

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

7 mei 2007

**ONTWERP VAN DECREET**

**betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Carl Decaluwe**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

*Plaatsvervangers:*

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

---

*Zie:*

**1153** (2006-2007)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak op dinsdag 24 april 2007 het ontwerp van decreet betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europees wegennet. Het ontwerp werd met negen stemmen aangenomen.

## I. TOELICHTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

Naar aanleiding van enkele rampen in tunnels, waarbij de ramp in de Mont Blanc tunnel van 24 maart 1999 met 39 doden ongetwijfeld nog in het geheugen ligt, heeft de Europese Unie een zogenaamde 'tunnelrichtlijn' opgesteld, waardoor elke tunnel langer dan 500 meter en gelegen in het trans-Europees Route Netwerk (TERN) moet voldoen aan een reeks eisen. De richtlijn wil voor alle Europese burgers een uniform, constant en hoog beschermingsniveau in tunnels garanderen. Daartoe legt ze vrij gedetailleerde veiligheidseisen op, zowel technische als meer procedurele (inzake infrastructuur, beheer, procedures voor goedkeuring en ingebruikstelling van tunnels enzovoort).

In het Vlaamse Gewest zijn er momenteel drie tunnels die onder de bepalingen van de richtlijn vallen, namelijk de Kennedytunnel en de Craeybeckxtunnel te Antwerpen en de Vier Armentunnel te Tervuren. De Liefkenshoektunnel ressorteert niet onder deze richtlijn.

Dit ontwerp van decreet zet de richtlijn 2004/54 van de Europese Commissie inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, om in intern recht, voor wat betreft de gewestbevoegdheden. De technische veiligheidseisen zullen in federale reglementering omgezet moeten worden, conform artikel 6, §3, 4°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

De minister overloopt in het kort een aantal elementen uit het decreet.

Aangezien voor de verschillende tunnels het bestuursorgaan niet noodzakelijk hetzelfde zal zijn, wordt bepaald dat de Vlaamse Regering het bestuursorgaan zal aanduiden. Voor de huidige door het decreet geïmplementeerde tunnels lijkt de meest logische keuze als bestuursorgaan het agentschap Infrastructuur. Indien er in de toekomst door de Vlaamse Regering een uitbreiding van het toepassingsgebied

naar andere tunnels wordt overwogen, kan dit een ander bestuursorgaan worden. Daarom wordt de aanduiding overgelaten aan de Vlaamse Regering, om te vermijden dat in de toekomst het decreet telkens zou moeten aangepast worden.

Het bestuursorgaan zal de naleving van de minimumveiligheidseisen verzekeren. Onder bepaalde voorwaarden kan afgeweken worden van de gewestelijke veiligheidseisen. Het spreekt voor zich dat het bestuursorgaan niet zelf kan beslissen af te wijken van de federale veiligheidseisen. Voor elke tunnel zal door het bestuursorgaan een tunnelbeheerder worden aangeduid, of zij kan deze functie zelf vervullen. Bij grote ongelukken dient de tunnelbeheerder het bestuursorgaan en de hulpdiensten een toelichtend verslag en eventueel een onderzoeksverslag te bezorgen.

Voor elke tunnel zal er door de tunnelbeheerder ook een veiligheidsbeambte aangeduid worden, die aanvaard moet worden door het bestuursorgaan. Eventueel kan men éénzelfde veiligheidsbeambte aanduiden voor meerdere tunnels. Er zullen in de tunnels minstens om de zes jaar inspecties moeten uitgevoerd worden door onafhankelijke inspectieinstanties. Op basis van de rapportage kan het bestuursorgaan concluderen dat er wijzigingen aan de tunnel moeten gebeuren.

Er werd voor geopteerd om de overige veiligheidseisen niet in dit decreet op te nemen, maar in een uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering. Eerst en vooral omwille van hun zeer gedetailleerd karakter, waardoor zij niet op hun plaats zouden zijn in een decreet. Daarnaast is het mogelijk dat door de verdere ontwikkeling van de technologie, de huidige door de Europese Commissie uitgewerkte veiligheidseisen op een bepaald moment achterhaald zullen zijn. Dan is het gemakkelijker om hier snel op in te spelen en de eisen te verstrengen door een uitvoeringsbesluit aan te passen, dan door het decreet te wijzigen.

## II. BESPREKING

De heer *Jan Peumans* stelt vast dat de Raad van State op 3 oktober 2006 een advies verleend heeft en dat er nadien op 13 december 2006 een tweede advies van de Raad van State werd afgeleverd. In dat tweede advies worden door de Raad van State een aantal inhoudelijke opmerkingen geformuleerd bij het goedgekeurde voorontwerp van decreet terwijl de Raad van State in het eerste advies zeer duidelijk stelde dat hetgeen voorligt, geen bevoegdheid is van de Vlaamse overheid. Het lid wil verduidelijking over deze gang van zaken.

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt of de bestuursinstantie en de aan te stellen veiligheidsbeambte nog moeten vaststellen of de drie tunnels voldoen aan de Europese normen. Zij wenst te vernemen welke investeringen desgevallend noodzakelijk zijn om aan de normen te beantwoorden. Is er bij het ontwerp van de Oosterweelverbinding reeds rekening gehouden met deze Europese normen?

De heer *Pieter Huybrechts* sluit zich aan bij de vraagstelling van de heer Peumans. In het eerste advies stelde de Raad van State dat niet de gewesten maar de federale overheid bevoegd is om artikel 3 van de richtlijn in intern recht om te zetten. Waarom geldt deze richtlijn enkel voor tunnels die meer dan 500 meter lang zijn? Een kortere tunnel kan toch ook een gevaar vormen. Waarom is het decreet alleen van toepassing voor tunnels gelegen in het trans-Europees Route Netwerk?

De heer *Carl Decaluwe* heeft dezelfde vraag in verband met de bevoegdheidsverdeling. Dit dossier toont opnieuw aan dat het in dit land zeer moeilijk wordt om op een coherente manier zaken aan te pakken.

Bij een gelijkaardig ongeval als destijds de ramp in de Mont Blanc-tunnel, kan het lid zich levendig voorstellen dat men discussies krijgt tussen de verschillende overheden met als gevolg dat de slachtoffers de dupe zullen zijn. Het lid wenst te vernemen of de federale reglementering waarvan sprake in de memorie van toelichting, reeds goedgekeurd is. Hij wenst een stand van zaken.

Het lid verwijst naar de voortgangsrapportages omtrent de grote infrastructuurwerken in Antwerpen die door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) worden gecoördineerd. Tijdens de laatste voortgangsrapportage in maart 2007 was er discussie over het bewuste bestek van de enig overgebleven bieder. Hij vraagt of dat bestek beantwoordt aan de Europese regelgeving. Een hernegociëring zal ongetwijfeld een meerkost inhouden.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat zijn kabinet zal nagaan wat de reden is dat de Raad van State in het tweede advies een andere mening geformuleerd heeft.

Tijdens dezelfde vergadering verklaart de minister dat uit ingewonnen informatie blijkt dat de Raad van State in een eerste fase gesteld heeft dat de technische veiligheidsvoorschriften federaal zijn. De Vlaamse Regering heeft dan het voorontwerp aangepast en deze veiligheidsvoorschriften uit het ontwerp gelicht. Dat is de reden dat de Raad van State in een tweede advies wel ten gronde een advies heeft afgeleverd.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat hij toch geen enkele wijziging vaststelt tussen het voorontwerp van decreet enerzijds en het voorliggend ontwerp van decreet anderzijds. Hij begrijpt daarom nog steeds niet het verschil in benadering van de Raad van State.

De *minister* antwoordt dat hij bijkomend deze vraag van de heer Peumans zal laten onderzoeken en deze informatie zal bezorgen aan het parlement.

In verband met de vraag van mevrouw De Ridder omtrent de veiligheidsnormen waar de tunnels nu aan voldoen en wat de juiste stand van zaken is, stelt de minister dat hij deze informatie later zal bezorgen. De minister engageert zich om na te vragen of de drie tunnels die onder deze richtlijn vallen, effectief nu reeds voldoen aan de Europese normen.

De minister verklaart dat Europa opteert om enkel de tunnels die op het netwerk liggen, te vatten en het moet bovendien gaan om tunnels langer dan 500 meter. Natuurlijk moeten voor kortere tunnels de veiligheidsnormen ook zeer hoog gelegd worden. Voor kortere tunnels gelden dus geen andere standaarden maar Europa heeft slechts richtlijnen opgelegd voor tunnels langer dan 500 meter.

De minister concludeert dat hij de huidige toestand van de tunnels op vlak van veiligheid en welke investeringen desgevallend nodig zijn, zal laten opvragen en zo snel als mogelijk zal bezorgen aan het parlement.

Hij zal ook de andere gevraagde bijkomende informatie opvragen en spoedig bezorgen aan het parlement maar hoopt dat dit geen beletsel is om dit ontwerp van decreet goed te keuren, ook al omdat een richtlijn binnen een bepaalde tijdsbestek dient omgezet te worden in intern recht.

### III. STEMMINGEN

De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met negen stemmen.

Het ontwerp van decreet wordt aangenomen met negen stemmen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Carl  
DECALUWE

Marc  
VAN DEN ABELEN