

Vergaderjaar 2005–2006

30 209

Regels met betrekking tot de veiligheid van voor het wegverkeer toegankelijke tunnels (Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 13 oktober 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels. Deze leden hebben nog een aantal vragen, bijvoorbeeld betreffende de functie van veiligheidsbeambte. Zij vragen zich af zij het juist zien dat de taken van deze functionaris, zoals opgenomen in de richtlijn, via Ministeriële regeling in lagere regelgeving geregeld zullen worden. In het bevestigende geval vernemen de aan het woord zijnde leden graag van de regering hoe zij ervoor zorgt dat enerzijds de taken vanuit de Richtlijn daadwerkelijk in lagere regelgeving worden vastgelegd terwijl er anderzijds voor wordt gewaakt dat dubbel, tegenstrijdigheden of mogelijke conflicten ontstaan. In dit kader wijzen de leden van de CDA-fractie nog eens op het streven om bij wijziging en vernieuwing van wet- en regelgeving te streven naar soberheid en doelmatigheid. Kan de regering aangeven hoe zij zorgt dat met beide aspecten rekening wordt gehouden?

De leden van de CDA-fractie hebben nog niet geheel helder voor ogen hoe de bevoegdheden van de tunnelbeheerder, de veiligheidsbeambte, en de instanties en colleges die bepaalde bevoegdheden hebben bij ongevallen en rampen, zich tot elkaar verhouden. Deze leden vragen de regering nog eens duidelijk aan te geven op welke wijze met het voorliggende wetsvoorstel, aangevuld met de relevante aanpassing van lagere regelgeving, voldoende waarborgen worden geschapen dat ingeval van calamiteiten zoals ongevallen en rampen adequaat kan worden opgetreden en dat geen conflicten bij het uitoefenen van de desbetreffende bevoegdheden zullen optreden.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, van Gent (GL), Timmermans (PvdA), van Bommel (SP), van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), van Lith (CDA), van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), de Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en ten Hoopen (CDA).

De Commissie voor de tunnelveiligheid is volgens de richtlijn niet verplicht. Desalniettemin kiest de regering voor de instelling van zo'n commissie die, zo lezen de leden van de CDA-fractie in de Memorie van toelichting, alleen adviseert ten aanzien van de ruimtelijke inpassing en in een later stadium met betrekking tot het ontwerp van de tunnel. Het is de leden van de CDA-fractie niet helder wat de Commissie voor de tunnelveiligheid toevoegt aan de bestaande instanties en adviesorganen die zich bezig houden met ruimtelijke inpassing, externe veiligheid, bouw- en woningtoezicht, rampenbestrijding etc. Kan de regering nog eens duidelijk aangeven wat naar haar mening de noodzaak van het instellen van zo'n commissie is? En hoe verhoudt zich dit tot gevallen van mogelijke verkeers- onveiligheid als gevolg van overvloedige regenval en spoorvorming, zoals op 10-11 september in de Heijenoordtunnel?

In dit verband vragen de aan het woord zijnde leden zich af of er niet veel meer gebruik kan en moet worden gemaakt van expertise die er op het gebied van tunnelbouw in Europa is, met name vanuit landen die veel ervaring, soms ook helaas zeer negatieve ervaringen hebben met de veiligheid respectievelijk onveiligheid van tunnels. Kan de regering aangeven of en zo ja op welke wijze van deze expertise gebruik wordt gemaakt zodat wordt voorkomen dat «het wiel opnieuw wordt uitgevonden»?

Eén van de overwegingen uit de richtlijn is dat de lidstaten worden aangespoord om een hoger veiligheidsniveau te realiseren dan de richtlijn voorschrijft. De regering heeft ervoor gekozen om onder de werking van het wetsvoorstel te brengen tunnels langer dan 250 meter. De richtlijn spreekt over tunnels vanaf 500 meter lengte. In dit kader spreekt de regering van «bestaande Nederlandse verworvenheden». Wil de regering aangeven waaruit het kader van deze verworvenheden bestaat en of de handhaving daarvan, gelet op de ervaringen uit het verleden, noodzakelijk is, temeer daar bewust voor een «hoger niveau» van veiligheid wordt gekozen? De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd naar het antwoord op de vraag of de regering kan aangeven wat bij benadering de extra-kosten van dit hoger niveau zullen zijn.

In het Nader rapport rept de regering van calamiteiten als ongevallen en rampen. De leden van de CDA-fractie vragen de regering helder aan te geven hoe de bevoegdheidsverdeling is geregeld – of nog zal worden geregeld – ingeval van een dreigende terroristische aanslag of een ernstig vermoeden daarvan.

Tenslotte willen de leden van de CDA-fractie wijzen op de discussie die zich rond de Westerscheldetunnel heeft afgespeeld. In hoeverre worden met het voorliggende wetsvoorstel discussiepunten rond de genoemde tunnel opgelost en in hoeverre wordt via dit wetsvoorstel afdoende geregeld dat – in overleg met alle betrokken partijen – de veiligheid in die tunnel is gewaarborgd? Wordt, zo vragen de leden van de CDA-fractie, via dit wetsvoorstel op een efficiënte manier de nodige afstemming geregeld tussen de verschillende rampenplannen en de bevoegdheden van de verschillende betrokken instanties en functionarissen?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel van Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels. Alvorens een oordeel over dit wetsvoorstel te kunnen geven, zouden de leden van de VVD-fractie graag enkele vragen en opmerkingen willen plaatsen.

