

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**

**B**

### **VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING<sup>1</sup>**

Vastgesteld 21 december 2012

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen. De commissie verzoekt de regering om de vragen uiterlijk **24 januari 2013** te beantwoorden.

#### **Algemeen**

De leden van de **VVD**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden onderschrijven het doel en de strekking ervan. Wel hebben zij enkele vragen.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met aandacht kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Gezien de steeds terugkomende problemen bij de veiligheidsnormen met betrekking tot tunnels, kunnen deze leden zich voorstellen dat het goed is om duidelijke normen vast te stellen en te borgen. Deze leden juichen toe dat de regering een einde wil maken aan de mogelijkheid van verschillende interpretaties van het benodigde veiligheidsniveau en de besluitvormingsprocessen wil stroomlijnen in lijn met het rapport van de Commissie Elverding. Uitgangspunt voor deze leden is dat de Nederlandse regelgeving in principe geen nationale kop zou moeten bevatten en dat de normen in redelijke en billijke relatie staan tot de mogelijke risico's en kosten. Deze leden hebben nog wel enkele vragen aan de regering.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening hebben kennisgenomen van de vragen van de leden van de

<sup>1</sup> Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Noten (PvdA), Putters (PvdA), Essers (CDA), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), 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)

fracties van VVD en CDA en hebben zich bij die vragen aangesloten. Daarom zijn de hiernavolgende vragen in dit voorlopig verslag opgenomen en weergegeven als vragen van de leden van de commissie. De vragen in dit voorlopig verslag zijn zoveel als mogelijk weergegeven conform de indeling die is gehanteerd in de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel.<sup>2</sup>

### **Eenduidige normstelling**

Kan de regering inzicht geven in de totstandkoming van de wettelijke norm? Welke factoren spelen daarbij een rol? De leden van de commissie constateren dat thans uiteenlopende veiligheidsnormen gelden op verschillende terreinen. Heeft de regering overwogen om te komen tot één geïntegreerde veiligheidsnorm? Waarom geldt voor wegtunnels wél een veiligheidsnorm en voor wegen niet? Kan de regering in dit verband aangeven hoe het aanvaardbaar geacht risico van dit wetsvoorstel zich (qua normen) bijvoorbeeld verhoudt tot de aanvaardbaar geachte risico's in het voorstel voor Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet)?<sup>3</sup>

De regering kiest voor een eenduidige norm voor de veiligheid en wel voor 0,1/N<sub>2</sub> per kilometer tunnelbuis per jaar. De kans op duizend of meer doden mag op basis van de norm maximaal eens in de 10.000.000 jaar zijn. Kan de regering aangeven op basis van welke afwegingen voor deze norm gekozen is en in hoeverre de kans op een ongeluk daarmee ook kleiner wordt? Kan de regering inzicht geven in de meerkosten van dit veiligheidsniveau ten opzichte van bijvoorbeeld een veiligheidsniveau van een kans (het blijft immers altijd nog slechts een kans) van eenmaal in de 1000 respectievelijk 100.000 jaar?

Recent is vanuit de wetenschap betoogd dat – kort samengevat – financiële middelen ten behoeve van veiligheidsbevordering soms op een ander terrein effectiever zouden kunnen worden ingezet dan thans. Acht de regering deze veronderstelling relevant voor de financiële middelen die thans aan tunnelveiligheid besteed worden? Zouden deze middelen op een ander veiligheidsterrein effectiever ingezet kunnen worden? Gaarne vernemen de leden van de commissie de visie van de regering hierop.

De leden van de commissie vragen voorts of de verplichting om per 1 januari 2019 aan de norm te voldoen voor niet-rijkstunnels tot hogere kosten zal leiden. Zo ja, is de regering voornemens om deze extra kosten te vergoeden aan de tunnelbeheerders?

De leden van de commissie hebben kennisgenomen van onderzoeksresultaten die laten zien dat er een verschil is in beoordeling van aanvaardbaar risico door degene respectievelijk een instantie die verantwoordelijk is voor de financiering en degene respectievelijk een instantie die daar niet voor verantwoordelijk is. Kan de regering ingaan op de vraag of met het wetsvoorstel beslissingsbevoegdheden worden toebedeeld aan rechtspersonen die niet voor de financiering verantwoordelijk zijn?

### **Gestandaardiseerde uitrustingen**

De leden van de commissie constateren dat het wetsvoorstel de mogelijkheid biedt om van een standaarduitrusting af te wijken, bijvoorbeeld als het noodzakelijk is om aan de norm te voldoen. Kan de regering

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2011/12, 33 125, nr. 3.

<sup>3</sup> Kamerstukken 32 862.

aangeven hoe respectievelijk wanneer er een situatie kan ontstaan in welke omstandigheid de (immers tevoren vastgestelde) standaarduitrusting niet voldoet aan de norm? Kan de regering deze leden informeren in welke omstandigheden tunnelbeheerders die mogelijkheid hebben, aan welke criteria daarbij moet worden voldaan, en of zij daartoe de mogelijkheid ook hebben in gevallen waar deze niet verantwoordelijk is voor de financiering? Begrijpen deze leden artikel 6b juist als zij concluderen dat een tunnelbeheerder ook kan besluiten af te wijken van de standaarduitrusting als deze een experiment wil uitvoeren of een innovatieve toepassing wil gebruiken? Kan de regering aangeven of er randvoorwaarden aan deze keuze zijn gekoppeld, bijvoorbeeld de relatie met mogelijke (grote) toename van kosten, de reële op onderzoek gebaseerde verwachtingen met betrekking tot het effect en dergelijke?

De regering gaat er van uit dat met de gestandaardiseerde uitrusting «in het algemeen» sprake zal zijn van een tunnel die voldoet aan de in deze wet gestelde veiligheidsnorm. Kan de regering aangeven in welke gevallen van een afwijking sprake zal (kunnen) zijn en hoe groot de kans op dergelijke gevallen is, alsmede hoe groot de kans is dat het wetsvoorstel legitimeert dat een deel van de oude respectievelijk nieuwe tunnels niet aan de eisen voldoet? En als dat zo is, om welk percentage van de tunnels zou het dan gaan?

Kan de regering aangeven of respectievelijk hoe zij een afweging maakt tussen de beperkte risico's die tunnels met zich meebrengen en de grote milieu en, maatschappelijke en economische gevolgen van files, (tijdelijke) sluiting van tunnels en dergelijke vanwege de hoge (en soms ook steeds weer nieuwe) veiligheidseisen?

Het wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid om voor verschillende tunnels verschillende standaarduitrustingen vast te stellen. Kan de regering aangeven welke typen tunnels er te onderscheiden zijn en welke typen standaarduitrustingen, alsmede op basis waarvan respectievelijk op grond van welke criteria gekozen kan worden voor een van de verschillende standaarduitrustingen?

De leden van de commissie constateren dat met de wetswijziging met betrekking tot rijkstunnels een standaarduitrusting wordt voorgesteld met het oog op de beheersbaarheid van en de duidelijkheid over kosten. Is het juist dat voor niet-rijkstunnels deze niet in deze wetswijziging worden vastgelegd, terwijl uit overleg met de stakeholders blijkt dat zowel de methodiek om te komen tot als veel van de voorzieningen voor de stakeholders gezien worden als meest geschikt om aan de norm te voldoen? Zo ja, kan de regering dan toelichten waarom dan toch niet wordt gekozen voor een zodanige wetswijziging waardoor niet alleen helderheid ontstaat voor rijkstunnels maar voor alle tunnels?

Kan de regering nog eens aangeven hoe zij de relatie ziet van het wetsvoorstel ten opzichte van de tunnelstandaard?

In de praktijk blijkt dat het ontbreken van één beleid en één aanpak respectievelijk van landelijke overeenstemming tussen het bevoegd gezag en hulpdiensten, nogal wat problemen oplevert. Is de regering op de hoogte van deze problemen en zo ja, kan de regering aangeven waar zij mogelijkheden ziet om deze problematiek aan te pakken, respectievelijk ziet de regering mogelijkheden om daarin met onderhavig wetsvoorstel te voorzien?

Een daarmee samenhangend probleem raakt de openstellingsvergunning. Ziet de regering mogelijkheden om te voorkomen dat vertraging kan

ontstaan bij de openstellingsvergunning in die gevallen waarin aan de eisen van de tunnelstandaard en onderhavig wetsvoorstel zijn voldaan?

### **De Richtlijn**

De leden van de commissie lezen in de memorie van toelichting dat de Europese richtlijn geen norm bevat. Tegelijkertijd lezen deze leden in de memorie van toelichting dat zowel als het gaat om onderlinge afstand van de vluchtdeuren, de mechanische ventilatie, de afstand van de hulpposten en in welke omstandigheden een bedieningscentrale is voorgeschreven de eisen meer dan dubbel zo streng zijn als elders. Kan de regering aangeven wat de meerkosten daarvan zijn / zouden zijn voor de huidige tunnels in Nederland ten opzichte van halvering van de eisen? Deze leden zouden daarbij graag een toelichting ontvangen met daarbij de wijze van berekening.

De voorgestelde wettelijke normen lijken aldus boven de Europese norm te liggen. Kan de regering dit verschil toelichten en specificeren? Kan de regering aangeven op welke punten het wetsvoorstel een nationale kop impliceert ten opzichte van de Europese richtlijn?

De leden van de commissie lezen dat de regering geen gebruik zal maken van de mogelijkheid in de Europese richtlijn om bestaande tunnels meer ruimte te geven. Per 1 mei 2014 zouden alle tunnels aan de richtlijn moeten voldoen. Graag ontvangen deze leden inzicht in de meerkosten van deze beslissing, aangevuld met de meerkosten als de tunnels (ook de bestaande) aan de strengere criteria van onderhavig wetsvoorstel zouden moeten voldoen. Graag zouden deze leden een en ander uitgesplitst zien naar wel- en niet-TEN-tunnels.

In de memorie van toelichting lezen de leden van de commissie dat is gekeken naar hoe in het buitenland wordt omgegaan met tunnelveiligheid en hoe de richtlijn daar is geïmplementeerd.<sup>4</sup> Graag worden deze leden geïnformeerd over de bevindingen daaromtrent, respectievelijk de resultaten van het onderzoek daarnaar.

### **Versnelling besluitvorming infrastructuur**

De leden van de commissie vragen of er voorschriften zijn die de gemeenten een wettelijke grondslag bieden om zich niet neer te leggen bij de door het onderhavige wetsvoorstel voorgeschreven norm en standaarduitrusting? Met andere woorden: verwacht de regering dat dit wetsvoorstel de discussie en de meerkosten met betrekking tot tunnelveiligheid definitief doet beëindigen?

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2011/12, 33 125, nr. 3, p. 1.

## **Openstellingsvergunning**

De leden van de commissie constateren dat de onafhankelijke tunnelbeveiligingsbeambte vaststelt of en hoe aan de norm voldaan wordt. Wat is dan nog de zin van een gemeentelijke openstellingvergunning, naast een omgevingsvergunning en een bouwvergunning?

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