brandweer, hebben ingestemd met het gedogen tot het afronden van de nog noodzakelijke werkzaamheden (uiterlijk op 31 december 2022) om uiteindelijk te voldoen aan het Bouwbesluit, mits compenserende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen zijn inmiddels getroffen waardoor het gebruik van de Oostlijntunnel verantwoord is tot de invoering

van de gebruiksbeperking. Het betreft onder andere verscherpt toezicht door GVB-personeel op zowel CS en Nieuwmarkt en de inzet van een brandwacht op Nieuwmarkt.

De gedoogbeslissing is inmiddels op 9 maart door de OD genomen.

Tot slot

Samen met wethouder Van Doorninck zal ik met betrokken partijen de voortgang op dit dossier de komende maanden bewaken en bespreken.

Over de uitkomst en resultaten van de second opinion en mogelijke alternatieve maatregelen zal ik u in juni 2020, of indien mogelijk eerder, verder informeren.

Een kopie van deze brief is ook verzonden aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sharon A.M. Dijkma', enclosed within a large, loopy oval shape.

Sharon A.M. Dijkma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit