

Toelating van VGS door nieuwe wegtunnels

Toelichting bij de beslissingen:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is op wegen die van het Basisnet deel uitmaken mogelijk binnen de regels van de Wvgs (Basisnetregelgeving). Dat betekent dat het VGS op deze wegen niet beperkt mag worden door een tunnelcategorie.

Op grond van de Wvgs kan bovendien in een provinciaal of gemeentelijk wegennet een route worden aangewezen waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden afgewikkeld. Maakt de tunnel onderdeel uit van zo'n route, dan is het uitgangspunt: niet beperken, tenzij...

Het is mogelijk dat een bepaalde route niet is aangewezen voor het VGS en geen onderdeel is van het Basisnet, maar dat de route wel *nodig* is om het VGS af te wikkelen (bv voor de ontsluiting van een bedrijventerrein). De afweging in de categoriekeuze moet dan lokaal bepaald worden.

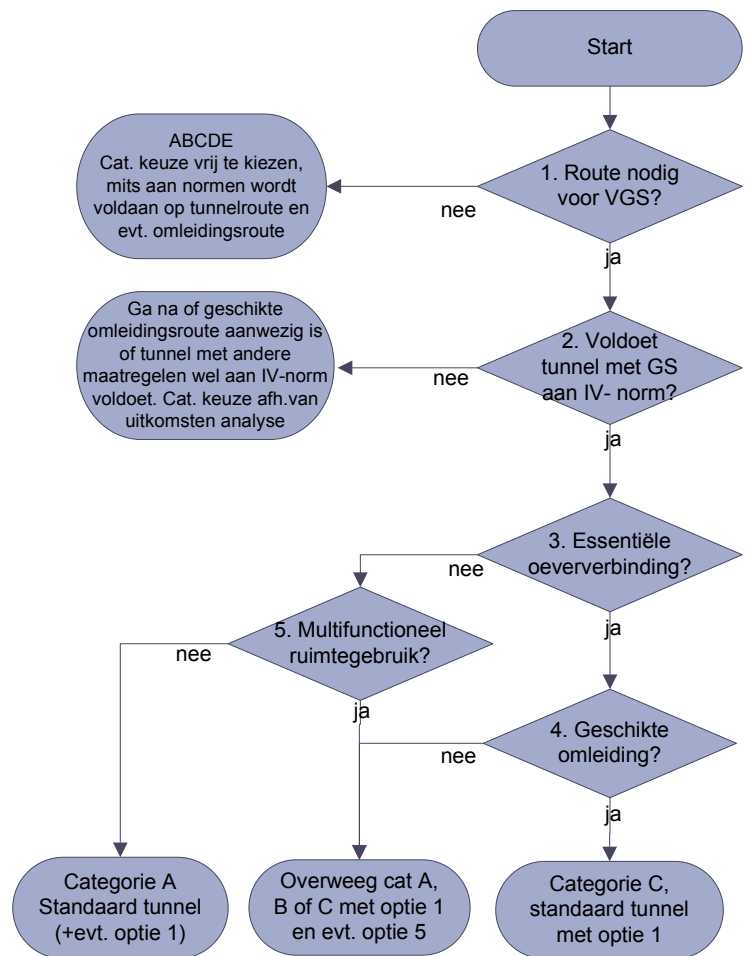
2. Getoetst moet worden of de tunnel met vervoer van gevaarlijke stoffen aan de norm (voor interne (tunnel)veiligheid) voldoet. Indien dit niet het geval is (met de standaarduitrusting), moet routing van GS of andere maatregelen worden overwogen.

3. Bij een oeververbinding geldt dat, indien deze door een explosie verloren gaat, herbouw erg veel tijd (jaren) en geld gaat kosten. Indien de oeververbinding een essentiële schakel voor de verkeersdoorstroming is, is dit onacceptabel en worden er geen (tot vloeistof verdichte) gassen toegestaan (dus geen cat. A of B).

4. Als er een "geschikte" omleiding is, dwz. een route waar de extra transporten met brandbare gassen niet tot onacceptabele risico's of hinder leiden, dan kunnen de gevaarlijke stoffen over de omleidingsroute en kan voor de tunnel cat. C worden gekozen. Indien er geen geschikte omleiding is, dan zal een nadere analyse en afweging nodig zijn, waarbij een keuze moet worden gemaakt tussen de categorieën A, B en C. Bij oeververbindingen wordt dan wel altijd optie 1 (zie opmerkingen) toegepast.

5. Bij een landtunnel is een categorie A tunnel mogelijk. Uit recent onderzoek blijkt dat de externe veiligheidsrisico's direct naast de tunnel en bij de tunnelmonden zeer beperkt (nagenoeg verwaarloosbaar) zijn bij "normale" vervoershoeveelheden. Aanvullende voorzieningen zijn in beginsel niet nodig. Toepassing van optie 1 kan volgen uit een kosten-batenanalyse.

Indien er echter sprake is van een specifieke situatie met multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij zich grote aantallen personen op het tunneldak kunnen bevinden, is een nadere afweging nodig. Uitgangspunt voor de landtunnel is, dat het vervoer voorrang moet krijgen (dat volgt uit beslissing 1). Allereerst moet daarom worden nagegaan of voor de andere functies een reële alternatieve oplossing bestaat. Is dat niet het geval, dan moet vervolgens worden nagegaan of constructieve maatregelen aan de tunnel of de fundering van de bebouwing mogelijk zijn om het risico bij explosies voor de bebouwing te beperken (cat A met optie 5). Indien dit niet mogelijk (haalbaar/betaalbaar) is, ligt cat. B of C (of een ander tracé) meer voor de hand.



Opmerkingen:

- De afweging moet worden gemaakt voor tunnels en onderdoorgangen langer dan 80 meter. Over eventuele beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen besluit de Minister door wijziging van het VLG.
 - Voor tunnels korter dan 80 meter zijn geen beperkingen voor gevaarlijke stoffen nodig. Bij deze korte onderdoorgangen worden de risico's met gevaarlijke stoffen aanvaardbaar geacht.
 - Voor tunnels langer dan 500 meter moet (voor nieuwe Rijkstunnels) een standaard tunneluitrusting worden toegepast.
 - Voor tunnels tussen 250-500 meter geldt een beperktere (standaard) tunneluitrusting.
 - Onderdoorgangen < 250 meter vallen niet onder de tunnelwetgeving.
- Bij aanvraag van een beperking moet expliciet worden gemaakt welke belangen relevant zijn en op welke argumenten de voorgelegde aanvraag is gebaseerd.
- Het ADR biedt de mogelijkheid om op verschillende tijdstippen (bv onderscheid dag en nacht) verschillende categorieën toe te kennen. In specifieke omstandigheden kan deze mogelijkheid worden overwogen om te kunnen voldoen aan normen voor interne veiligheid dan wel externe risico's op een omleidingsroute te beperken.
- De verschillen tussen de categorieën D en E zijn qua risico zeer beperkt. Keuze hier tussen heeft geen invloed op het voorzieningenniveau.
- Optie 1 betreft (extra) constructieve brandwerende bescherming tegen brand t.o.v. de gestandaardiseerde tunneluitrusting.
- Optie 5 betreft (extra) bouwkundige maatregelen ter bescherming tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.
- Een keuze voor toepassing van een van de extra opties dient te worden onderbouwd met een maatschappelijke kosten-batenanalyse.