

7

Veiligheid wegtunnels

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel 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 (33125).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Wij spreken over de wet voor tunnelveiligheid. Vanwege het gebrek aan ruimte in Nederland wordt er steeds vaker gezocht naar ondergrondse infrastructurele oplossingen. Ook om de natuur te sparen ligt het voor de hand dat je wegen ondergronds aanlegt in plaats van bovengronds. Wij hebben niet de illusie dat tunnels 100% veilig zullen zijn. Je zult altijd een bepaalde mate aan risico's houden. Het is echter wel belangrijk om ervoor te zorgen dat de tunnels die gebouwd worden, zo veilig mogelijk zijn. Daarom vinden wij het goed dat in de wet voor tunnelveiligheid nu een aantal normen is opgenomen waardoor voor iedereen helder is waaraan een tunnel moet voldoen op het gebied van de lengte, de aard van de tunnel et cetera. Daar is dus geen discussie over. Aanvullend vinden wij het echter wel logisch dat er ook nog ruimte blijft voor het doen van een risicoanalyse, omdat geen enkele tunnel uiteindelijk hetzelfde is. In het bijzonder is dit voor hulpverleningsdiensten van essentieel belang om te kunnen inschatten welk risico ermee gemoeid is. Komt men ergens in een tunnel vast te staan, kan men er dan nog uit? Wat betekent dat dan en welke vergelijkbare of aanvullende veiligheidseisen zou je daaraan moeten stellen? Is de minister bereid om, naast de vastgestelde normen in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, ook de mogelijkheid te creëren van een nadere risicoanalyse, zodat er indien nodig aan een risico-opslag kan worden gedaan voor de tunnel?

Een tweede element betreft de wijze waarop nu bepaald wordt of een tunnel wel of niet veilig is. Tot nu toe was daar een onafhankelijk commissie voor. Deze commissie toetst of een tunnel aan de vereiste veiligheidsstandaarden voldoet. De minister is voornemens om deze onafhankelijke commissie op te heffen. Het maakt de PvdA-fractie niet zoveel uit hoe we dat organiseren, als die onafhankelijke toetsing maar voor een deel gewaarborgd blijft. Dat is zeker belangrijk in een tijd waarin er continu discussies zijn over tracés. Het gaat dan niet alleen over de vraag waar ze komen te liggen, hoe breed ze moeten zijn en of ze doen wat ze moeten doen, maar ook over de veiligheid ervan. Wij vinden daarom een onafhankelijke toetsing en borging daarvan ontzettend belangrijk. Wij pleiten er dan ook voor om die onafhankelijke commissie niet op te heffen en in ieder geval na te streven dat een bepaalde mate van onafhankelijkheid gewaarborgd blijft. De SEB onderbrengen bij het ministerie van I en M en Rijkswaterstaat vinden we in dat opzicht niet voldoende. Voor dit element hebben we een amendement voorbereid dat inmiddels is rondgestuurd aan de Kamer; het-

zelfde geldt voor de risicoanalyse. Op deze punten ontvang ik dan ook graag een reactie van de minister.

Ten slotte, mijn collega van de D66-fractie, mevrouw Van Veldhoven, is voornemens om op het punt van evaluatie, maar ook op het punt van openbaarheid van afwijking van advies een amendement in te dienen. Wij voelen daar ook voor en zijn dan ook voornemens mede te ondertekenen.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Veiligheid is een relatief begrip; absolute veiligheid bestaat niet. Door een begrijpelijke standaard worden de risico's helder en kunnen er keuzes worden gemaakt over wat we aanvaardbaar vinden. De fractie van de ChristenUnie vindt een heldere standaard over veiligheidsniveaus en de wijze waarop we daaraan kunnen voldoen dan ook een vooruitgang. Wel wil de fractie benadrukken dat de Nederlandse tunnels relatief gezien nu al de veiligste van Europa zijn. Dat is echter nog geen reden om een stap terug te doen en een lager veiligheidsniveau te accepteren. De minister doet dit ook niet en kiest voor een kop op de Europese regelgeving en levert niet in op het veiligheidsniveau dat we nu kennen. Dat heeft de instemming van de fractie van de ChristenUnie, maar daar moet het dan ook bij blijven. Het verder overtreffen van Europese regelgeving vindt de fractie ongewenst. Het is niet alleen onnodig en duur, maar het scheidt ook ruimte voor nieuwe onduidelijkheid en discussies. Bovendien kan het ten koste gaan van investeringen in veiligheid elders in onze infrastructuur, waar het veiligheidsrendement vele malen hoger kan zijn.

De aanleiding voor deze wetwijziging is voor een belangrijk deel gelegen in het feit dat we de vele vertragingen bij de realisatie van tunnels en de daarmee vaak gepaard gaande kostenoverschrijdingen zat zijn. De kans op vertraging is na invoering van deze wetwijziging een stuk beperkter. Standaardisering moet het antwoord hierop bieden, ofschoon ik de indruk heb dat er over het begrip standaardisering nog wat onduidelijkheid bestaat. Het is niet zo dat we de spullen die in de tunnels geschroefd moeten worden, zo van de plank kunnen pakken. Standaard zijn de voorgeschreven veiligheidseisen en de bedrijfsprocessen en de uitrusting die in een tunnel aanwezig moet zijn. Dat zal ook leiden tot min of meer standaardinstallaties. Maar volgens mij is het dan nog steeds niet helemaal uitgesloten dat er discussies zijn over bijvoorbeeld watermistsystemen. Eigenlijk gaat het dan ook om de vraag hoe deze wetwijziging omgaat met innovaties. De tunnelwet moet rust scheppen bij het bouwen en verbouwen van tunnels en eindeloze discussies over van alles en nog wat wegnemen. Wat de ene partij een prachtige oplossing vond, wilde de andere partij in het proces niet accepteren. Het gevolg daarvan kan nu zijn dat alle partijen zo lang mogelijk bij bekende producten en processen blijven. Dat levert immers de minste risico's op, maar het kan toch niet de bedoeling zijn dat hiermee innovaties worden geremd? Graag een antwoord van de minister.

Voor het toepassen van innovaties zijn er twee mogelijkheden. De minister wil allereerst elke vijf jaar de standaarduitrusting actualiseren. De wet biedt volgens de minister daarnaast de mogelijkheid het gelijkwaardigheidsbeginsel toe te passen. Dat is prima, dat biedt ruimte voor innovaties. Echter, mijn vraag aan de minister is

Dik-Faber

of met dit gelijkwaardigheidsbeginsel in de tussenperiode van die vijf jaar niet gelijk ook de discussie terugkomt. Daar komt bij dat we in vijf jaar niet zo veel tunnels bouwen. Dus uiteindelijk heeft toch bijna elke tunnel zijn eigen standaard. De fractie van de ChristenUnie kan de keuze van de minister voor een standaard die elke vijf jaar wordt geactualiseerd, goed volgen. Echter, het denken met betrekking tot het omgaan met innovaties moet niet stilstaan. Ik kan mij bijvoorbeeld voorstellen dat wij komen tot standaardtoelatingsprocedures voor innovaties, zodat deze snel in de tunnelstandaard kunnen worden opgenomen. Graag een reactie van de minister.

Mijn volgende punt gaat over de beschikbaarheid. Deze wet biedt een heldere norm ten aanzien van veiligheid. De ChristenUnie vindt het echter belangrijk dat een tunnel zo wordt gebouwd dat hij niet alleen bestand is om het aantal doden beperkt te houden maar ook om de herstel-tijd te beperken waarna de tunnel weer kan worden open-gesteld. Het gaat dus om de vraag hoeveel procent van de tijd een tunnel beschikbaar is, niet alleen in normale omstandigheden maar juist ook na bijvoorbeeld een grote tunnelbrand. Anders gezegd: hoe groot is de kans dat een tunnel bij een grote brand of ontploffing binnen een dag weer beschikbaar is en hoe groot is de kans dat dit een week of zelfs langer duurt? Vervolgens is het de vraag of deze kans maatschappelijk aanvaardbaar is of dat extra bouwkundige ingrepen of verbeteringen van de rampenbestrijding nodig zijn om die kans op een lange niet-beschikbaarheid te verkleinen. Het al dan niet aanwezig zijn van een alternatieve route of het economische belang van een route kunnen bij deze afweging een rol spelen.

Ik heb overwogen om een amendement in te dienen dat naast de veiligheidsnorm ook een beschikbaarheidsnorm vastlegt. Daarbij zou je bijvoorbeeld kunnen denken aan een norm die gerelateerd is aan het aantal voertuigverliesuren. Dat zal altijd ook gerelateerd moeten zijn aan andere variabelen. Een absolute norm lijkt dus nog niet zo heel makkelijk vast te stellen. Je kunt wellicht beter denken aan een ontwerp-is die voor elke tunnel anders kan zijn. Ik denk dat we eerst maar eens met elkaar van gedachten moeten wisselen over de vraag hoe we met het criterium van de beschikbaarheid omgaan. Het is wel van belang dat politieke beslissers het criterium beschikbaarheid expliciet kunnen meenemen in de afwegingen, maar daarvoor moet dan wel de juiste informatie beschikbaar zijn. Daarom heb ik een amendement ingediend dat de beschikbaarheidsanalyse voor tunnels verplicht. Een dergelijke analyse is niet bedoeld om de vraag te beantwoorden of er al dan geen tunnel moet komen. Daar is de risicoanalyse immers ook niet voor bedoeld. Het gaat alleen om de vraag of vanuit het oogpunt van beschikbaarheid en het maatschappelijk en economisch belang daarvan mogelijk extra versterking van de tunnel nodig is.

Ik heb hierover nog één opmerking. De minister stelt dat het nemen van extra maatregelen bovenop de standaarduitrusting vanuit economische en maatschappelijke redenen een afweging is voor de tunnelbeheerder. Daarmee redeneert de minister deze belangen weg, want het zijn juist vooral rijkstunnels, die als ze buiten gebruik raken zo'n grote economische en maatschappelijke schade of ontwrichting kunnen veroorzaken. De tunnelbeheerder van deze tunnels is gewoon Rijkswaterstaat en dus de minister. Een beschikbaarheidsanalyse geeft de minister en de Kamer precies het handvat om een weloverwogen keuze te maken over het budget voor eventuele extra maatregelen.

Dan kom ik bij de scenarioanalyse. De ChristenUnie hecht aan helderheid rondom scenario's waarbij een tunnel veilig moet zijn. Een scenarioanalyse biedt inzicht in specifieke problemen rond de tunnel. Elke tunnel is en blijft, ook na invoering van deze tunnelwet, uniek en een scenarioanalyse is dus geen overbodige luxe. Nu begrijp ik dat de standaard bepaalt bij welke rampenscenario's keuzes voldoende veiligheid bieden en op welke wijze dat moet worden aangetoond. Maar hoe verplichtend is nu het opstellen van deze scenario's voor een specifiek tunnelproject? In artikel 4 van de huidige regeling met betrekking tot aanvullende regels veiligheid wegtunnels staat dat de scenarioanalyse onderdeel is van de risicoanalyse. In de nieuw voorgestelde regeling wordt dit echter niet meer genoemd. De minister stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat de scenarioanalyse in de ministeriële regeling komt te vervallen als toetsinstrument. Die analyse is niet nodig om te toetsen of aan de norm wordt voldaan. Gooit de minister daarmee niet het kind met het badwater weg? De minister stelt namelijk wel dat een scenarioanalyse nuttig kan zijn bij het opstellen van het veiligheidsbeheersplan door de hulpverleners. Echter, met de wijziging van artikel 4 van de regeling is het dus niet meer verplicht. Als derden de rekening voor de scenarioanalyse moeten betalen, hoe zeker is het dan dat dit ook gebeurt en dat er voldoende gewicht aan wordt toegekend? Wordt ook hier niet weer het oude en bekende spanningsveld van gemeenten versus Rijk zichtbaar? Ook hierover heb ik een amendement ingediend, namelijk om een scenarioanalyse als onderdeel van het veiligheidsbeheersplan verplicht te stellen. Zo wordt gegarandeerd dat deze analyse wordt uitgevoerd. Tegelijk wordt voldoende duidelijk dat deze analyse niet bedoeld is als een norm en dat de veiligheid al voldoende is gegarandeerd met een veiligheidsnorm en een standaarduitrusting.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb twee vragen. Wat de beschikbaarheidsanalyse betreft vinden wij elkaar een heel eind, maar het gaat toch ook om het vooraf inzichtelijk maken van de risico's en het eventueel aanpassen van het ontwerp daarop. Heb ik mevrouw Dik-Faber daar goed in begrepen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ja, zeker wel. Wij maken nu een analyse van de veiligheidsrisico's. Dat onderdeel is duidelijk geregeld, maar er wordt niet geanalyseerd op beschikbaarheid. Als er een calamiteit is, hetzij gaten in het wegdek hetzij een grote brand, wordt niet gekeken naar de impact van die calamiteit op de constructie van de tunnel. Voor veiligheid hebben wij genoeg geregeld, daar wordt goed op geanalyseerd. Op het punt van beschikbaarheid is dat echter niet zo. Daarom stellen wij voor om een beschikbaarheidsanalyse vooraf te laten plaatsvinden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het beheerplan veiligheid betreft eigenlijk dezelfde kant van de medaille. U wilt een beschikbaarheidsanalyse, maar u vraagt eigenlijk om een scenarioanalyse, een risicoanalyse, te maken waarbij zowel aan de voorkant als aan de achterkant dit soort zaken geregeld is. Ik snap die uitsplitsing in het beheerplan niet zo goed.

Dik-Faber

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik begrijp die vraag niet helemaal. Die uitsplitsing in het beheerplan is niet genoemd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):
U wilt een veiligheidsbeheerplan voor calamiteiten, om die inzichtelijk te maken. Maar dat is altijd achteraf. U wilt feitelijk dat bij het ontwerp al rekening wordt gehouden met risico's die kunnen ontstaan, maar ook met calamiteiten. Ik snap niet zo goed waarom dit alleen in het beheerplan zit en niet in de ontwerpfase.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Natuurlijk wordt in de ontwerpfase ook al gekeken naar mogelijke calamiteiten. Wij hebben daarover nu afspraken gemaakt. Tunnels moeten aan bepaalde normen voldoen. Over de standaarduitrusting hebt u ook kunnen lezen. U benoemt het punt dat wij voorstellen voor de scenarioanalyse. De veiligheidsanalyse wordt wel voldoende uitgevoerd en de scenarioanalyse niet. Wij willen heel graag dat daarvoor aandacht komt in het veiligheidsbeheerplan, zodat daarnaar voldoende gekeken wordt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):
Het lijkt mij verstandig dat wij op het antwoord van de minister wachten, want wij verstaan elkaar niet helemaal op dit moment. Dan komen wij er in tweede termijn wel op terug.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Laten wij dat doen.

De voorzitter:
Dat lijkt mij een verstandig plan.

De heer **De Graaf** (PVV):
Voorzitter. Het rijden in een tunnel wordt door een aantal mensen nog steeds als eng ervaren. Het is een beetje eng. Het geldt niet voor iedereen, maar ik ken veel mensen die dat hebben. Mensen gaan zich toch ineens anders gedragen, want de omgeving is anders. Dat is ook logisch, want Nederland is een plat land. Nederland wordt doorkruist door veel water. Vroeger namen we gewoon een pontje. Dat werd niet als eng ervaren, om even een flauwe grap te maken. Tegenwoordig is Nederland zo dichtbevolkt en hebben wij zoveel wegen nodig dat wij niet meer zonder tunnels kunnen. De economische ontwikkeling, de versnelling van de maatschappij, alle knooppunten die wij hebben; wij kunnen gewoon niet anders dan met tunnels werken. Daar is niets mis mee, mits veilig en daar wringt af en toe de schoen. De Gotthardtunnel werd geopend in 1980 of 1981. Bijvoorbeeld op vrijdagdagen hoorde je verhalen van mensen die voor het eerst naar Italië op vakantie waren gegaan. 90% van het verhaal ging dan over die enge tunnel en 10% over bijvoorbeeld de buikloop die het hele gezin had opgelopen. Daar kreeg dan de olijfolie de schuld van, ten onrechte bleek achteraf, want dat is hartstikke goed spul. Buikloop is vaak gevaarlijker voor een aantal bevolkingsgroepen dan bijvoorbeeld rijden in een tunnel, maar toch is er de noodzaak van veiligheid in tunnels.

De Nederlandse norm voor veiligheid in tunnels houdt in dat wij het risico op 100 doden lopen in 100.000 jaar per kilometer tunnel. Blijkt een tunnel minder veilig, dan

moet er actie worden ondernomen om die veiliger te maken. Het is een heel duidelijke norm. 100 doden per 100.000 jaar per kilometer betekent omgerekend één dode per 1.000 jaar. In Nederland ligt er 51 kilometer aan tunnels als ik het wel heb. Misschien was het 54; dat ben ik even kwijt. Dat impliceert dat er in de norm 51 doden worden ingecalculeerd. Een keer in de twintig jaar zou er dus een dodelijk slachtoffer mogen vallen in een tunnel in Nederland. Als dat meer wordt, moeten wij er iets aan doen.

De veiligheid gedraagt zich eigenlijk als een asymptoot; mevrouw Kuiken had dat ook al aangehaald: de lijn die de nul nadert, maar nooit raakt. In het verkeer moeten wij er natuurlijk alles aan doen om naar nul dodelijke slachtoffers te streven, ook al kan dat niet helemaal omdat wij niet alles kunnen beïnvloeden. Alcohol- en drugsgebruik en aandoeningen die plotseling optreden met bewusteloosheid tot gevolg hebben allemaal hun weerslag. Met die wetenschap moeten wij leven. Wij kunnen dat gewoon niet helemaal uitschakelen.

Ik heb een paar vragen aan de minister die wat technischer van aard zijn. Welke norm hanteren wij op gewone snelwegen die niet in een tunnel liggen en welke norm in de bebouwde kom? Geldt daar de algemeen gehanteerde veiligheidsnorm die wij bijvoorbeeld hanteren voor mensen die in de buurt van een kerncentrale wonen? Hoe wordt deze norm dan toegepast op snelwegen? De achtergrond van de vraag is of een gewone snelweg veiliger of minder veilig is dan het stukje snelweg in een tunnel. Welke invloed heeft de transportsector met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen? Hanteert deze sector dezelfde norm? Wat zijn de gevolgen van de norm die de sector hanteert en hoe is de interactie met het beleid dat deze Kamer samen met de regering maakt? Daarbij zij aangetekend dat wij niet uit zijn op extra regels, maar op optimale regels.

De soap rond de Roertunnel op de A73 heeft bewezen dat de verantwoordelijkheid voor tunnelveiligheid op nationaal niveau geregeld moet zijn. Dat is de mening van de PVV. Veiligheidsregio's en burgemeesters lijken hun vingers er niet aan te willen branden, maar de economie vereist wel snelle en gedegen beslissingen op dit vlak. Daarom kiest de PVV voor nationale aansturing door middel van het amendement dat vanmorgen is ingediend en waarvoor ik uiteraard mijn voorganger op dit dossier en ook mijn goede vriend Leon de Jong gaarne dankzeg.

De heer **Elias** (VVD):
Mevrouw de voorzitter. In het wetsvoorstel dat wij vandaag bespreken, wordt vastgelegd wanneer een tunnel veilig is, welke voorzieningen een veilige tunnel bevat, op welke wijze kennis en advies bij tunnelprojecten wordt georganiseerd en op welke wijze het proces van besluitvorming loopt. Problemen bij verschillende wegtunnels in Nederland – ik noem Roermond, Utrecht, Nijverdal, Maastricht en Amsterdam – legden eerder bloot dat de huidige wet- en regelgeving voor verschillende interpretaties vatbaar is. Dit heeft geleid tot een aangenomen motie-Koopmans/Aptroot in 2010 waarin de regering werd verzocht om de Kamer een wetsvoorstel te sturen waarin zij de beslissingsbevoegdheid over die veiligheidsvoorzieningen in tunnels in het rijkswegen- en hoofdspoorwegennet overneemt van gemeenten. Deze motie en een evaluatie van de huidige wet- en regelgeving hebben tot

Elias

dit wetsvoorstel geleid. De wet regelt het volgende. Een tunnel is veilig als de kans op een incident met dodelijke slachtoffers niet groter is dan de in de wet bepaalde risiconorm. Er wordt een grondslag geboden om vast te stellen welke gestandaardiseerde uitrustingen moeten worden gebruikt in een tunnel. De regie wordt naar rijksniveau getild, maar door het toepassen van een vastgestelde veiligheidsnorm en een gestandaardiseerde uitrusting van de tunnel komt de bevoegdheid voor het openstellen in relatie tot het bouwreglement, de rampenbestrijding en de brandveiligheid bij de gemeente te liggen.

De vorige woordvoerder van de VVD-fractie op dit onderwerp, thans burgemeester van Zoetermeer, heeft namens mijn fractie in de schriftelijke voorbereiding kritische vragen gesteld over de toe te passen veiligheidsnorm, de rol van de tunnelveiligheidsbeambte, het kennisplatform en het feit dat de openstellingsvergunning uiteindelijk door de gemeente wordt afgegeven. Op die vragen is in de voorbereiding bevredigend geantwoord. Wel stel ik hier een principiële vraag. Hoe wordt ervoor gewaakt dat wij doorslaan? Hoogleraar Ira Helsloot, verbonden aan de Radboud Universiteit Nijmegen, wees er in zijn oratie op vrijdag 21 september jongstleden nog op dat de adviezen van de Commissie tunnelveiligheid, die met dit wetsvoorstel wordt opgeheven en die de gemeenten adviseerde over de veiligheid van tunnels, leiden tot steeds veiligere, maar ook duurdere tunnels. Hoe wordt er, nu de commissie wordt opgeheven, gezorgd voor een goede afweging van risicobeheersing en de kosten van een tunnel, zonder dat risicomijdend gedrag doorslaat? Hoe zorgen wij ervoor dat, zoals Helsloot betoogde, de opstellers van de veiligheidseisen ook de kosten voelen en zo een afgewogener afweging kunnen maken tussen de verschillende belangen?

Ik stel het nog wat scherper. Ik wil graag weten of de tunnelveiligheidsbeambte niet te vaak een goedbedoelende en te hoge eisen stellende lobbyist is die met een te hoge graad van veiligheidsperfectie de kosten te veel opdrijft. Mij zijn voorbeelden bekend waarin, na een risicoanalyse die uitkomt op een veiligheidsmarge van 95%, de tunnelveiligheidsbeambte voor een kleine tunnel een watermistinstallatie adviseert, waarmee bij een ongeluk water in de tunnel wordt gespoten, die de veiligheid naar 96% brengt en het hele project 40% duurder maakt. Geeft deze wetgeving voldoende handvatten om dit soort uitwassen tegen te gaan?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik ben het eens met de heer Elias dat wij niet moeten doorschieten en dat wij kosten en baten gewoon tegen elkaar moeten afwegen, maar ik vind wel dat wij de risico's moeten kennen om een verantwoorde keuze te kunnen maken. Is de heer Elias het met mij eens dat zo'n advies in ieder geval wel onafhankelijk moet zijn?

De heer Elias (VVD):

Op het eerste gezicht zeg ik daar ja tegen. Ik zou niet weten wat er tegen is om het onafhankelijk te doen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Is bij een veiligheidsbeambte van Rijkswaterstaat die onafhankelijkheid voldoende geborgd?

De heer Elias (VVD):

Dat vind ik een moeilijke vraag waar ik later over moet nadenken. Ik beheer dit dossier nog niet zo heel lang,

dus deze vraag overvalt mij. In de structuur gezien zou je vraagtekens bij de onafhankelijkheid kunnen zetten. Als er echter goed opererende specialisten zitten die van willen weten, dan moet je die expertise niet te snel in het water gooien. Nogmaals, ik moet hier iets langer over nadenken.

De voorzitter:

Mevrouw Kuiken, als u hier in tweede termijn op terugkomt, dan heeft de heer Elias even de kans gehad om erover na te denken. Ik begrijp dat zijn antwoord van belang is voor het wetgevingstraject.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb nog een andere vraag. De heer Elias triggerde mij. Je moet kosten, baten en risico's afwegen, maar je moet ook ruimte voor innovatie bieden. Ik denk aan een bewezen techniek bij metro's. Je mag een metrotunnel afsluiten in verband met hoogwater. Voor tunnels op de weg kan dat niet. Ook dat soort kennis, ook die onafhankelijkheid zou ik graag geborgd hebben.

De heer Elias (VVD):

Ik zou niet weten wat er tegen is om nieuwe technieken waarvoor bewezen is dat ze werken, te hanteren. Mijn hoofdpunt was: natuurlijk moet het veilig zijn, maar 100% veiligheid bestaat niet. Wij hebben met zijn allen een samenleving gecreëerd waarin je bijna geen enkel risico meer accepteert. Het gebruikmaken van wegen en tunnels heeft gevaren in zich, die nooit volledig zijn uit te sluiten, behalve tegen belachelijk hoge kosten. Daar moet altijd een zekere afweging in plaatsvinden.

In lijn met dit alles: hoe zorgen we ervoor dat bij tunnelveiligheid, nadrukkelijk zonder met de veiligheid te marchanderen zeg ik wederom tegen collega Kuiken, wordt voorkomen dat een tunnel wordt gesloten vanwege een storing of een klein ongeval, terwijl er geen of weinig alternatieve routes zijn? Ofte wel: ware het te overwegen om voor bepaalde tunnels op cruciale punten in het wegen- en spoornetwerk eventueel een andere veiligheidsafweging te maken? Nogmaals: allemaal binnen de grenzen van het acceptabele.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

De heer Elias vraagt aandacht voor tunnels op cruciale punten. Is hij het met mij eens dat voor sommige tunnels niet alleen met normen moet worden volstaan, maar dat juist moet worden gekeken naar de betekenis voor de beschikbaarheid bij calamiteiten enzovoorts, bovenop de normen?

Voorzitter: Bosma

De heer Elias (VVD):

Wat ik aan de minister vraag is: hoe gaan we, zonder te marchanderen met de veiligheidsnormen, om met die tunnels die op zulke cruciale punten liggen dat op een gegeven ogenblik een enorm stuk Nederland plat ligt? Gooien we dat niet te snel dicht?

Ik kom toe aan het amendement van de PVV-fractie om de bevoegdheid om zo'n tunnel open te stellen, bij de minister van BZK te leggen, in plaats van bij de gemeenten. Op vrijwel soortgelijke vragen van oud-collega Aptroot in de schriftelijke voorbereiding –hij wilde de verantwoor-

delijkheid eventueel bij de minister van I en M leggen – heeft deze minister aangegeven dat inderdaad overwogen te hebben, maar hiervan te hebben afgezien, omdat dit volgens haar "geen grote bijdrage zal leveren aan de oplossing van de problematiek". Volgens de minister wordt een eventuele discussie over openstelling met dit wetsvoorstel inhoudelijk beslecht, dus door het stellen van duidelijke normen en het creëren van een duidelijke verdeling van de verantwoordelijkheden, waardoor een wijziging van die rollen niet noodzakelijk zou zijn. Daarom kiest zij ervoor, de bevoegdheid voor het openstellen van die tunnels bij het college van burgemeester en wethouders te laten liggen, dat immers voorts tevens de verantwoordelijkheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning en voor de hulpverlening behoudt. Dit alles sluit volgens de minister dan ook aan bij de verantwoordelijkheid van B en W bij calamiteiten. Daarbij volgt ze adviezen van Andersson Elffers Felix en de Grontmij, uit januari vorig jaar. De VVD-fractie kan de minister hierin voor een groot deel volgen, maar wel wil zij van haar weten of het leggen van de verantwoordelijkheid voor openstelling bij haarzelf betekent dat zij ook de verantwoordelijkheid zou moeten nemen voor de overige genoemde verantwoordelijkheden, en of dat misschien de reden is, waarom ze weinig ziet in dat amendement van de PVV-fractie. Dit alles wil ik weten om dat amendement beter te kunnen beoordelen.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. We spreken vandaag over een wet die een eenduidige norm wil neerleggen voor de veiligheid van tunnels, en daarmee ook wil zorgen dat de bouw van tunnels kan worden versneld. Het idee om tijdig duidelijkheid te scheppen over veiligheidseisen en -voorzieningen klinkt mijn fractie dan ook als een aantrekkelijk idee in de oren. Ook is het mooi dat de minister hierbij rekening houdt met het drukke verkeer in Nederland, en op een aantal punten in het wetsvoorstel een nationale kop plaatst op Europese regelgeving, in verband met de veiligheid, alhoewel ook mijn fractie zich realiseert dat je 100% veiligheid nooit kunt garanderen, en daarom ook nooit moet willen garanderen. Ik wil de minister natuurlijk niet betichten van tunnelvisie, maar het is zo'n mooie woordspelling dat ik die toch wilde gebruiken. Ik heb nog wel enige vragen bij dit wetsvoorstel, met name waar het gaat om de decentralisatie van de beslissingsbevoegdheid, de positie van de tunnelveiligheidsbeambten en het kennisplatform.

Allereerst de decentralisatie van de regie over tunnelveiligheid. Mijn fractie heeft tijdens het AO tunnelveiligheid in mei 2011 al vragen opgeworpen over de verdeling van bevoegdheden, met name de bevoegdheden van lokale bestuurders. Helaas hebben de antwoorden van de minister onze zorgen hierover toch nog niet kunnen wegnemen. Zo staat er in het wetsvoorstel dat het besluit over de veiligheidsuitrusting van een tunnel wordt genomen na overleg met het bevoegde college van burgemeester en wethouders. Maar overleg houdt niet in dat ook instemming is vereist. Daarentegen moeten de openstellingvergunning en de omgevingsvergunning wel expliciet door het college van burgemeester en wethouders worden verleend. Volgens artikel 5 van het wetsvoorstel moet zo'n omgevingsvergunning bijvoorbeeld een beschrijving van de organisatie van calamiteitenbestrijding bevatten. In mijn ogen ontstaat hier dan dus frictie, want als het college geen beslissingsbevoegdheid heeft over

de veiligheidsuitrusting van de tunnel, hebben gemeenten ook te weinig mogelijkheden om hun verantwoordelijkheden ten aanzien van de calamiteitenbestrijding goed te waarborgen. Graag hoor ik van de minister hoe zij de rol van het college van burgemeester en wethouders hierin ziet. Ik overweeg op dit punt een amendement in te dienen, maar ik wacht eerst de reactie van de minister af.

Dan kom ik op de positie van de tunnelveiligheidsbeambte. Deze is ondergebracht bij Rijkswaterstaat, maar zijn onafhankelijkheid is in de wet geborgd. Tijdens het eerdergenoemde AO tunnelveiligheid kreeg mijn fractie de indruk dat de minister de zorg hierover toch wel begreep. Zij stelde namelijk dat de beambte ook dingen moet kunnen zeggen die Rijkswaterstaat of een andere tunnelbeheerder niet leuk vindt om te horen. Daarnaast kondigde zij aan om te gaan kijken hoe aanvullende afspraken kunnen worden gemaakt om die onafhankelijkheid in de praktijk nog duidelijker te tonen. Kan de minister iets meer duidelijkheid geven over wat zij heeft ondernomen om te onderzoeken hoe deze onafhankelijkheid in de praktijk goed kan worden geborgd en zo ja, wat was hier de uitkomst precies van? Graag krijgen we meer duidelijkheid over wat er precies met deze toezegging is gebeurd. We zijn in ieder geval blij dat besloten is om de adviezen van de veiligheidsbeambte openbaar te maken. Mijn fractie vindt het logisch dat er een mogelijkheid bestaat om van dat advies van die veiligheidsbeambte af te wijken in een specifiek geval, maar dan vinden we ook dat dit wel gemotiveerd moet gebeuren en dat ook die motivatie openbaar moet worden gemaakt. Dit komt ten goede aan transparantie en kennisdeling. Is de minister bereid om dit mogelijk te maken? Ook op dit punt overweegt mijn fractie anders een amendement in te dienen.

Dan het kennisplatform. Terwijl de adviesfunctie van de Commissie tunnelveiligheid dus wordt neergelegd bij de beambte, wordt de kennisfunctie volgens de memorie van toelichting neergelegd bij een reeds bestaand kennisplatform. Kan de minister dit verder toelichten? Welk reeds bestaand kennisplatform is dit precies? Welke organisaties maken daar deel van uit en hoe wordt de onafhankelijkheid van dit platform gewaarborgd? Het allerbelangrijkste is natuurlijk: hoe zorgen we ervoor dat het kennisniveau bij het bevoegd gezag voldoende is om te kunnen beoordelen of een plan om af te wijken van de gestandaardiseerde uitrusting ook werkelijk voldoet aan de norm? In het kader van de bevoegdhedenverdeling wil ik het specifiek even hebben over de situatie dat er dus kan worden afgeweken van die standaard. In principe vindt mijn fractie het prima dat er zo'n mogelijkheid is. De tunnelbeheerder kan na advies te hebben gevraagd aan de veiligheidsbeambte besluiten af te wijken van die gestandaardiseerde uitrusting. Er moet dan in ieder geval sprake zijn van eenzelfde mate van veiligheid. Maar wie beoordeelt er nu precies of er sprake is van een "even goed als"-situatie? Is daar voldoende kennis over bij het bevoegd gezag, gezien het overleg waaraan ik al refereerde? Wie is er verantwoordelijk als dit niet het geval blijkt te zijn?

Het is mooi dat wordt vastgelegd welke gestandaardiseerde uitrustingen er zijn en op welke type gebruikers ze van toepassing zijn, maar het zou ook waardevol zijn om alternatieven te registreren. Dit is een mooie manier om kennis en expertise bij tunnelbeheerders en bevoegde instanties te vergroten en het kan bovendien helpen bij het herzien van die standaarduitrustingen. Graag hoor ik de mening van de minister hierover.

De vereiste veiligheidsnorm wordt berekend op basis van de kans per kilometer tunnelbuis dat zich een ongeval voordoet met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers. Kan de minister toelichten hoe deze norm tot stand is gekomen en hoe deze zich verhoudt tot andere normen op basis van externe veiligheid? In de memorie van toelichting valt te lezen dat onder andere de VNG en de GHOR deze norm te smal achten en dat zij toetsing aan meerdere doelen wenselijk achten. Ik denk dat dit ook was waar de collega's Dik en Elias aan refereerden wat betreft de beschikbaarheid of de economische consequenties van tunnels op bepaalde strategische plaatsen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt bovendien dat de norm een verlaging is van het niveau van veiligheid dat de laatste jaren werd bereikt. Kan de minister verklaren hoeveel de gestelde norm daarvan afwijkt en waarom dat zo is? Kan zij ook vertellen wat er is gebeurd met de aanbevelingen van onder andere RSC en GHOR en op welke manier hun opmerkingen in overweging zijn genomen?

Mij valt verder op dat alleen een norm voor groepsrisico in het wetsvoorstel is opgenomen. De minister schrijft namelijk dat het persoonlijk risico daar altijd binnen valt. Zij schrijft ook dat de risico's niet exact te meten zijn en dat er binnen het externe veiligheidsbeleid ook zo met risico's wordt omgegaan en dat er met de norm voor het groepsrisico tevens ruim wordt voldaan aan de norm voor het persoonlijk risico. Ik voer vaker debatten over externe veiligheid. Tijdens het debat over de Wet Basisnet, over de routes waarlangs men gevaarlijke stoffen mag vervoeren in Nederland, is ook gedebatteerd over deze twee risiconormeringen. Toen benadrukte de minister dat die in karakter wezenlijk verschillend zijn omdat het plaatsgebonden of persoonlijk risico echt een harde waarde is en het groepsrisico slechts een verantwoordingswaarde. Waarom vindt de minister dit verschil in karakter in het geval van tunnelveiligheid niet van wezenlijk belang? Kunnen wij het groepsrisico wel goed genoeg meten om de veiligheid ook effectief voldoende te waarborgen?

Over de scenarioanalyse zijn al veel vragen gesteld door de collega's. Mijn vraag is of ik de houding van de minister zo moet interpreteren dat zij van mening is dat de scenarioanalyse niet tot wijzigingen in het ontwerp zou hoeven te leiden, anders dan op de punten die ook na aanleg via het calamiteitenplan geadresseerd kunnen worden. Graag een verheldering op dat punt.

Een laatste punt dat ik wil maken, gaat over de analyse van de wetswijziging zelf. Ook daaraan hebben collega's al gerefereerd. Wetenschappelijke inzichten en technologische ontwikkelingen kunnen nopen tot, of de wens doen ontstaan naar, wijziging van de standaardpakketten. Ik lees in de memorie van toelichting dat de minister daarom denkt aan een vijfjaarlijkse evaluatie om te bepalen of er inderdaad grond is om de gestandaardiseerde uitrusting te herzien. Ik zou dat ook graag in de wet verankerd zien. Ik overweeg daarom een amendement in te dienen, waarmee vastgelegd wordt dat elke vijf jaar wordt beoordeeld of er de noodzaak of de wens is om de standaardpakketten voor nieuwe tunnels aan te passen en eventueel extra onderdelen te implementeren in bestaande tunnels. Dat betekent dus niet dat het pakket elke vijf jaar herzien moet worden, maar dat er standaard een toetsmoment is waarbij gekeken wordt of het nuttig is om te doen. Daarmee is, denk ik, ook voorzien in de borging van innovaties, zoals onder andere is bedoeld in de in-

bring van de ChristenUnie en de gedachtewisseling tussen VVD en PvdA.

De voorzitter:

De heer Bashir ziet af van zijn termijn, zodat mevrouw Van Veldhoven de laatste spreker is van de zijde van de Kamer. Na de schorsing gaan wij luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 13.14 uur tot 13.30 uur geschorst.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik ben blij met de algemene steun voor de wet. Ik wil het volgende nog even in herinnering brengen. We hebben natuurlijk al tunnels in Nederland. Voorheen was er geen norm, wat eigenlijk betekende dat per tunnel werd gekeken naar het gewenste veiligheidsniveau. Dat leidde ertoe dat het heel lang duurde voordat een tunnel kon worden opengesteld nadat hij was gemaakt, omdat er een continue discussie tussen het Rijk en de regio was over de vraag of de tunnel veilig genoeg was. Ik kan zeggen dat dit in het verleden de nodige kosten met zich heeft gebracht. Vandaar de behoefte, zowel bij ons als bij de Kamer, aan een tunnelstandaard en één norm. Hierin legt het Rijk de verantwoordelijkheid vast die het zelf neemt, evenals de norm en de standaard. Als daaraan wordt voldaan, hebben de burgemeesters en de veiligheidsregio's de zekerheid dat zij de openstellingsvergunning kunnen geven. Wij hebben dit natuurlijk niet ons eentje tot stand gebracht; dat hebben wij uitgebreid samen met de vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's gedaan, zowel van de brandweer als van de politie.

De discussie van vandaag gaat over een paar punten. Allereerst over de zwaarte van de norm; is hij zwaar genoeg? Zij gaat ook over de risicoanalyses erachter, over de scenarioanalyses, over de Commissie tunnelveiligheid en de toetsing op basis van de norm. Daarnaast waren er nog wat specifieke vragen. Ik wil daar graag op ingaan, startend met de norm. Hoe kijk ik aan tegen de norm? De kern is dat die norm nu eindelijk is vastgelegd; hij was er namelijk niet. Met deze norm handhaaf ik het huidige veiligheidsniveau van tunnels. In een bijdrage werd geopperd dat dit lager was geworden, maar het huidige veiligheidsniveau van tunnels wordt gehandhaafd. Zoals bekend gaat het voor een deel zelfs boven de Europese vereisten. Men had het soms misschien wel hoger gewild, maar het is in ieder geval vergelijkbaar met het huidige veiligheidsniveau. Het feit dat het op een aantal punten hoger is dan de Europese vereisten, komt niet zo zeer doordat wij er per se een kop op wilden hebben. We hebben nu eenmaal een druk wegennet, en we hebben er zelf baat bij om, bijvoorbeeld, lussen in tunnels aan te brengen, zodat men kan zien hoe het verkeer zich afwikkelt, of om bepaalde zaken met betrekking tot verkeersmanagement te doen. Wij hebben daar dus gewoon zelf baat bij. Ik heb de Kamer ook geïnformeerd over de extra kosten die dit meebrengt. De norm is in vergelijking met de andere Europese landen een gemiddelde, vergelijkbaar met bijvoorbeeld Oostenrijk, dat veel ervaring heeft met tunnels. Hij is wel relatief streng vergeleken met andere normen in ons land, zoals normen met betrekking tot waterveiligheid. De heer De Graaf van de PVV vroeg daarnaar, en meer expliciet naar wegen en gevaarlijke stoffen. De

norm is dus strenger dan die voor waterveiligheid. Voor wegen bestaat er geen norm, alleen een beleidsdoelstelling; ze zijn dus moeilijk te vergelijken. De norm voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is bijvoorbeeld weer strenger dan die voor tunnelveiligheid, omdat de bewoners langs een snelweg zich op geen enkele wijze aan dat risico zouden moeten blootstellen. Daarbij gaat het om het in gevaar brengen van een ander, die er niet om heeft gevraagd dat er langs zijn huis wordt gereden. Die norm is daarom weer strenger, maar er zijn ook normen die minder streng zijn. Het werd al gezegd: 100 slachtoffers in 100.000 jaar is een heel strenge norm. Die norm is gekozen na uitgebreid overleg met de stakeholders, waaronder het Veiligheidsberaad. Die norm is voor rijkstunnels uitgewerkt in een standaarduitrusting. Ook die standaarduitrusting heeft de instemming van het Veiligheidsberaad. Ik ben ervan overtuigd dat ik met deze norm, en in combinatie met de verplichte kwantitatieve risicoanalyse en de uitwerking in de standaarduitrusting voor rijkstunnels, een hoog niveau van veiligheid in tunnels heb vastgelegd.

Toch is er in verschillende hoeken discussie over de risicoanalyse en de scenarioanalyse. Ik ga eerst in op de vragen van de PvdA. Als we het hebben over risicoanalyses, denk ik soms dat we eigenlijk scenarioanalyses bedoelen. Laten we kijken of ik daar een helder onderscheid tussen kan maken. De huidige norm is gebaseerd op kwantitatieve risicoanalyses. Daarvan hebben we er ongeveer 100 gedaan, bij allerlei verschillende tunnels van verschillende vorm en lengte, wel of niet onder water en noem maar op. Vervolgens is daarop de standaarduitrusting gebaseerd. Er liggen dus heel veel risicoanalyses onder de norm en onder de standaard. Als is bepaald welke norm en welke standaard bij een bepaald type tunnel horen, wordt er daarna ook nog eens gekeken naar de QRA, de kwantitatieve risicoanalyse, waardoor het op dat moment nog mogelijk is om een aanpassing te doen. Ik loop straks de amendementen langs. Bij één ervan zal ik zeggen: "ja" als u het hebt over de risicoanalyse, "nee" als u het hebt over de scenarioanalyse.

Wat is de scenarioanalyse? Als je de tunnel hebt en de norm en de standaard hebt bepaald, ga je vervolgens bekijken wat het voor de hulpverleningsdiensten betekent als zich een ongeval voordoet. Die hulpverleningsdiensten moeten erover nadenken wat voor programma of crisisplan ze moeten hebben klaarliggen om daadwerkelijk te kunnen inspelen op een ramp in een tunnel. Ze moeten daarvoor een plan opstellen en houden daar in hun specifieke situatie rekening mee. De analyse verandert dus niet de norm voor de tunnel. Die blijft altijd: 100 doden in 100.000 jaar. De analyse kan er wel voor zorgen dat de gemeente of de veiligheidsregio zegt: we moeten bepaalde activiteiten ondernemen om in ieder geval voldoende voorbereid te zijn op een eventuele ramp.

De vraag is gesteld hoe ik ervoor zorg dat er een goede afweging is tussen risicobeheersing, veiligheid en kosten. Ik begreep van de heer Elias dat prof. Helsloot dit heeft betoogd. Met dit wetsvoorstel haal ik juist de regie naar me toe die er in het verleden niet was op nationaal niveau. In het verleden had je altijd de discussie over de scenarioanalyse. De gemeente zei dan tegen het Rijk: u hebt nu wel een bepaald veiligheidsniveau voor deze tunnel gekozen, maar onze brandweer zegt dat het hier zo warm kan worden dat er ook nog een watermistinstallatie gewenst is et cetera. Dan kom je op de discussie of het behalve wenselijk ook reëel is om te doen en of het een

bewezen middel is. Door het naar me toe te halen, door te werken met zo'n standaarduitrusting, wordt voorkomen dat er onevenredige veiligheidseisen worden gesteld en dat burgemeesters in een lastige situatie komen, waarin aan de ene kant het Rijk zegt dat de tunnel veilig genoeg is en aan de andere kant hun veiligheidsmensen zeggen dat het veiliger zou kunnen. Dan is het voor hen heel complex om een besluit te nemen. Niet voor niets zijn ze allen betrokken geweest bij de voorbereiding van deze norm en standaard.

Betekent dit dat de huidige standaard nooit innovaties kan opvangen? Deze vraag is door een aantal leden gesteld. Dat is niet het geval. Wij houden daar rekening mee in de wet. In de memorie van toelichting staat dat wij eens in de vijf jaar de standaard opnieuw bezien. Dan bekijken wij ook of er andere zaken aan de standaard toegevoegd kunnen worden. Ik zou dit niet tussendoor willen doen, want dat geeft een zekere onrust, terwijl deze wet nu juist bedoeld is om rust te creëren. Het gaat altijd om langetermijnprojecten. Dan wil je niet dat iedereen steeds gedurende de rit moet betogen waarom iets wel of niet al goed genoeg is of beter werkt dan het vorige. Wij kiezen voor vijf jaar, met de mogelijkheid tot toevoeging. Zoals gezegd, staat dit al in de memorie van toelichting. Wat mij betreft is het daarmee niet noodzakelijk om het ook nog in de wet op te nemen. Straks komen wij hierop nog terug bij de behandeling van de amendementen. Wij moeten onze ogen niet sluiten. Tegelijkertijd moeten wij ook niet te snel denken dat een nieuw product op de markt meteen overal voor geschikt is. Wij moeten dus wel weten dat er een zekere vorm van proven technology is. Dat wordt in de projecten ook altijd van ons gevraagd voordat wij iets toepassen.

Ik ga nu specifiek in op de verantwoordelijkheden van Rijk en gemeenten. Ik heb nu alle regie naar mij toegerokken. Er is een motie van de VVD en het CDA, maar ook de PVV heeft hierop altijd sterk aangedrongen. De PVV-woordvoerder vraagt of ik niet nog een stap verder moet gaan met het naar mij toetrekken van de regie, en wel via de openstellingsvergunning. Ook de heer Elias vraagt of ik hierop nader kan ingaan. Door de norm en de standaard bij ons neer te leggen, hebben wij mijns inziens het probleem weggenomen dat in het verleden bestond, namelijk veel onduidelijkheid en mensen die beweren het beter te weten, met onduidelijkheid voor de burgemeesters als gevolg. Als wij kunnen laten zien dat een en ander aan de norm en de standaard voldoet, dan is het voor de burgemeesters gemakkelijk om een besluit te nemen. Als je de openstellingsvergunning ook nog op rijksniveau overneemt, dan neem je andersoortige verantwoordelijkheden mee die daaraan gekoppeld zijn. Dan gaat het om calamiteitenplanning, de training en uitrusting van hulpdiensten et cetera. Ik vind dat echt een verantwoordelijkheid van de gemeente. Die moet dat immers in breder verband doen, ook voor andere calamiteiten. De bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning gaat niet mee over. Die hoort ook niet bij het Rijk. Er blijft sowieso een rol voor de gemeente in het proces van de totstandkoming van tunnels. Ik zou graag willen dat zij de rol ook hebben in het kader van de openstellingsvergunning. Dan kunnen ze dat in één keer doen. In het kader van zo'n openstellingsvergunning kunnen ze vaststellen of ze al een scenarioanalyse hebben uitgevoerd en of ze goed voorbereid zijn op een wat-alsvraagstuk. Het antwoord is dus als volgt. Er komen dan inderdaad taken en bevoegdheden mee over die ik niet wil hebben omdat ze

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

bij de gemeente en de gemeentelijke bevoegdheden behoren. Bovendien behoudt de gemeente sowieso de omgevingsvergunning en daarmee het recht om er iets over te zeggen. Dan is het mooi om dat in combinatie met de openstellingsvergunning te doen.

De woordvoerder van de D66-fractie gaat hier nog wat dieper op in. Zij zegt: gemeenten hebben een rol, maar bij de ene rol is sprake van overleg en bij de andere van instemming; hoe zit dat precies? Het artikel waarop gedoeld wordt, gaat over het vaststellen van de manier waarop de standaard van toepassing is. De standaard kent namelijk een paar variaties. Zo heb je de standaard "onder water". Dan kun je alleen maar zeggen dat dit de standaard "onder water" is en valt er weinig in te stemmen; het is gewoon zoals het is. Daarmee is het meer een kwestie van kennisnemen. Het kan ook gaan om een tunnel kleiner dan 500 meter. Voor het andere deel gaat het wel om instemming. De gemeente moet namelijk vaststellen of het calamiteitenplan en dergelijke op orde is. De veiligheidsgraad kent dus een relatie met de standaard. Daarmee hebben de decentrale overheden een inbreng in de standaard zelf.

Ik ga nu in op de rol van de tunnelcommissie in het verleden en de veiligheidsbeambte in het heden. We hadden vroeger een hele tunnelcommissie en we houden nu één beambte over, die ook nog eens bij mij in dienst is. Is dat wel goed geregeld? Dat vroeg een aantal Kamerleden. Waarom hadden we vroeger een tunnelveiligheidscommissie, die overigens heel goed werk heeft verricht? Omdat we geen norm hadden. Omdat we geen standaard hadden, hebben we onafhankelijke deskundigen gevraagd om ons per tunnel te adviseren wat verstandig zou zijn. Inmiddels hebben we een standaard en hebben we dat advies dus niet meer nodig. We willen echter wel dat iemand oplet of het op het goede manier gedaan is. Daarom moet er een onafhankelijke veiligheidsbeambte zijn. We hebben in de wet al vermeld dat hij onafhankelijk moet zijn, ook al is hij ondergebracht in een organisatie. Zo'n persoon moet nu eenmaal ergens worden ondergebracht. We hebben daarnaast een extra waarborg geregeld door een aantal zaken te doen. De veiligheidsbeambte moet bij aanvaarding van de functie expliciet verklaren dat hij onafhankelijk is. Omdat transparantie in de adviezen de onafhankelijkheid ondersteunt, is besloten dat adviezen van de veiligheidsbeambte openbaar zullen zijn. Daarnaast is ook voor de veiligheidsbeambte van rijks-tunnels een aparte organisatorische eenheid ingesteld, namelijk het Bureau veiligheidsbeambte. Die eenheid is hoog in de organisatie geplaatst, namelijk direct onder de directeur-generaal Rijkswaterstaat, zodat de beambte onbelemmerde toegang heeft tot de dg, en hij de dg gevraagd en ongevraagd advies kan geven.

We hebben ervoor gekozen om de kennisfunctie van de Commissie tunnelveiligheid bij een onafhankelijk platform te beleggen, ook omdat de Kamer in het verleden heeft gezegd dat die functie geborgd moest blijven. We hebben die functie belegd bij het centrum voor ondergronds bouwen, het COB. Dat is gevraagd om te onderzoeken welke functie een kennisplatform dient te hebben en aan welke voorwaarden het moet voldoen. Het is een bestaand kennisplatform. Het conceptrapport van het COB is gereed en wordt morgen besproken in de ambtelijke stuurgroep tunnelveiligheid. De Kamer heeft daar misschien nu niet zoveel aan, maar zij weet dan in ieder geval in welke richting wij kijken.

D66 vraagt of persoonlijk risico alleen groepsrisico is, aangezien ik daar bij het basisnet anders mee ben omgegaan. De norm voor tunnels is een norm voor de interne veiligheid van de tunnel. Bij de norm voor tunnelveiligheid wordt dan ook alleen een norm voor groepsrisico gesteld. Als je namelijk aan de norm voor groepsrisico voldoet, voldoe je ook aan de norm voor persoonlijk risico. Het persoonlijk risico zou hier 10-7 zijn, en dat is hoger dan het groepsrisico.

De heer **Elias** (VVD):

De minister was erbij toen collega Kuiken mij tijdens mijn eerste termijn vroeg of de tunnelbeambte wel onafhankelijk is als hij bij Rijkswaterstaat werkt. De minister heeft zojuist uitgelegd dat daarvoor waarborgen zijn in de gekozen structuur. Ik wil, om die vraag van mevrouw Kuiken te kunnen beantwoorden, expliciet weten of die functionaris iets kan zeggen wat de minister onwelgevallig is. Mevrouw Kuiken kan ook meteen meeluisteren, wellicht ter voorkoming van een tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, dat kan die functionaris zeker, en dat kunnen eigenlijk al mijn ambtenaren, of ze in een aparte positie zitten of niet. Sterker nog, ik vind dat een minister moet stimuleren dat mensen altijd in openheid functioneren. Bij deze persoon hebben we het nog extra vastgelegd. We hebben dus in de wet vastgelegd dat hij onafhankelijk functioneert, en in een verklaring bij zijn benoeming, en in de positie die hij krijgt in de organisatie, zodat hij alle veiligheid voelt om onwelgevallige adviezen aan Rijkswaterstaat te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mijn vraag over het groepsrisico versus het persoonlijk risico had ermee te maken dat in een algemeen overleg over de externe veiligheid van het basisnet werd gezegd dat de norm voor het groepsrisico zo moeilijk was vast te stellen. De uitleg die de minister net gaf, was eigenlijk hetzelfde als zij al had opgeschreven. Daarin was het verschil tussen persoonlijk risico en groepsrisico verrat. Ik ben daar blij mee, maar ik vraag mij af of wij het in dit geval, misschien omdat de situatie in de tunnel anders is, wel eenduidig kunnen vaststellen.

Ik heb ook een vraag over de openbaarheid van de adviezen van de veiligheidsbeambte. Hij gaat mij niet zozeer om de openbaarheid van zijn advies. In de stukken staat namelijk dat het openbaar is en daar ben ik heel blij mee. Het gaat mij wel om het volgende. Als een tunnelbeheerder besluit om van het advies af te wijken, wordt die gemotiveerde afwijking dan ook openbaar gemaakt?

Ik heb nog een opmerking over de samenwerking met het college van B en W. Als ik de wetstekst erbij pak, lees ik dat de passage "in overleg met het college van B en W" niet alleen betrekking heeft op het vaststellen van de standaarduitrusting. De keuze tussen het wel of niet onder water laten lopen van een tunnel is natuurlijk snel gemaakt. Je kunt je dan afvragen wat er tegen overeenstemming in plaats van alleen maar een notificatie is. Het gaat ook om het vaststellen van het afwijken van de standaard. Dat is mijn zorg. Ik vind het goed dat er een mogelijkheid bestaat om af te wijken van de standaard, omdat elke tunnel anders is. Het is echter logisch dat het college van B en W het hiermee wel eens is, juist vanwege de link met het calamiteitenplan, in plaats van dat er alleen maar overleg is met het college van B en W.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De vraag van mevrouw Van Veldhoven is tweeledig. Als je afwijkt, wordt het advies dan ook openbaar? Ja, zo is het geregeld. Daarnaast vraagt zij of het besproken wordt met het college, zodat dat er rekening mee kan houden. Dat zeg ik hierbij toe, want men moet natuurlijk precies weten welke standaard voor de omgeving is vastgesteld. Het antwoord is dus twee keer ja.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik dank de minister voor deze toezeggingen. Kan ik die ook tegemoetzien in een wijziging van de teksten? Het staat nu namelijk nog niet helder in de teksten. Ik heb ook nog een korte vraag over het vaststellen van de gelijkwaardigheid als je afwijkt van een gestandaardiseerde uitrusting. Moet die alternatieve uitrusting gelijkwaardig zijn omdat je wel dezelfde norm wilt bereiken? Wie beoordeelt de gelijkwaardigheid? Wie is er eindverantwoordelijk voor dat het ook echt gelijkwaardig is en is het kennisniveau voldoende gewaarborgd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Je kijkt natuurlijk alleen maar af als de standaard niet blijkt te kloppen en omdat je nog een keer een QRA, een risicoanalyse, doet. Die moet inderdaad aan de norm voldoen. Die risicoanalyse wordt uitgevoerd door het team dat in eerste instantie ook bepaalt hoe de norm eruit moet zien. Het wordt beoordeeld door de veiligheidsbeambte; die moet zeggen of het goed is of niet.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt zich af wat het persoonlijk risico geworden is. Ik zei net al dat dit 1×10^{-7} is. Ik zeg er nog specifiek bij dat de tunnelbeheerder verantwoordelijk is en dat de veiligheidsbeambte adviseert.

Ik kom op de amendementen en daarbij kan ik ook nog een heleboel vragen beantwoorden. Het lijkt me handig om het gewoon in één keer te doen, want het hangt allemaal met elkaar samen. Ik begin met het amendement op stuk nr. 10, over het verschuiven van de bevoegdheid tot het afgeven van een openstellingsvergunning van het college van B en W naar de minister van I en M. Ik heb al gezegd dat dit wat mij betreft geen meerwaarde heeft ten opzichte van wat in het wetsvoorstel wordt geregeld. Het wetsvoorstel regelt in voldoende mate dat de regie over tunnelveiligheid bij het Rijk komt te liggen. Bij een verschuiving van de bevoegdheid voor het afgeven van een openstellingsvergunning wordt echter ook een deel van de verantwoordelijkheid van B en W voor openbare orde, veiligheid en hulpverlening naar het Rijk overgeheveld, zonder dat het Rijk de benodigde bevoegdheden en middelen heeft om die verantwoordelijkheid te kunnen dragen. Daarmee wordt ook de integrale taak van de gemeente versnipperd. Ook is in de EU-richtlijn een aantal taken gekoppeld aan de verantwoordelijkheid voor het verlenen van de openstellingsvergunning. Ik weet niet of een EU-richtlijn voor de heer De Graaf het meest overtuigend werkt, maar ik wil dat toch genoemd hebben. In de richtlijn staat dat een aantal taken ook mee over zou gaan, zoals het testen en inspecteren van tunnels, het opstellen van plannen, waaronder de calamiteitenplannen, en de training en uitrusting van de hulpdiensten.

Tot slot geldt dat wanneer de bevoegdheid volledig overgaat, het Rijk ook bevoegd gezag wordt voor de openstelling van de niet-rijkstunnels. Misschien helpt dat argument de heer De Graaf wel. In de voorbereiding van dit wetsvoorstel hebben veel gemeenten en hulpverleners

te kennen gegeven dat zij heel veel belang hechten aan de rol van de gemeente als bevoegd gezag in dezen.

Het amendement van de ChristenUnie op stuk nr. 11 wil bewerkstellingen dat bij AMvB een norm voor de beschikbaarheidsanalyse wordt vastgelegd. Ik ontraad dit amendement om de volgende reden. In artikel XII, pagina 15 van de Rijksbegroting een beschikbaarheidsnorm van 90% vastgelegd. Die geldt voor ons hele wegennet, inclusief tunnels. Daarom wil ik op een aantal plekken graag ontbrekende schakels in ons wegennet realiseren. Ik zal de Kamer in haar gehele breedte daaraan herinneren op het moment dat wij daarover discussie hebben.

Het amendement op stuk nr. 12, eveneens van de ChristenUnie, wil de scenarioanalyse bij het veiligheidsbeheersplan verplicht stellen. Ik heb net geprobeerd om onderscheid te maken tussen de risicoanalyse en de scenarioanalyse. Een scenarioanalyse is wat mij betreft een goed instrument, omdat ik vind dat gemeenten voor zichzelf moeten bepalen wat er dient te gebeuren als zich een ongeval voordoet. Zij moeten zich afvragen of zij daarop goed zijn voorbereid. Ik heb deze analyse niet verplicht willen voorschrijven omdat wij daarmee weer een instrument bij wet vastleggen, maar laat het oordeel hierover aan de Kamer. In dit amendement wordt namelijk alleen gevraagd om een verplichte scenarioanalyse. Deze wordt niet gekoppeld aan de norm. Als dat wel het geval was, zou ik er bezwaar tegen hebben, zeg ik erbij. Ik laat het oordeel dus aan de Kamer.

Het amendement op stuk nr. 13 van de PvdA gaat over het in stand houden van de Commissie voor tunnelveiligheid en haar adviestaken. Ik heb net al een beetje gezegd dat ik dit ontraad. Ik denk dat een wettelijk onafhankelijk advies van de veiligheidsbeambte mogelijk is. Ik ben bovendien bezig met de oprichting van een kenniscentrum voor tunnelveiligheid om de kennis beschikbaar te stellen en te houden. De Commissie voor tunnelveiligheid had in het verleden een heel belangrijke rol, toen wij niet wisten wat de normen waren. Inmiddels is die rol echter verdwenen en kunnen wij dit af met één persoon die hierop toetst. Een kenniscentrum blijft zorgen voor nieuwe kennis.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

De PvdA heeft ook niet per se behoefte om de commissie in stand te houden. Het gaat ons vooral om de onafhankelijkheid. Heeft de minister ook overwogen om bijvoorbeeld zo'n persoon bij de inspectie te plaatsen? Ik blijf een beetje moeite houden met het feit dat zo iemand rechtstreeks onder de dg zit. Daarmee is het lastiger, weet ik ook uit mijn eigen ervaring als ambtenaar, om helemaal in je onafhankelijke rol te blijven zitten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik had in het betoog van mevrouw Kuiken inderdaad al gehoord dat het haar niet per se om de vorm ging, maar omdat het amendement er lag, heb ik wel op de vorm gereageerd. Het gaat mij er ook om dat een onafhankelijk persoon hierop kan toezien. Ik weet niet of in het verleden ook is overwogen om dit bij de inspectie onder te brengen. Wel weet ik dat de discussie of iemand bij Rijkswaterstaat wel onafhankelijk genoeg is, al eerder speelde. Daarom hebben wij besloten om de onafhankelijkheid van de veiligheidsbeambte in de wet te zetten en bij zijn benoeming vast te leggen, om hem een specifieke plek te geven en om hem een eigen secretariaat te geven. Zo zitten er meer partijen bij ons in huis. Ook de raden voor

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de leefomgeving, het KiM en andere partijen moeten mij en anderen gewoon kunnen zeggen dat wat we bedacht hadden, toch niet zo slim was als we van tevoren gedacht hadden.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb nog een aanvullende vraag. Het is gewoon puzzelen en ik zeg ook niet dat het niet kan, maar het brengt bepaalde risico's met zich mee. Stel nu dat ik als Kamerlid contact zou willen hebben met deze veiligheidsbeambte, kan dat dan rechtstreeks of ben ik eraan gebonden om dat verzoek via de minister te doen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Je moet het wel altijd laten weten. En eigenlijk zeg ik altijd ja als iemand mij daarom vraagt. Ik weet echter niet hoe dat juridisch geregeld is bij zo'n persoon. Ik denk echter dat dit contact ook rechtstreeks moet kunnen plaatsvinden. Overigens is het voor uw beeld misschien ook goed om te weten dat we bij het Rijk een veiligheidsbeambte hebben voor de rijkstunnels, maar dat er ook veiligheidsbeambten bij gemeenten en provincies werkzaam zijn. Ze hebben dus allemaal hun eigen veiligheidsbeambten. Het is dus ook niet zo dat het maar één persoon is. Ik denk dat een Kamerlid daar direct contact mee moet kunnen hebben, maar ik houd een slag om de arm omdat ik niet precies weet hoe dat juridisch zit. Ik heb daartegen in elk geval geen bezwaar; bij dezen is dat in ieder geval voor mijn periode geregeld.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Afrondend, en het lijkt een beetje flauw, kan ik me voorstellen dat op het moment dat er iets speelt, het voor ons natuurlijk heel handig is om frank en vrij contact met deze persoon dan wel instantie te kunnen hebben, zodat wij ook een zekerheid hebben qua onafhankelijkheid. Misschien is het handig om toch nog even heel precies te kijken hoe dat juridisch in elkaar steekt, want dat is dan wel een extra waarborg.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij is het wel geregeld als ik het hier toezeg. Ik heb hier nu nog een amendement liggen.

De heer Elias (VVD):

Ik heb nog een vraag staan over die onafhankelijke ambtenaar, aan wie een secretariaat en zo wordt gegeven. Dat mag ook een vrouw zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, gaarne. Ik ben helemaal afgeleid, mijnheer Elias. Dan tot slot het amendement op stuk nr. 14 van de PvdA. Dit amendement gaat over het mogelijk maken van scenarioanalyses en het bij wet regelen als uit de scenarioanalyse blijkt dat aanpassing van de tunnel nodig is en ook moet worden doorgevoerd, zelfs als de tunnel aan de norm voldoet. Er zit een beetje een overeenkomst tussen dit amendement en het amendement van de ChristenUnie. Het amendement van de ChristenUnie heb ik ontraden en ik ontraad dan ook dit amendement, omdat het juist de duidelijkheid wegneemt die met dit wetsvoorstel wordt beoogd over wanneer een tunnel veilig is en wanneer niet. Verder wordt niet helemaal duidelijk hoe de verhouding tussen twee risicoanalyses is als uit de scenarioanalyse blijkt dat er aanpassingen nodig zijn, en welke aanpassingen dat dan zijn. Kortom, dat

leidt tot onduidelijkheid. Ik dacht overigens dat mevrouw Kuiken het eigenlijk meer had over de risicoanalyse. Daarom zei ik aan het begin van mijn beantwoording dat als het daarover zou gaan, en als hier in dit amendement risicoanalyse zou staan in plaats van scenarioanalyse, ik me goed kan voorstellen dat je dat op die manier vastlegt. Dat doe ik bij ieder project. Bij toepassing van de standaard doe ik ook nog een QRA, een kwantitatieve risicoanalyse, en kijk ik of dat nog leidt tot een aanpassing. Bij een risicoanalyse geldt dat je altijd moet voldoen aan de norm; je moet daar altijd op uitkomen. Dat doe je met de risicoanalyse en vervolgens maak je een scenarioanalyse om te kijken wat je als veiligheidsregio moet doen om daarop ook goed te kunnen inspelen. Ik ontraad dit amendement in deze vorm.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik hoorde de heer Elias zojuist zeggen dat een tweede termijn wellicht niet nodig is. Maar eerst wil mevrouw Kuiken nog iets zeggen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik trek het amendement voor de onafhankelijke commissie in. Dat is het amendement op stuk nr. 13.

De voorzitter:

Het amendement-Kuiken (stuk nr.13) is ingetrokken.

De heer Elias (VVD):

Mevrouw Kuiken vroeg mij iets over die onafhankelijkheid. Ik zou daarop in de tweede termijn antwoorden maar dat is hopelijk indirect via de minister al goed genoeg gebeurd. In dat geval heb ik geen behoefte aan een tweede termijn.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Zij is ingegaan op de twee amendementen die wij hebben ingediend. Alleen, het amendement over beschikbaarheid gaat nadrukkelijk niet over een beschikbaarheidsnorm maar over een beschikbaarheidsanalyse. Daar krijgen wij graag nog een reactie op.

Ten aanzien van de kwalitatieve scenarioanalyse was er net een babylonische spraakverwarring tussen mevrouw Kuiken en mij, omdat de woorden "risicoanalyse" en "scenarioanalyse" wat door elkaar liepen. Inmiddels hebben wij de koppen bij elkaar gestoken en is dat opgehelderd. Onze fractie wil echt vasthouden aan het eigen amendement, omdat er sprake is van een essentieel verschil. Mevrouw Kuiken gaat in haar amendement eigenlijk terug naar de oude situatie in de wet, waarbij de kwantitatieve veiligheidsnorm dus niet leidend is en waar ook geen discussies over zijn. Zij zet daar ook een kwalitatieve scenarioanalyse naast, met alle discussies van dien. Dat willen wij niet. Die kwalitatieve scenarioanalyse moet volgens ons ook plaatsvinden, maar kan alleen gevolgen hebben voor aanpassingen in het veiligheidsbeheersplan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Ook ik dank de minister hartelijk voor haar antwoorden. De veiligheid van tunnels is ontzettend belangrijk. In het debat merk ik dat daar grote overeenstemming

Van Veldhoven

over bestaat in de Kamer. Ook realiseren wij ons allemaal dat die 100% niet gehaald kan worden. Op mijn vraag of die norm nu lager is dan voorheen zei de minister dat dit niet het geval is. Toch heb ik uit de stukken kunnen opmaken dat het veiligheidsberaad van mening is dat dit wel het geval is. Misschien zou de minister dat dus toch nog nader kunnen duiden.

Ik ben de minister er heel dankbaar voor dat zij mij twee toezeggingen heeft gedaan. Zij zal ervoor zorgen dat er een akkoord komt van B en W over het gebruik van een alternatieve uitrusting. Ik ben het namelijk niet eens met de minister dat dit alleen maar het geval zou kunnen zijn als de standaarduitrusting in bepaalde situaties onvoldoende blijkt. De heer Elias refereerde eraan dat de kosten van een bepaalde standaarduitrusting in een bepaalde situatie zo hoog zouden kunnen zijn dat de tunnelbeheerder zegt: ik heb liever dit alternatief waarmee die norm in dit geval ook kan worden bereikt maar waarvan de kosten een stuk lager liggen. Het is natuurlijk prima dat dit soort afwegingen wordt gemaakt, maar wat de D66-fractie betreft moet dat dan duidelijk niet in overleg maar in overeenstemming met B en W gebeuren.

Ook ben ik blij met de toezegging van de minister dat, wanneer er wordt afgeweken van het advies van een veiligheidsbeambte, ook dit beargumenteerd openbaar zal worden gemaakt. Ik vraag de minister echter nog om een enkele precisering, namelijk om op deze twee punten met een nota van wijziging te komen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de beschikbaarheidsanalyse. Ik was net misschien niet duidelijk genoeg, maar de analyse wordt gemaakt bij het Tracébesluit. Het maakt dus deel uit van de Tracéwetprocedure en heeft daarmee dus een plek in ons reguliere proces. Dat probeerde ik aan te geven toen ik zei dat de beschikbaarheid ook deel uitmaakte van de eisen in de rijksbegroting.

Vervolgens is in verband met het Veiligheidsberaad gevraagd of de norm lager is dan voorheen. Er was geen norm. Wij hebben het veiligheidsniveau laten aansluiten op het huidige veiligheidsniveau. Ik heb natuurlijk ook gevraagd waar de tekst vandaan kwam. De discussie in het Veiligheidsberaad ging ook over de vraag wat het meest gewenst zou zijn. Op een aantal punten zul je altijd meer wensen. Dat zou echter consequenties hebben voor sommige oudere bestaande tunnels, waar je vervolgens niets meer mee kan. Wij hebben dus ook geprobeerd aan te sluiten bij het huidige veiligheidsniveau. Men weet dat het huidige veiligheidsniveau gemiddeld is vergeleken met het Europese niveau en hoog in vergelijking met een aantal andere wensen. Deze terugkoppeling heb ik tot twee keer toe gekregen. Uiteindelijk hebben het Veiligheidsberaad en de gemeenten ingestemd met het niveau dat wij nu hebben vastgesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De precieze formulering waaraan ik refereerde, was dat het Veiligheidsberaad opmerkt dat de veiligheidsnorm een verlaging van het veiligheidsniveau van tunnels betekent ten opzichte van het niveau dat de laatste jaren is bereikt. Daarom verbaasde het mij. Vroeger was er geen

norm en nu wel, wat prima is. Ik vroeg mij af waar het verschil in zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Zoals ik net zei, je hebt oudere tunnels en nieuwere tunnels. Er zijn misschien ook nieuwere tunnels die op een hoger niveau zaten. Als je alle oude tunnels ook aan dat niveau wilt laten voldoen ... Ik denk dat het daarin zit.

Ik moest even advies vragen of een nota van wijziging nodig is. Die is inderdaad nodig. Wij moeten dus nog een kijken naar de precieze tekst. Voor de stemmingen krijgt de Kamer de nota van wijziging.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik dank de minister voor haar aanwezigheid en haar deelname aan het debat vandaag. Dank ook aan alle woordvoerders. Aanstaande dinsdag gaan wij stemmen over de vier overgebleven amendementen.

Om 14.45 uur gaan we door met het VSO tuchtrecht voor beroepsbeoefenaren. Dat betekent dat we inlopen op het schema.

De vergadering wordt van 14.14 uur tot 14.45 uur geschorst.

Voorzitter: Van Miltenburg

De **voorzitter**:

Bij hoge uitzondering heet ik de groep op de tribune van de ANBO uit Haren van harte welkom.