In de memorie van toelichting geeft de regering aan dat zij streeft naar het verminderen van het aantal bestaande wettelijke regels en zegt terughoudend te zijn met het invoeren van nieuwe regels. Met name wil zij geen beleid introduceren dat stringenter is dan de Europese normen voor-

schrijven. Dit kan op de instemming van de leden van de VVD-fractie rekenen. Toch kiest de regering ervoor om bij de implementatie van de EU-richtlijn nr. 2004/54/EG een stevige «Nederlandse kop» op de richtlijn te plaatsen. Niet alleen zal Nederland de voorgestelde richtlijn gaan toepassen op alle wegtunnels in plaats van alleen de «TEN-tunnels» maar de ondergrens van de lengte waarvoor de richtlijn geldt, wordt vermindert van 500 naar 250 meter. Dit wordt verantwoord door te verwijzen naar specifieke Nederlandse verworvenheden. Kan de regering aangeven welke verworvenheden dit zijn? Kan tevens worden aangegeven of tunnels in ons omringende landen (bijvoorbeeld in Duitsland of de Scandinavische landen) significant onveiliger zijn en of men daar ook strengere eisen hanteert dan de richtlijn voorschrijft?

Verder vragen de leden van de VVD-fractie hoeveel tunnels Nederland bezit die langer zijn dan 250 en 500 meter en of invoering van de richtlijn nog gevolgen heeft voor al bestaande tunnels. Zo ja, welke gevolgen zijn dat en welke kosten zullen gemaakt moeten worden om deze tunnels aan te passen aan de nieuwe richtlijn?

Aangegeven wordt dat het veiligheidsniveau van een tunnel een samenspel is van interne en externe veiligheid. Welke veiligheidsniveaus worden aangehouden en waarin wordt dit uitgedrukt? Kan ook worden aangegeven hoe deze niveaus zich verhouden tot veiligheidsniveau's die worden aangehouden bij andere objecten (te denken valt aan overstromingskansen) en tunnels in het buitenland? In de memorie van toelichting wordt nadrukkelijk opgemerkt dat zowel de richtlijn als het wetsvoorstel geen regeling bevat ten aanzien van «security». Waarom is dit niet gedaan en hoe worden tunnels op dit vlak dan wel beoordeeld?

Aangegeven wordt dat de tunnelbeheerder een tunnelveiligheidsplan vóór de bouwaanvraag dient op te stellen. Tevens dient er vóór de opstelling een beheersplan opgesteld te worden. De inhoud van deze plannen is voor een groot deel ontleend aan de richtlijn. De leden van de VVD-fractie vragen zich echter af welk deel van deze plannen niet vastgelegd wordt in de richtlijn en welke overwegingen hebben geleid tot extra eisen. Daarnaast zouden deze leden willen weten waarom niet al in een eerder stadium rekening gehouden wordt met een beheersplan. Loopt men hiermee niet het risico dat tijdens de bouw pas naar voren komt dat goed beheer niet mogelijk is waardoor alsnog wijzingen in het ontwerp moeten worden aangebracht.

In de tekst van de richtlijn is sprake van informatie-uitwisseling over moderne veiligheidstechnologieën en gegevens over ongevallenincidenten. Dit zou Europees afgestemd moeten worden. Hoe gaat dit systeem vorm krijgen en welke Nederlandse instanties zijn hierbij betrokken?

Het wetsvoorstel voorziet in de oprichting van een commissie voor de tunnelveiligheid zonder dat deze in de richtlijn wordt genoemd. Het doel van deze commissie is het opbouwen en bewaren van kennis. Zij krijgt een adviserende taak. Kan de regering een nadere duiding geven van de taken die deze commissie moet voeren en welke bevoegdheden zij gaat krijgen? Kunnen deze taken niet worden uitgevoerd door al bestaande instanties? Kan de regering tevens aangeven wat de status is van de adviezen van deze commissie?

In eerste instantie was het idee dat regelgeving met betrekking tot alle tunnelveiligheid (wegen en spoor) het meest effectief in één kaderwet kon worden vastgelegd. Dit idee is echter losgelaten. De leden van de VVD-fractie zouden graag een nadere uitleg willen van het de regering over deze beslissing. Voorts vragen zij wanneer de regering de aparte regelgeving voor spoortunnels verwacht klaar te hebben. Binnen de

VVD-fractie bestaat de vrees dat de nu ingeslagen weg leidt tot versnipperde en daardoor onduidelijke wetgeving.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij constateren dat de regering richtlijn nr. 2004/54/EG niet beleidsarm implementeert, maar een hoger veiligheidsniveau in de nationale wetgeving vastlegt dan de EU voorschrijft. Ze hebben daarvoor begrip, gelet op de bestaande situatie in ons land. Wel vragen zij op welke wijze andere lidstaten deze richtlijn implementeren. Is Nederland hierin het «braafste jongetje van de klas»?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen, nu niet is gekozen voor een beleidsarme implementatie, om een nadere toelichting op het besluit in dit wetsvoorstel geen regels op te nemen betreffende spoortunnels. Moet uit het nader rapport worden afgeleid dat momenteel onvoldoende duidelijkheid bestaat over eventuele wettelijke bepalingen met betrekking tot spoortunnels?

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers