

Vergaderjaar 2012–2013

33 125

Wijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in verband met het vaststellen van een veiligheidsnorm en het stellen van regels omtrent het gebruik van gestandaardiseerde uitrustingen en in verband met wijzigingen in het totstandkomingsproces van wegtunnels

D

NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING¹

Vastgesteld 25 februari 2013

De memorie van antwoord heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen. De commissie verzoekt de regering de nadere memorie van antwoord uiterlijk 22 maart 2013 toe te zenden.

Inleiding

De leden van de **PvdA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord van de regering. Deze leden hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met aandacht kennisgenomen van de antwoorden van de regering op de vragen van de commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening in het voorlopig verslag. Graag maken deze leden gebruik van de mogelijkheid om vervolgvragen te stellen.

Eenduidige normstelling

De leden van de **CDA**-fractie lezen in de memorie van antwoord dat het wetsvoorstel niet gericht is op het terugdringen van de kans op een risico (op een ongeval), maar zich slechts richt op de «de kans in relatie tot de gevolgen van het ongeluk», dus op de «mogelijke» gevolgen van een «eventueel» ongeluk.

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Putters (PvdA), Essers (CDA), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Witteveen (PvdA), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Smaling (SP), Vliegthart (SP), De Vries-Leggedoor (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), M. de Graaff (PVV), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteyn (PvdA)

Deze leden begrijpen verder uit de memorie van antwoord dat de doelstelling «eenduidigheid creëren op het gebied van tunnelveiligheid» aanleiding was om te komen tot de norm. Tegelijkertijd lezen deze leden dat bij de factoren die een rol spelen bij de keuze van een norm «de gewenste flexibiliteit» genoemd wordt. Gaarne krijgen de leden van de CDA-fractie een toelichting op wat moet worden begrepen onder «gewenste flexibiliteit» en waarop deze betrekking heeft.

Deze leden achten het een gemiste kans dat de norm niet gelijk voor alle tunnels ingevoerd wordt, maar slechts voor rijkstunnels. De regering geeft aan dat de vertegenwoordigers van de niet-rijkstunnels zich beraden op het ontwikkelen van een eigen standaard. Kan de regering helderheid geven over de stand van zaken in deze, over de rol die de minister in dit overleg speelt, alsook over op welke termijn verwacht wordt dat de niet-rijksoverheden helderheid zullen hebben (over de termijn waarop) hun voorstellen met betrekking tot een norm respectievelijk standaarduitrusting? Kan de regering toelichten hoe het «maatschappelijk haalbaar en aanvaardbaar risico» kan verschillen bij gemeente, Rijk en bedrijfsleven? Kan de regering bevestigen dat gemeentelijke en provinciale overheden vaak (geneigd zijn te) kiezen voor een lagere (dus goedkopere) norm?

De leden van de fractie van het CDA lezen voorts dat de regering vanwege de grote diversiteit aan risico's niet kiest voor een geïntegreerde veiligheidsnorm, maar in plaats daarvan per activiteit beziet welk risico aanvaardbaar wordt gevonden. Voor onderhavig wetsvoorstel is gekozen om aan te sluiten bij de normering voor externe veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Heeft de regering zich daarbij (mede) gebaseerd op het QRA-instrumentarium voor transport van gevaarlijke stoffen? Zo nee, op welk QRA-instrumentarium is dit wetsvoorstel dan gebaseerd? Zo ja, is de regering bekend met het resultaat van het onderzoek van de Adviesraad gevaarlijke stoffen uit 2006?² Als basis voor het advies over het gebruik van risicoberekeningen voor afwegingen in de ruimtelijke ordening ten aanzien van inrichting en transport, heeft de Adviesraad onderzoek gedaan naar het gehanteerde QRA-instrumentarium aangaande ammoniaktransport. Geconstateerd werd dat er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verifieerbaarheid en transparantie van de rekenmodellen en van de gegevens over ongevalfrequenties. De onderzoekers concludeerden dat «de input niet verifieerbaar is, helderheid ontbreekt inzake de grondslag van de berekeningen en de presentatie van de tussenresultaten, een volledig inzicht in de gemaakte keuzes ontbreekt, essentiële aannamen niet consistent zijn, niet bekend is welke uitkomsten het meest de realiteit benaderen, de schadegebieden onderlinge verschillen tonen die groter zijn dan de gehele zoneringsafstand» en concludeerden vervolgens dat de QRA-berekeningen bezwaarlijk «adequaat» genoemd kunnen worden. Is er een mogelijkheid dat het QRA-instrumentarium dat ten grondslag ligt aan onderhavig voorstel op een soortgelijke wijze tekort schiet respectievelijk kan de regering de garantie geven dat een dergelijke kritiek niet van toepassing kan zijn op het QRA-instrumentarium dat ten grondslag ligt aan onderhavig wetsvoorstel?

Kan de regering aangeven of respectievelijk in hoeverre tunnels onderdeel uitmaken van het wegennet? Indien dat niet het geval is, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering in de memorie van antwoord stelt dat bij het bepalen van een norm de afweging tussen maatschappelijke kosten en baten van belang is, waarbij de mate van vrijwilligheid waarmee iemand zich aan een bepaald risico blootstelt, ook

² Bijlage bij Kamerstukken II 2006/07, 30 373, nr. 11.

meeweegt. Gebruik van een tunnel is nagenoeg altijd op basis van vrijwilligheid, er zijn immers alternatieve routes. Op basis van de norm mag de kans op duizend of meer doden maximaal eens in de 10.000.000 jaar (!) zijn. Kan de regering helderheid verschaffen over de relatie tussen enerzijds het aantal vluchtgangen, waterpunten voor de brandweer en stopcontacten voor de ambulance en anderzijds de kans op het aantal doden?

Gestandaardiseerde uitrustingen

De leden van de **PvdA**-fractie constateren dat de regering in de memorie van antwoord aangeeft dat er, hoewel niet-rijkstunnels aan dezelfde eisen moeten voldoen als rijkstunnels, geen gestandaardiseerde uitrustingen voor niet-rijkstunnels worden voorgeschreven in de wet. De regering geeft aan dat dat bij het opstellen van het wetsvoorstel wel de bedoeling was. De leden van de PvdA-fractie zouden graag willen weten waarom van dit voornemen is afgezien.

Voorts geeft de regering aan dat vertegenwoordigers van niet-rijkstunnels zich beraden op het ontwikkelen van een eigen standaard, maar dat er ten tijde van het schrijven van de memorie van antwoord nog geen gestandaardiseerde uitrusting voor niet-rijkstunnels tot stand is gekomen. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering hoe zij beoordeelt dat er nog geen gestandaardiseerde uitrusting voor niet-rijkstunnels tot stand is gekomen. Geeft dat de regering aanleiding om de gestandaardiseerde uitrusting voor niet-rijkstunnels alsnog in het wetsvoorstel op te nemen? En zo dat niet het geval is, heeft de regering andere instrumenten om te bewerkstelligen dat standaardisering van niet-rijkstunnels wordt gerealiseerd? En zo dát niet het geval is, levert het wetsvoorstel dan wel een bijdrage aan het vermijden van discussies over de uitrusting van veilige (niet-rijks)tunnels? De regering geeft immers in de memorie van antwoord aan dat het nut van standaardisering als volgt moet worden gezien: «De gestandaardiseerde uitrusting geeft vooraf duidelijkheid over welke voorzieningen in de tunnel moeten worden opgenomen om zo aan de gestelde norm te voldoen. Hiermee wordt voorkomen dat er per tunnel discussie ontstaat over welke voorzieningen nodig zijn om aan de norm te voldoen.»³

De leden van de **CDA**-fractie lezen in de memorie van antwoord dat het aan de tunnelbeheerder is om een afweging te maken welke risico's op niet-beschikbaarheid hij acceptabel vindt ten opzichte van extra kosten in het beheer. Betekent dit dat een tunnelbeheerder alleen en zelfstandig de afweging kan maken die leidt tot sluiting van tunnels, inclusief de maatschappelijke en economische, alsook milieugevolgen (denk aan files en omrijd-routes) als gevolg van de (tijdelijke) sluiting van tunnels? Zo nee, wie moet hij in de besluitvorming betrekken? Op grond van welke criteria moet de tunnelbeheerder (en eventuele c.s.) deze afweging maken?

Het wetsvoorstel maakt het voor tunnelbeheerders mogelijk om voor bepaalde tunnels af te wijken van de gestandaardiseerde uitrusting. Lezen deze leden de memorie van antwoord juist als zij lezen dat afwijkingen bij deze tunnels alleen zijn toegestaan teneinde aan de norm te voldoen en dus niet omwille van andere redenen of nieuwe inzichten met betrekking tot milieu of technologische ontwikkelingen? Bij eventuele afwijkingen moet de tunnelbeheerder over de voorgenomen afwijking advies vragen aan de veiligheidsbeambte. Deze formulering impliceert dat geen instemming van de veiligheidsbeambte nodig is. Is het juist dat ook bij

³ Kamerstukken I 2012/13, 33 125, C, p. 6.

negatief advies van de veiligheidsbeambte gekozen kan worden voor de afwijking?

Openstellingsvergunning

In de memorie van antwoord geeft de regering enerzijds aan dat openstelling alleen kan worden geweigerd op grond van de in artikel 8 van de Warvw opgenomen drie weigeringsgronden. Anderzijds wijst de regering op het geval «mocht er onverhoopt toch nog een situatie ontstaan waarin een gemeente om een andere reden de openstelling niet (tijdig) neemt». Kan de regering aangeven om welke situaties dat kan gaan?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de richtlijn bepaalt dat de lidstaten een bestuursorgaan moeten aanwijzen die de verantwoordelijkheid draagt in relatie tot toezicht op veiligheidsaspecten, naleving van de richtlijn en dergelijke. Dit bestuursorgaan is ook verantwoordelijk voor openstelling. In Nederland is gekozen voor de gemeente waarin de tunnel ligt. Kan de regering toelichten waarom deze bevoegdheid niet bij het Rijk is gebleven, zeker waar het gaat om de rijkstunnels respectievelijk zou dit alsnog tot de mogelijkheden kunnen behoren?

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
Reynaers

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer