



Regeling tot wijziging van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels in verband met het door de tunnelbeheerder nemen van aanvullende maatregelen naar aanleiding van de resultaten van risicoanalyses

27 augustus 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/1147 sector I&O

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 6, eerste lid, van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels;

Besluit:

ARTIKEL I

Artikel 4 van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. De tunnelbeheerder kan naar aanleiding van de resultaten van de risicoanalyses, bedoeld in het eerste lid, besluiten aanvullende maatregelen te treffen, mits dat kan met bewezen technologie en de maatregelen kosteneffectief en proportioneel zijn.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



TOELICHTING

In de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels worden onder meer regels gesteld ten aanzien van de methodes voor het uitvoeren van de (krachtens artikel 6 van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw)) voorgeschreven risicoanalyses en de aspecten die daar in elk geval bij worden betrokken. In de praktijk blijkt dat er behoefte is om voor het aspect 'aanvullende maatregelen' regels te stellen om zo te bepalen wanneer een tunnelbeheerder aanvullende maatregelen kan treffen naar aanleiding van de resultaten van de risicoanalyses.

Bij een aantal tunnels, dat nu in aanbouw is, vindt er naar aanleiding van de risicoanalyses discussie plaats over het aanbrengen van voorzieningen die het veiligheidsrisico in de tunnel verder verlagen dan op grond van de risicoanalyses is vereist. De onderhavige wijziging maakt het mogelijk om aanvullende risicoverlagende maatregelen te treffen boven op de maatregelen die volgen uit de resultaten van de risicoanalyses mits die maatregelen bewezen technologie betreffen en kosteneffectief en proportioneel zijn. Die aspecten bepalen in grote mate of de aanvullende maatregelen qua techniek en qua kosten beheersbaar zijn. Maar ook of de risicoreductie, die bereikt wordt met de aanvullende maatregel bovenop de reeds opgenomen maatregelen, opweegt tegen de kosten van de aanvullende maatregel.

De Warvw en het bijbehorende beleidskader hebben als doel aan te sluiten bij het veiligheidsniveau voor nieuwe tunnels bij de praktijksituatie van tunnels uit de periode na 1999 en van vóór de sprinklers¹. Met deze regeling wordt het veiligheidsniveau niet verlaagd. Een van de terugkerende thema's in de discussies is het al dan niet inzetten van automatische blussystemen zoals het watermiststelsel of sprinklers. Uit de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) van huidige tunnels en de tunnels die nu worden aangelegd, blijkt dat een watermiststelsel of sprinklersstelsel niet noodzakelijk is om aan het bij die risicoanalyse vereiste veiligheidsniveau te voldoen. Bij de A2 Leidsche RijnTunnel is daarnaast in het rapport 'Grote vrachtwagenbrand' geconcludeerd dat een watermiststelsel niet kosteneffectief is, hetgeen wetenschappelijk is gestaafd.² Bovendien heeft de totstandkoming van de A73-tunnels geleerd dat het effect van een techniek in de praktijk bewezen moet zijn voordat een gecontroleerde en efficiënte inbouw van de techniek als tunneltechnische installatie kan plaatsvinden. Ook bij de Betuweroute blijkt dat de tunneltechnische installaties en met name de sprinklers nog niet naar volle tevredenheid functioneren³. Ik acht een automatisch blussysteem zoals het watermiststelsel of sprinklers op dit moment voor tunnels een nog niet voldoende bewezen technologie. Ik wil echter niet uitsluiten dat in de toekomst automatische blussystemen zich als technologie voor gebruik in tunnels bewijzen en een bijdrage aan de veiligheid kunnen leveren. In het fysieke ontwerp van nieuwe tunnels worden automatische blussystemen dan ook niet onmogelijk gemaakt.

Reeds in een debat met de Tweede Kamer d.d. 20 mei 2009⁴ en bij brief van 25 maart 2010⁵ heb ik dit standpunt weergegeven. Desondanks loopt de discussie over bovengenoemd onderwerp nog bij verschillende tunnelprojecten wat reeds voor stagnatie zorgt bij een project en voor vertraging in de uitvoering zorgt dan wel kan zorgen bij andere projecten. Daarom treedt de regeling eerder in werking dan het eerstvolgende vaste verandermoment.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven en is derhalve niet ter toetsing aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten voorgelegd.

Uit de onderhavige regeling vloeien eveneens geen nieuwe nalevingskosten voor burgers of bedrijven voort.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*

¹ Kamerstukken II 2004/2005, 29 296 nr. 3.

² Rapport 'Grote vrachtwagenbrand A2 LRT' met beoordeling professoren Ale en Horvat, te raadplegen op www.rws.nl/tunnelsafety.

³ Kamerstukken II, 2009/2010, 22 589, nr. 302, blz. 2.

⁴ Kamerstukken II 2008/2009, 31 700 A, nr. 93.

⁵ Kamerstukken II 2009/2010, 32 123 A, nr. 101.