

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
8 december 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IVW/2005/1245	05-BZK-B-061
Onderwerp	
Reactie op de uitlatingen van de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Telegraaf van 20 oktober 2005)	

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u aan, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een reactie op de uitlatingen van de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), zoals deze zijn weergegeven in een vraaggesprek in de Telegraaf van 20 oktober 2005. Dit in antwoord op het verzoek van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De voorzitter van de OVV uitte zijn twijfel of de veiligheid rond de introductie van nieuwe vervoerssystemen als de HSL en nieuwe grote luchtvaartuigen in voldoende mate is geborgd en of de verantwoordelijke instanties in voldoende mate zijn voorbereid op ongelukken met deze systemen en luchtvaartuigen. Hij legde voorts een verband met bezuinigingen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ik wil op deze uitlatingen puntsgewijs ingaan.

1. De voorzitter van de OvV maakt zich zorgen over de veiligheid bij spoor en luchtvaart. Binnen betreffende beleidsvelden dragen meerdere partijen een verantwoordelijkheid voor de verschillende schakels in de veiligheidsketen en vaak verschilt de rol van een organisatie per schakel. De verantwoordelijkheid voor de pro-actie en preventie ligt primair bij de sector waarbij een uitgebreid pakket internationale wet- en regelgeving van toepassing is. V&W ziet toe op de staat van de veiligheid en op naleving van de regels en ondersteunt in voorkomende gevallen de sector. BZK is verantwoordelijk voor de werking van het systeem van de rampenbestrijding (voorbereiding, repressie en nazorg) terwijl

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

de verantwoordelijkheid voor de daadwerkelijke voorbereiding in de regio bij de veiligheidsregio ligt. Interactie en afstemming zijn nodig tussen de actoren en in de activiteiten binnen en tussen de schakels. Bij onder andere de HSL en het Betuwe traject is die interactie en samenwerking goed tot stand gekomen. De GOR-regio's, de brandweerregio's en de politie zijn nadrukkelijk betrokken bij de veiligheidsdiscussies binnen die projecten, ook ten aanzien van de voorkant van de veiligheidsketen: de pro-actie en preventie. V&W en de sector dragen bij aan de discussie over de gevolgen voor de rampenbestrijding. Uitgangspunt is dat vanaf het moment van ingebruikneming van de lijnen het merendeel van de voorzienbare ongevallen door de rampbestrijdingsorganisatie gestabiliseerd kan worden.

Er zijn echter altijd nog verbeteringen mogelijk. In de GOR-regio's en de brandweerregio's wordt momenteel veel geïnvesteerd in verbeteringen, zowel bestuurlijk, bedrijfsmatig en operationeel. Er worden systematisch risicoanalyses uitgevoerd, bestrijdingsplannen gemaakt en oefeningen gehouden. De effecten van nieuwe infrastructurele voorzieningen en grotere transporteenheden moeten daarbij tijdig worden gesignaleerd en geëvalueerd. Daarvoor is afstemming en samenwerking nodig met de betrokken sector en er dient gebruik te worden gemaakt van voortschrijdende wetenschappelijke en operationele inzichten en ervaringen.

2. Duidelijk dient echter ook te zijn dat er grenzen zijn aan wat men van de bestrijdingsorganisatie aan operationele prestaties mag verwachten en ook dat er grenzen zijn aan de omvang van investeringen in nog meer veiligheid, waar dan ook in de veiligheidsketen. De voorzitter van de OVV maakte een algemene opmerking over de ontoereikendheid en de uitleg van veiligheidsvoorschriften in andere landen. Ik kan hier slechts op antwoorden dat de Nederlandse regering de internationale en de nationale voorschriften uiterst serieus neemt en dat in internationaal verband wordt samengewerkt (o.a. in de International Civil Aviation Organisation). In dat verband wordt onderling gesproken over ervaringen en waar nodig over tekortkomingen en harmonisatie.
3. Op de specifieke opmerking van de voorzitter van de OVV over de situatie op Schiphol in verband met de komst van wat hij 'superjumbo's' noemt, wil ik als volgt reageren. Bovengenoemde regionale bestuurlijke context is ook van toepassing op Schiphol en omgeving. Vermeld moet worden dat hier als een van de laatste gebieden in het land de grenzen van de drie onderscheiden regio's nog niet samenvallen. Dat maakt de bestuurlijke samenwerking gecompliceerd, maar de feitelijke afstemming van activiteiten ten behoeve van de rampenbestrijding en de hulpverlening heeft onze voortdurende aandacht. In dit verband zij vermeld dat ook de Luchthaven Schiphol met zijn bedrijfsbrandweer bij deze samenwerking is betrokken.

Om het vastlopen van reddingsvoertuigen in de bodem buiten de verharde banen te verminderen zijn er de 'crashtenders' die speciale voorzieningen hebben om in een modderige en drassige omgeving te kunnen opereren. Bovendien is hun blusvermogen extra groot. Het aantal van deze voertuigen is drie maal zo hoog als de daarvoor geldende norm. Voorts heeft Schiphol rond de start-landingsbanen een groot secundair dienstwegennet aangelegd.

In de Brandweerregeling burgerluchtvaartterreinen 2004, die ook op de Luchthaven Schiphol van toepassing is, wordt niet alleen voldaan aan de standardeisen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) maar zijn ook de aanbevelingen overgenomen. De Luchthaven Schiphol is wat betreft zijn infrastructuur voorbereid op de komst van de nieuwe generatie grote passagiersvliegtuigen. Bij het ontwerp van de vijfde baan bijvoorbeeld is rekening gehouden met de standaards die daarvoor door de ICAO zijn opgesteld. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt hierop toezicht.

4. De voorzitter van de OVV noemde eveneens de nieuwe HSL-Zuid verbinding als punt van zorg. Ik deel u mede dat bij de aanleg en het gebruik van de HSL ten volle rekening wordt gehouden met de belangen verbonden aan de brandveiligheid, de rampenbestrijding en de hulpverlening. Het ontwerp en het gebruik is aan deze belangen getoetst. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is volop betrokken geweest in de ontwerpfase van de HSL. Langs de hele lijn zijn voorzieningen aangebracht ten behoeve van brandweer, rampenbestrijding en hulpverlening. De betrokken regio's hebben nauw overleg met de toekomstige beheerder van de HSL. De voorbereiding richt zich erop dat de gevolgen van het merendeel van voorzienbare ongevallen beheersbaar zijn. De voorzitter van de OVV ging ook in op het automatische beveiligingssysteem voor de HSL. Ik heb de Kamer op 11 oktober een brief gestuurd over de vertraging van de ingebruikneming van de HSL in verband met het niet tijdig beschikbaar zijn van voertuigen die geschikt zijn voor het nieuwe ERTMS (DGP/SPO/I.05.02475). Uit deze brief moge blijken dat ik niet voornemens ben concessies te doen op het gebied van de eisen die aan de veiligheid zijn gesteld. Ik heb een tijdelijk veiligheidssysteem afgewezen en de voorkeur uitgesproken voor het tijdelijk rijden over de HSL van treinen die al wél geschikt zijn voor het ERTMS.
5. De voorzitter van de OVV maakte opmerkingen over bezuinigingen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en legde een verband met het toezicht dat kan worden verwacht. Het is waar dat ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat financiële taakstellingen heeft gekregen op basis van het algemene kabinetsbeleid. De personele inkrimping van de Inspectie houdt gelijke tred met een omvangrijk vernieuwingsprogramma¹. Dit programma moet leiden tot een hogere effectiviteit en tot de inzet van moderne toezichtvormen die door ICT worden ondersteund. Er worden risicoanalyses en nalevingmetingen opgesteld. De samenwerking tussen toezichthouders wordt verbeterd. Vertrekpunt is dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid primair ligt bij de actoren binnen de onderscheiden vervoersdomeinen. Zij worden aangesproken op hun zorgplicht terzake. Ook de wetgeving wordt in die zin gemoderniseerd door het vastleggen van genoemde zorgplichten en het verplicht stellen van veiligheidssystemen in plaats van gedetailleerde voorschriften. Het is mijn

¹ In de nota Toezicht in Beweging, is beschreven hoe de Inspectie, rekening houdend met de ontwikkelingen in haar omgeving, het toezicht in de toekomst wil inrichten. Tegelijkertijd loopt het programma E-government, dat tot doel heeft te komen tot digitale toepassingen bij het verlenen van vergunningen, het houden van toezicht en het ontsluiten van kennis. Zie ook www.ivw.nl.

- (systeem)verantwoordelijkheid te voorzien in de vereiste randvoorwaarden en in een adequaat toezicht op het veilig functioneren van verkeer en vervoer. Per domein of onderdelen daarvan worden in dit verband toezichtarrangementen opgesteld die ter kennis worden gebracht aan de Kamer. In het kader van deze toezichtarrangementen wordt goed gekeken naar de verhouding tussen de beoogde effecten van het toezicht en de gepleegde inzet en worden waar mogelijk taken overgedragen aan marktpartijen waarop de Inspectie dan toezicht houdt. In dat verband worden scherpere keuzen gemaakt. Het belang van de veiligheid heeft de hoogste prioriteit. Een en ander maakt het mogelijk dat met minder medewerkers toch de gevraagde vergunningen en certificaten kunnen worden afgegeven en in omvang vergelijkbare inspectieprogramma's kunnen worden uitgevoerd, als voor de effectuering van de personele taakstellingen.
6. Ten aanzien van de opmerking van de Voorzitter van de OvV over een ministerie voor Veiligheid verwijs ik naar regeringsstandpunt over het PAO van de Minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties van 20 september 2005 (2005-000 0229772).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs