

COMMISSIE

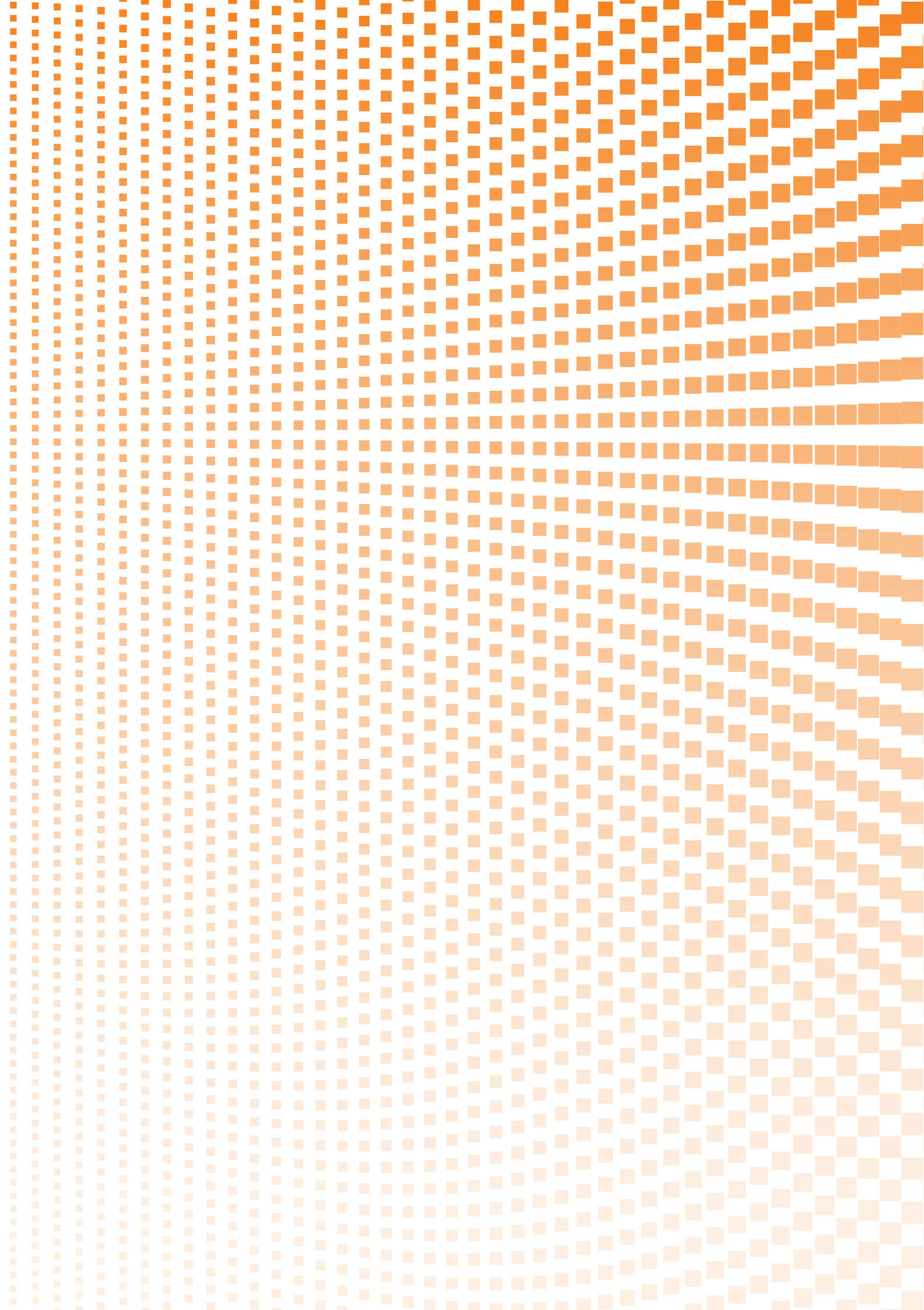
TUNNELVEILIGHEID

Jaarverslag 2009

Jaarverslag 2009

Inhoudsopgave

Voorwoord van de voorzitter	5
Inleiding	7
Profiel van de Commissie tunnelveiligheid	8
Werkwijze van de Commissie	11
Beoordelingscriteria van de Commissie	13
Adviezen door de Commissie in 2009	17
Evaluaties van adviezen door projecten	19
Ontwikkeling en deling van kennis	21
Overige activiteiten in 2009	23
BIJLAGE 1: Werkproces Commissie tunnelveiligheid	24
BIJLAGE 2: Profielen Commissieleden	26
BIJLAGE 3: Financieel overzicht	31



Voorwoord

Geachte lezer,

Voor u ligt het jaarverslag 2009 van de Commissie tunnelveiligheid. Het laat u zien hoe de Commissie in dat jaar gewerkt heeft en welke producten zij tot stand heeft gebracht.

Vorig jaar signaleerden wij reeds op deze plaats dat op ons werkgebied, de tunnelveiligheid, veel in beweging is. Er komen bijvoorbeeld steeds meer verschillende vormen en varianten van tunnelachtige kunstwerken. Dit roept de vraag op: wanneer is iets een tunnel en wanneer niet?

Een andere ontwikkeling is de contractering in de vorm van D&C (design & construct) of DBFM (design, build, finance, maintain). Bij deze contractvormen bestaat op het moment van aanvraag van de bouwvergunning meer ontwerp-restvrijheid dan bij de traditionele vorm, waarbij de markt op basis van een bestek benaderd wordt. In het uiterste geval kan dit zelfs tot een geheel ander ontwerp leiden dan het ontwerp waarop bouwvergunning verkregen is. Wat heeft dit voor gevolgen voor advisering door de Commissie?

Over deze twee onderwerpen hebben wij voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat notities geschreven. In een derde notitie zijn we ingegaan op het begrip 'ingrijpende wijziging of gebruikswijziging van een tunnel'. Bij een dergelijke wijziging dient de tunnelbeheerder de Commissie tunnelveiligheid om advies te vragen. Maar wanneer is een wijziging ingrijpend? In onze notitie hebben wij hiervoor criteria geformuleerd.

In aanvulling op deze notities heeft de toenmalige directeur-generaal Mobiliteit, te gast op onze heidag in het najaar van 2009, ons uitgenodigd onze visie op het toetsingskader met het ministerie te delen, met het oog op de evaluatie van de tunnelwet in 2010.

Een andere trend die wij vorig jaar signaleerden, is dat de Commissie met een toename van het aantal adviesaanvragen geconfronteerd wordt. In de jaren 2004 en 2005 bracht de Commissie onder de naam 'Expertmeeting tunnelveiligheid' één respectievelijk drie adviezen uit. In haar eerste officiële bestaansjaar, 2006, produceerde de Commissie negen adviezen. In 2007 en 2008 volgden zes respectievelijk acht adviezen. En in het jaar 2009 zijn het er twaalf geworden, een record.

>>

In 2009 hebben wij afscheid moeten nemen van Commissielid Wim Janssen. Hij is in Kopenhagen aan de slag gegaan als projectmanager voor het ontwerp van een maar liefst 19 km lange, onderzeese tunnel tussen Duitsland en Denemarken. Wij gunnen hem deze prachtige klus van harte en danken hem voor de expertise en persoonlijkheid die hij vanaf 2006 heeft ingebracht. In de persoon van Jan Jonker hebben wij voor hem een waardige opvolger gevonden.

Op het ministerie hebben wij afscheid genomen van onze gesprekspartner op DG-niveau, drs. Siebe Riedstra, die secretaris-generaal geworden is. In zijn functie als directeur-generaal Mobiliteit is hij opgevolgd door drs. Lidewijde Ongering. Beiden wensen wij in hun nieuwe functies veel succes toe.

Wij zijn ervan overtuigd dat de Commissie tunnelveiligheid door het geven van adviezen en verzamelen en delen van kennis een constructieve bijdrage levert aan het borgen van een goed niveau van tunnelveiligheid in Nederland.

Mei 2010,
Jan van Belzen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'J' followed by a horizontal line that ends in a small arrowhead.

Voorzitter Commissie tunnelveiligheid

Inleiding

Via het jaarverslag legt de Commissie tunnelveiligheid verantwoording af over de wijze waarop zij haar wettelijke taken vervuld heeft. Het jaarverslag is openbaar en wordt gepubliceerd op de website van de Commissie en op de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiermee bereikt de verantwoording de maatschappij, uit wier naam de Commissie uiteindelijk opereert.

Het jaarverslag over 2009 is het vierde jaarverslag. De Commissie tunnelveiligheid bestaat sinds het najaar van 2004 als 'Expertmeeting' en is officieel gestart met haar taak in mei 2006 (met de inwerking treding van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels).

In het jaarverslag vindt de lezer zowel algemene hoofdstukken over de Commissie als specifieke hoofdstukken over het werk in 2009.

Profiel van de Commissie tunnelveiligheid

De wetgever heeft in de “Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels” bepaald, dat tunnelprojecten op cruciale besluitmomenten in de ontwikkeling van het project bij de Commissie tunnelveiligheid advies moeten inwinnen. Naast deze taak heeft de Commissie ingevolge de wet ook een andere rol: het opbouwen en ter beschikking stellen van kennis aan tunnelprojecten.

TOETS TAAK In de “Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels” is de toets taak van de Commissie voor de tunnelveiligheid geregeld. Deze taak is van toepassing op weg- en railtunnels vanaf 250 meter lengte.

Voor nieuw te bouwen tunnels dient de initiatiefnemer op twee momenten naar de Commissie te komen: in de fase van de planologische besluitvorming en in de fase van de bouwvergunningaanvraag. Planologische besluitvorming komt tot stand via een Ontwerp-Tracébesluit, een bestemmingsplanwijziging of toepassing van artikel 19 van de wet op de ruimtelijke ordening.

De initiatiefnemer legt de plannen aan de Commissie voor en deze formuleert over de plannen een advies. In het advies toetst de Commissie de plannen aan de hand van criteria die in het hoofdstuk ‘Beoordelingscriteria van de Commissie’ beschreven zijn. Het bevoegd gezag dat over de inpassing of het ontwerp van de tunnel een besluit neemt, baseert dit besluit mede op het advies van de Commissie.

Voor bestaande tunnels dient de tunnelbeheerder de Commissie om advies te vragen bij een wijziging aan de tunnel.

De belangrijkste documenten in de documentatie die de initiatiefnemer of tunnelbeheerder aan de Commissie voorlegt, zijn het tunnelveiligheidsplan en, in de bouwvergunningaanvraagfase, het bouwplan. Het tunnelveiligheidsplan respectievelijk het bouwplan bevat een afweging van alle veiligheidsaspecten die bij de keuze van de locatie, het ontwerp en het beoogde gebruik een rol spelen. Voor een bestaande tunnel beschrijft het bouwplan of het tunnelveiligheidsplan de veiligheidsaspecten van de wijziging.

ADVIES TAAK Een advies van de Commissie is op de eerste plaats een toetsing. Maar daarnaast probeert de Commissie via haar adviezen ook werkelijk adviserend te zijn, dat wil zeggen kennis ter beschikking te stellen en toe te passen. Dit is de tweede taak van de Commissie.

1 Op grond van de Tracéwet art. 11

2 Op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht art. 3:2

3 Op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht art. 3:2

DESKUNDIGHEID EN ONAFHANKELIJKHEID Voor het uitoefenen van haar toets- en advies taak dient de Commissie voldoende deskundig en onafhankelijk te zijn.

Haar deskundigheid borgt de Commissie op de eerste plaats via haar samenstelling. Op grond van theoretische ondergrond en grote praktijkervaring zijn haar leden deskundig op het gebied van wegtunnels, raitunnels en/of hulpverlening. De noodzakelijke disciplines zijn daardoor vertegenwoordigd. Op de tweede plaats onderhouden de leden hun expertise via hun beroepsmatige tunnelveiligheidswerk buiten de Commissie, het bijhouden van de literatuur en het bezoeken van congressen.

Mocht de Commissie voor een bepaald advies behoefte hebben aan expertise die zijzelf niet heeft, dan kan zij te allen tijde externe deskundigen inschakelen.

Haar onafhankelijkheid borgt de Commissie onder meer, doordat de leden die een specifiek project adviseren niet op een andere wijze bij het project betrokken zijn en doordat zij zich op persoonlijke titel inzetten.

Alle kennisvelden zijn in de Commissie dubbel vertegenwoordigd; dit geldt ook voor de functies van voorzitter en secretaris.

ACHTERGROND De wetgever acht tussenkomst van een onafhankelijke, deskundige Commissie als adviseur gewenst om de tunnelveiligheidskennis te bundelen en aan projecten ter beschikking te kunnen stellen. Zo wordt geborgd dat belangrijke kennis behouden blijft en benut wordt. Het gaat hierbij om interne en externe veiligheid. Relevante disciplines zijn tunnelbouw, verkeersveiligheid, brand, gevaarlijke stoffen, explosies, rampbestrijding, hulpverlening en menselijk gedrag in crisissituaties.

Werkwijze van de Commissie

De eerste stap in een adviestraject is een intakegesprek. Als daarin blijkt dat het project adviesplichtig is, plannen de Commissie en het project samen het traject. De wettelijke adviesperiode van acht weken begint, zodra de informatie voor de advisering volledig bij de Commissie aanwezig is. Nadat de Commissie het advies gegeven heeft, stuurt de beheerder of initiatiefnemer dit met de overige projectdocumentatie mee aan het bevoegd gezag.

INTAKEGESPREK Een adviesplichtige beheerder of initiatiefnemer van een tunnelproject dient de Commissie tijdig te benaderen. In een intakegesprek nemen vertegenwoordigers van het project en de secretaris van de Commissie het project op hoofdlijnen door. Daaruit blijkt of het project adviesplichtig is. Als dat zo is, licht de secretaris het adviestraject toe en stellen projectvertegenwoordigers en de secretaris samen een planning voor het traject op. De eerste stap is de formele aanvraag van een advies door het project. Deze stap kan al tijdens het intakegesprek gezet worden.

SAMENSTELLING ADVIESTEAM Aan het advies wijst de Commissie uit haar midden vier adviesleden, een voorzitter en een secretaris toe. Als de adviesaanvrager van mening is dat één of meer leden niet onafhankelijk is of zijn, kan hij of zij bezwaar aantekenen.

EERSTE COMMISSIEVERGADERING: PRESENTATIE De Commissie vergadert elke eerste woensdag van de maand. Uiterlijk twee weken vóór de eerste vergadering waarin de Commissie het project bespreekt, verstrekt het project de nodige documentatie. De Commissie beoordeelt of deze voldoende informatie bevat. In de Commissievergadering geeft de beheerder of initiatiefnemer een presentatie over het project. Er is dan ook gelegenheid voor het stellen van vragen en het uitwisselen van gedachten. Na de vergadering stuurt de Commissie aanvullende vragen van de adviesleden aan de adviesaanvrager, die deze vragen vervolgens beantwoordt.

TWEEDE COMMISSIEVERGADERING: CONCEPTADVIES Op grond van de verzamelde informatie formuleert de Commissie in haar volgende, tweede vergadering een conceptadvies op hoofdlijnen. Daarbij hanteert zij het toetsingskader volgens het hoofdstuk 'Beoordelingscriteria van de Commissie'. De adviesaanvrager is dan niet aanwezig. Na de vergadering is er nog een commentaarronde onder de adviesleden. Als het conceptadvies daarna door alle adviesleden gedragen wordt, stuurt de Commissie het voor een controle op feitelijke onjuistheden aan de initiatiefnemer.

DEFINITIEF ADVIES Na diens reactie maakt de Commissie het advies in haar derde vergadering definitief en stuurt zij het met een handtekening van de voorzitter naar de adviesaanvrager.

ADVIES NAAR BEVOEGD GEZAG Het adviestraject bij de Commissie tunnelveiligheid is dan doorlopen en de tunnelbeheerder of initiatiefnemer legt het advies aan het bevoegd gezag voor. Aan de hand van het advies en de overige documentatie beslist het gezag over de planologische inpassing of de bouwvergunningaanvraag. Na deze besluitvorming is het advies openbaar. Het advies is zwaarwegend; dat wil zeggen dat de beheerder of initiatiefnemer alleen van het advies kan afwijken, als hij of zij dat goed motiveert.

PROCESSHEMA

Bovenstaande werkwijze is beschreven in een processchema (bijlage I).

Beoordelingscriteria van de Commissie

Een advies van de Commissie tunnelveiligheid is op de eerste plaats een toetsing van het veiligheidsniveau. De normen of criteria die de Commissie voor dat veiligheidsniveau hanteert, zijn vervat in de relevante wet- en regelgeving en leidraden, aangevuld met vastgestelde, gangbare werkwijzen. Daarnaast brengen de leden hun expertise en de door het werk in de Commissie opgebouwde kennis en ervaring in.

WEGTUNNELS De Warvw (Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels), van kracht sinds 1 mei 2006, geldt voor wegtunnels. Het werkterrein van de Commissie tunnelveiligheid is volgens de Warvw echter breder: niet alleen wegtunnels, maar ook raitunnels (trein, tram, metro en light rail). Sommige bepalingen uit de Warvw zijn verder uitgewerkt in de Barvw (Besluit) en Rarvw (Regeling).

De Warvw is met name een implementatie van Europese regelgeving. Vanaf 1 mei 2006 geldt de Europese Richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, inclusief Rectificatie. De richtlijn heeft als doel het bereiken van een uniform niveau van bescherming in wegtunnels voor alle Europese burgers.

RAILTUNNELS Voor spoorwegtunnels is vanaf december 2007 een Europese TSI (Technische Specificatie voor Interoperabiliteit) van kracht. Nationaal wettelijk kader voor raitunnels bestaat nog niet. Wel zijn er de VEST (Veiligheidseisen voor treintunnels) en de conceptversie van de VEMT (Veiligheidseisen voor tram- en metrotunnels). Beide documenten zijn gemaakt bij wijze van voorbereiding voor regelgeving voor deze tunneltypen. Over bepaalde onderdelen uit de VEMT bestaat nog discussie. Naar verwachting zullen deze documenten of delen ervan in de regelgeving worden opgenomen. Daarom betreft de Commissie deze in het veld reeds overeengekomen eisen in haar adviezen.

BOUWBESLUIT De komst van de Europese Richtlijn 2004/54/EG heeft geleid tot een aanpassing van het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit 2003 valt onder de Woningwet en bevat bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouwwerken, ook tunnels, in Nederland minimaal moeten voldoen. Het Bouwbesluit en de bijbehorende Regeling Bouwbesluit 2003 bevatten specifieke tunnelveiligheidseisen.

GEBRUIKSBSLUIT Het Gebruiksbesluit (Besluit brandveilig gebruik bouwwerken) bevat specifieke brandveiligheidseisen voor bouwwerken en is op 1 november 2008 onder de Woningwet in werking getreden. De Woningwet schrijft voor dat gemeenten voorschriften over brandveilig gebruik van bouwwerken in de gemeentelijke bouwverordening opnemen. Via de bouwvergunning konden gemeenten eisen dat bouwwerken aan deze voorschriften voldeden. De komst van het Gebruiksbesluit heeft dit veranderd; gemeenten kunnen hun eisen niet meer zelf bepalen en de eisen in het Gebruiksbesluit zijn nu bepalend. Een gevolg van deze verandering is, dat tunnels niet meer gebruiksvergunningplichtig zijn.

BELEIDSNOTA'S Aan de Warvw liggen twee beleidsnota's van de ministeries van V&W, BZK en VROM ten grondslag.

De Beleidsnota tunnelveiligheid deel A uit 2003 bevat proceseisen ten aanzien van tunnelveiligheid. De nota gaat in op:

- de procesmatige borging van veiligheid in de besluitvorming;
- het behoud van het veiligheidsniveau in de gebruiksfase en;
- het bevorderen van veilig gedrag van de tunnelgebruiker.

De eisen in de Warvw zijn voor een deel uit deze Beleidsnota afkomstig.

De Beleidsnota tunnelveiligheid deel B uit 2005 geeft aan, welk veiligheidsniveau voor weg- en spoortunnels wordt nagestreefd en hoe de veiligheidseisen zich tot de Europese regelgeving verhouden.

LEIDRAAD VOOR VEILIGHEIDSDOCUMENTATIE De toenmalige Bouwdienst (nu 'Dienst Infrastructuur') van Rijkswaterstaat heeft een Leidraad Veiligheidsdocumentatie voor Wegtunnels opgesteld (oktober 2007). Deze vervangt de in de wet vastgelegde Leidraad Tunnelveiligheidsplan en de Leidraad Veiligheids Beheer Systeem. De wetgeving zal op dit punt nog worden bijgesteld. De Leidraad Veiligheidsdocumentatie behandelt het in samenhang opstellen van een tunnelveiligheidsplan, een bouwplan en een veiligheidsbeheerplan, documenten die in de Warvw verplicht gesteld zijn. Voor railtunnels is een dergelijke leidraad nog niet voorhanden. Bij de beoordeling van de opzet van de documentatie over railtunnels maakt de Commissie gebruik van de Leidraad Veiligheidsdocumentatie voor Wegtunnels.

MODEL VOOR KWANTITATIEVE ANALYSE Ook heeft de Dienst Infrastructuur van Rijkswaterstaat een (wettelijk voorgeschreven) model voor Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) voor wegtunnels geschreven. De verplichting tot het uitvoeren van kwantitatieve ofwel probabilistische analyses is in de Nederlandse en Europese regelgeving vastgelegd.

De Commissie is van mening dat het QRA-model voor wegtunnels op enkele punten aanpassing behoeft, bijvoorbeeld wat betreft de verkeerssituatie en geometrische ligging. De Dienst Infrastructuur werkt aan een nieuwe versie van het model, versie 2. Vooralsnog geldt wettelijk dat het bestaande model dient te worden toegepast.

Voor railtunnels is een dergelijk model nog niet voorhanden, zij het dat een QRA-model voor treintunnels in voorbereiding is.

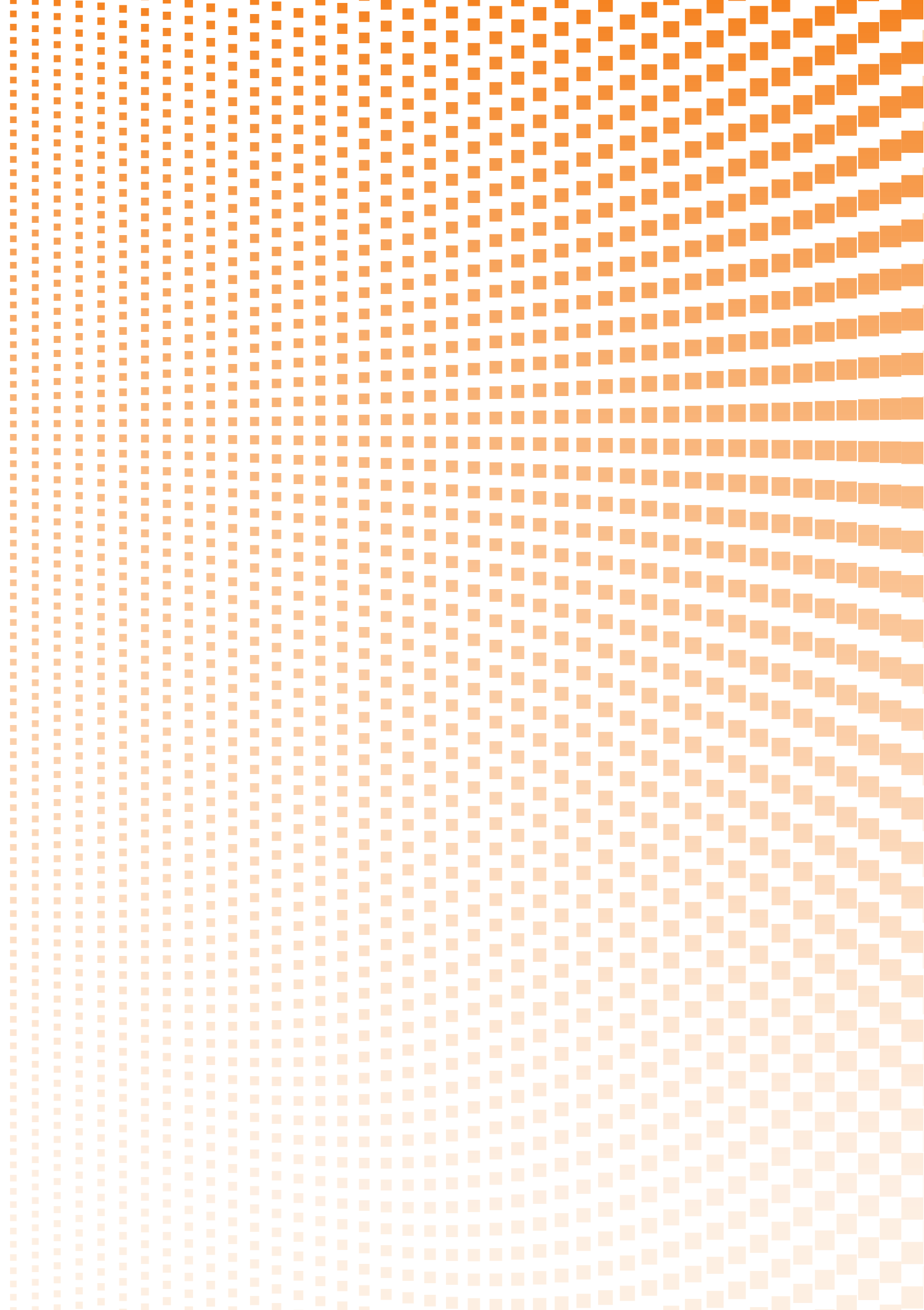
LEIDRAAD VOOR SCENARIOANALYSE De Regelgeving verplicht een tunnelbeheerder ook tot het uitvoeren van een scenarioanalyse of deterministische analyse. Om die eis concreter in te vullen, hebben het COB (Centrum Ondergronds Bouwen) en de toenmalige Bouwdienst van Rijkswaterstaat een Leidraad Scenarioanalyse Ongevallen in Tunnels uitgegeven. Het eerste deel van de leidraad is aan wegtunnels gewijd en het tweede deel aan spoor-, tram- en metrotunnels en overkappingen. Via de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels is toepassing van deze leidraden verplicht gesteld. De Commissie is van mening dat de scenarioanalyse actualisering behoeft.

HANDREIKING RISICOANALYSE Het Projectbureau tunnelveiligheid (waarin de ministeries van V&W, VROM en BZK vertegenwoordigd waren) heeft een Handreiking Risicoanalyse gepubliceerd, als een (herziene) bijlage van de beleidsnota deel B. Deze handreiking geeft uitleg over de toepassing van methodieken, modellen en veiligheidscriteria voor kwantitatieve risicoanalyse en scenarioanalyse. In haar toetsingscriteria hanteert de Commissie deze handreiking.

VEILIGHEIDSRICHTLIJNEN Voor de inrichting van ondergrondse weginfrastructuur heeft de Dienst Infrastructuur van Rijkswaterstaat de Veiligheidsrichtlijnen deel C (VRC) uitgegeven.

BRAND ONDERZOEK METROSTATIONS In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een werkgroep Brandonderzoek Metrostations het Brand Onderzoek Metrostations (BOM) uitgevoerd. In zijn eindrapport (2006) geeft de werkgroep aanbevelingen voor de veiligheid van ondergrondse stations. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hierover aan alle betrokken gemeenten een beleidsbrief geschreven. Dit alles heeft tot een politieke agendering van de brandveiligheid in metrostations geleid. Als gevolg daarvan worden nu maatregelen ter verbetering voorgesteld en doorgevoerd. De Commissie beschouwt dit onderzoek als best practice voor scenario-analyse van metrostations en gebruikt de aanbevelingen in de beleidsbrief (mede) als referentiekader.

OPGEDANE KENNIS EN LEERERVARINGEN In haar adviezen geeft de Commissie aanbevelingen op basis van opgedane kennis en leerervaringen. Gezien de deskundigheid en onafhankelijkheid van de Commissie kunnen dergelijke aanbevelingen aan de adviezen een extra toegevoegde waarde geven.



Adviezen door de Commissie in 2009

De Commissie tunnelveiligheid heeft in 2009 twaalf adviezen gegeven. Het tunnelproject legt het advies samen met haar eigen documentatie aan het bevoegd gezag voor, dat het advies in zijn besluitvorming meeneemt. Het besluit is openbaar; daarmee wordt ook het advies, zodra het besluit genomen is, openbaar.

De in 2009 gegeven adviezen zijn de volgende.

Datum	Project	Vervoerstype	Type Advisering
08.01.2009	Metro Oostlijn (gemeente Amsterdam)	Metro	Advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning voor verbetering veiligheid
09.04.2009	Vlaketunnel (RWS Zeeland, Middelburg)	Weg	Advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning voor renovatie
17.04.2009	Schipholtunnel / Programma beoordeling vluchtvoorzieningen bestaande spoortunnels (ProRail, Utrecht)	Spoor	Advies over uitgangspunten
15.05.2009	Station Wilhelminaplein (RET, Rotterdam)	Metro	Advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning voor verbetering brandveiligheid
04.06.2009	Combiplan Nijverdal (RWS, Utrecht)	Weg en spoor	Aanvullend advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning n.a.v. aanpassing bouwplan
09.07.2009	Spoorzone Delft (ProRail, Utrecht)	Spoor	Advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning
28.08.2009	Velsertunnel (RWS Noord-Holland, Haarlem)	Weg	Advies n.a.v. gebruikswijziging (van categorie II naar D)
20.09.2009	Thomassentunnel (RWS Zuid-Holland, Rotterdam)	Weg	Advies n.a.v. gebruikswijziging
30.09.2009	Kiltunnel (Wegschap Tunnel Dordtse Kil, Dordrecht)	Weg	Advies n.a.v. gebruikswijziging (van categorie II naar C)
18.11.2009	Tweede Coentunnel (RWS Noord-Holland, Amsterdam)	Weg	Advies t.b.v. aanvraag bouwvergunning
10.12.2009	Piet Heintunnel (gemeente Amsterdam)	Weg	Advies n.a.v. gebruikswijziging (van categorie II naar D)
10.12.2009	Ijtunnel (gemeente Amsterdam)	Weg	Advies n.a.v. gebruikswijziging (van categorie II naar D)

Naast de in de tabel genoemde adviezen zijn adviesaanvragen in behandeling genomen van de Heinenoordtunnel (categoriewijziging), Botlektunnel (categoriewijziging), RET Station Beurs Erasmuslijn (Bouwplan) en A4 Delft Schiedam (tunnelveiligheidsplan). Het zwaartepunt van de advieswerkzaamheden voor deze adviezen lag in 2009. De afronding en afgifte ervan heeft echter in 2010 plaatsgevonden.

Een intakegesprek waaruit tot eind 2009 geen adviesaanvraag gevolgd is, heeft de Commissie gevoerd over de Abdijtunnel in de Zuidtangent (provincie Noord-Holland).

Regelmatig heeft de Commissie te maken met projecten die de expertise van de Commissie graag willen benutten voor informele advisering. Het gaat dan bijvoorbeeld over veiligheidstechnische eigenaardigheden van kandidaat-varianten in een planstudiefase of over een innovatief wegconcept. Omdat dit buiten haar wettelijke taak valt, kan de Commissie deze verzoeken niet honoreren.

Evaluaties van adviezen door projecten

Aan het einde van elk adviestraject stuurt de Commissie het project een enquêteformulier. Daarop kan het project het traject evalueren. De Commissie gebruikt de resultaten voor eventuele bijsturing.

Uit de vijf terugontvangen enquêtes in 2009 blijkt, dat projecten van het bestaan van de Commissie weten en haar ook goed kunnen vinden.

In vier van de vijf gevallen heeft de Commissie het adviestraject binnen de wettelijke termijn van acht weken voltooid. Het vijfde advies had méér dan een maand uitloop; deze was voor het project niet bezwaarlijk.

Twee van de vijf projecten hebben de door de Commissie toegepaste beoordelingscriteria als niet helemaal duidelijk ervaren. Voor één van deze projecten lag de onduidelijkheid in het niet vooraf duidelijk zijn van welke tunnelveiligheidsaspecten beoordeeld zouden worden. Het andere project ervaarde een afwijking tussen het toetsingskader op de website van de Commissie en de in de praktijk gehanteerde criteria; het ging daarbij bij om veilig-vluchten-parameters in de Leidraad Scenarioanalyse Railtunnels.

Zoals ook in het jaarverslag over 2008 gesteld is, vormen de beoordelingscriteria waarschijnlijk het moeilijkste aspect van de advisering. Dit heeft te maken met de inhoudelijke complexiteit van de materie, de verspreiding van de wettelijke eisen voor wegtunnels over verschillende wetten en besluiten (Warvw, Bouwbesluit en Gebruiksbesluit), het deels ontbreken van wettelijk kader (voor railtunnels) en de steeds doorgaande ontwikkelingen in binnen- en buitenland.

Vier van de vijf projecten noemden de kwaliteit en bruikbaarheid van het advies 'redelijk' tot 'goed'. Het vijfde project vond de bruikbaarheid matig, omdat aanbevelingen in het advies al met de hulpdiensten besproken of in de desbetreffende projectfase niet meer implementeerbaar waren. Eén van de vijf adviezen heeft geleid tot opnieuw bekijken van veiligheidsaspecten door het project. Twee andere adviezen hebben in de projecten tot aanvullende inzichten geleid.

Ontwikkeling en deling van kennis

Eén van de wettelijke taken van de Commissie tunnelveiligheid is ontwikkeling en deling van kennis. Dit heeft te maken met de situatie die aanleiding voor de oprichting van de Commissie was: een behoefte aan een centraal punt waar actuele, multidisciplinaire tunnelveiligheidskennis beschikbaar is, waarop tunnels getoetst kunnen worden.

Deze wettelijke taak vervult de Commissie op een veelheid van manieren.

ADVISERING AAN HET MINISTERIE Voortvloeiend uit het periodieke overleg met de directeur-generaal Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie over drie onderwerpen haar zienswijze op schrift gesteld:

- actualisering van de definitie van het begrip ‘tunnel’ in de wet;
- criteria voor operationalisering van het wettelijke begrip ‘wijziging van gebruik’ van een tunnel en;
- inrichting van de advisering in het geval dat de initiatiefnemer met een aannemer een D&C-contract afsluit.

BEZOEKEN VAN CONGRESSEN EN CURSUSSEN

EFSTG-BIJEENKOMST

Een brandweerlid van de Commissie heeft in maart 2009 in Stockholm een bijeenkomst van de European Fire Services Tunnel Group bijgewoond. Deze conferentie bestond uit lezingen door internationale experts en bezoeken aan tunnels en ondergrondse stations.

CURSUS ‘VEILIGHEID ONDERGRONDSE INFRASTRUCTUUR’

Eén van de secretarissen heeft als vertegenwoordiger van de Commissie deelgenomen aan de PAO-cursus ‘Veiligheid ondergrondse infrastructuur’, een cursus over tunnelveiligheid, gegeven door ir. E.W. Worm.

CURSUS ‘VERKEERSVEILIGHEID, AMBITIES 2020’

Een lid van de Commissie heeft in november 2009 deelgenomen aan de PAO-cursus ‘Verkeersveiligheid, ambities 2020’, onder leiding van prof.ir. F.C.M. Wegman van de SWOV en de TU Delft.

Terwijl verkeersveiligheid in Nederland reeds tot een hoog niveau ontwikkeld is, blijken er nog steeds mogelijkheden voor verbetering te zijn, bijvoorbeeld bij de toenemende groep oudere verkeersdeelnemers, waar afnemende vaardigheden en toenemende kwetsbaarheid samen gaan. Gezien het belang van zelfredzaamheid bij tunnelongevallen met brand of gevaarlijke stoffen, is deze trend ook voor tunnelveiligheid relevant.

Op de cursus zijn contacten gelegd met onder andere IVW en prof. Wegman, die voor het werk van de Commissie interessant kunnen zijn.

WEBSITE In 2009 heeft de Commissie enkele efficiëntieverbeteringen aan haar website uitgevoerd.

CONTACTEN MET ANDERE SPELERS IN HET VELD De Commissie houdt contact met de andere spelers in het veld van de tunnelveiligheid, met als doel het afstemmen van rollen en interpretaties van de wet en het delen van ervaringen. In wegtunnelveiligheid is het actorenveld vrij groot; het omvat onder meer het Steunpunt Tunnelveiligheid (hoofd R. Mante) en het Bureau Veiligheidsbeambte (veiligheidsbeambte ir. E. W. Worm voor rijkstunnels), beide bij Rijkswaterstaat. Tussen deze bureaus en de Commissie vindt periodiek overleg plaats.

Op het ministerie van VROM vindt het DOEV-overleg plaats, het Directeuren Overleg Externe Veiligheid. Een vertegenwoordiger van de Commissie neemt daaraan deel.

ADVISEREN OVER QRA EN SCENARIOANALYSE Rijkswaterstaat is bezig met het maken van een verbeterde versie van haar QRA-model voor wegtunnels. De Commissie had in 2009 zitting in de hiervoor ingestelde klankbordgroep en heeft in die hoedanigheid voor de evaluatie van het model een document met proceseisen en resultaateisen opgesteld.

Het Centrum Ondergronds Bouwen heeft in 2008 een plan van aanpak opgesteld voor een actualisering van de Leidraad Scenarioanalyse, zowel voor weg- als spoortunnels. De Commissie is daarbij betrokken. Inmiddels is de actualisering uitgesteld tot na afronding van de evaluatie van de tunnelwetgeving.

HEIDAGEN VAN DE COMMISSIE Tweemaal per jaar houdt de Commissie een zogenaemde 'heidag'. Deze dagen zijn bedoeld voor kennisontwikkeling en voor een reflectie op haar eigen functioneren ten behoeve van voortdurende ontwikkeling van de kwaliteit van haar werk.

De belangrijkste onderdelen van de heidagen in 2009 waren:

- Een discussie over de advisering door de Commissie; onder andere: hoe past de Commissie in haar adviezen enerzijds het in principe vaste toetsingskader toe en doet zij anderzijds recht aan de technologische ontwikkelingen?
- Een gesprek met de toenmalige directeur-generaal Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, drs. S. Riedstra, over de op dat moment in voorbereiding zijnde evaluatie van de tunnelwetgeving en de rol van de Commissie daarin. Daarbij heeft de directeur-generaal de Commissie uitgenodigd haar visie op het toetsingskader op schrift te stellen en bij wijze van input voor de evaluatie aan het ministerie te verstrekken. (Deze activiteit heeft de Commissie in 2010 voltooid.)
- Een analyse van het veld van actoren in tunnelveiligheidsland en de posities die zij vanuit hun rollen kiezen.
- Borging van de onafhankelijkheid van Commissieleden bij advisering.
- Een bezoek aan de Scheldetunnel in Antwerpen, met uitleg door de beheerder over de tunneltechnische installaties, waaronder apparatuur voor het meten van giftige gassen, en de veiligheids- en noodprocedures.
- Een bezoek aan het treinstation van Antwerpen, met uitleg over de veiligheidssystemen en -procedures.

Overige activiteiten in 2009

OVERLEG MET MINISTERIE V&W De relatie tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Commissie tunnelveiligheid is contractueel vastgelegd. Met de contractbeheerders op het ministerie heeft de Commissie in 2009 viermaal overlegd.

In het voorjaar en in het najaar heeft de voorzitter van de Commissie, J. van Belzen, overleg gevoerd met de directeur-generaal Mobiliteit van het ministerie, drs. S. Riedstra. In het voorjaarsoverleg was namens de Commissie ook oud-voorzitter mevrouw drs. K.M.H. Peijs aanwezig.

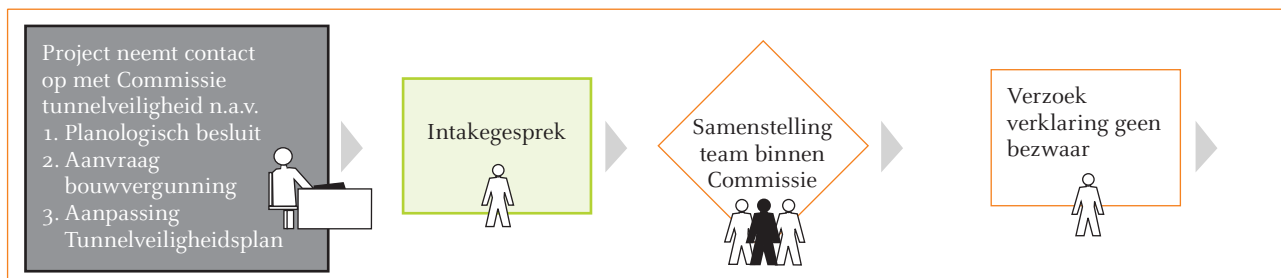
PERSONELE WISSELING In april 2009 nam ir. W.P.S. Janssen afscheid van de Commissie. Vanaf 2006 heeft Wim Janssen in de Commissie zijn expertise in de civiele tunneltechniek ingebracht. Zijn lidmaatschap kon hij niet combineren met zijn nieuwe functie van projectmanager voor het ontwerp van een 19 km lange, afgezonken tunnel tussen Duitsland en Denemarken, die hij vanuit Kopenhagen zal vervullen.

Nog in 2009 is Wim Janssen opgevolgd door ir. J.H. Jonker. Civiel ingenieur Jan Jonker brengt in de Commissie meer dan 25 jaar ervaring met tunnelprojecten in.

SECRETARIAAT In het jaar 2008 werd duidelijk dat de Commissie vanuit haar proces steeds meer een beroep op het secretariaat doet en dat ook derden steeds meer vragen stellen. Dit leidde ertoe dat het secretariaat aan de ondersteuning van de primaire taken van de Commissie en aan aanvullende taken steeds meer werk kreeg. Deze ontwikkeling is in 2009 onverminderd gebleken. De efficiënte uitvoering van het werk is voor het secretariaat daarom een blijvend punt van aandacht.

Bijlage I Werkwijze Commissie

Voortraject

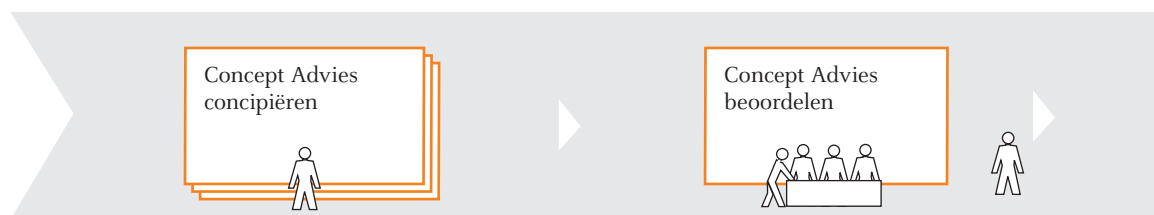


1e maand

2e maand

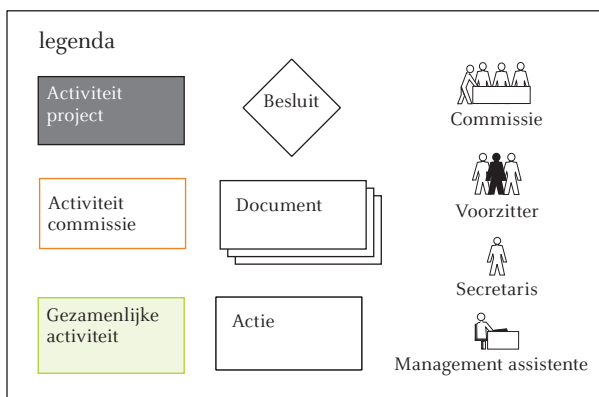


3e maand



4e maand

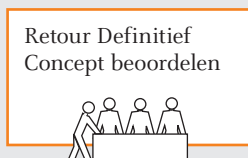




Vergadering (eerste woensdag van de maand)



Adviestraject start als de informatie compleet is en doorloopt een wettelijke termijn van 8 weken.



Bijlage II

Profielen Commissieleden

JAN VAN BELZEN - VOORZITTER



Drs. J. van Belzen is sinds 2005 burgemeester van de gemeente Barendrecht. Vanaf 1994 werkt hij in het lokaal bestuur, aanvankelijk als raadslid en later als wethouder in Werkendam en van 1999 tot 2005 als burgemeester van Graafstroom. Zijn belangstelling voor tunnelveiligheid komt voort uit zijn betrokkenheid bij de HSL-Zuid en Betuweroute als bestuurlijk trekker en gedelegeerd opdrachtgever van het project Railplan (2004-2008). Binnen Railplan werken 8 veiligheidsregio's, 34 gemeenten en vele andere partijen samen aan de operationele voorbereiding op de hulpverlening in de exploitatiefase. Sinds 2008 is hij voorzitter van het Platform Transportveiligheid in oprichting en voorzitter van de werkgroep Incidentmanagement Transport Gevaarlijke Stoffen.

HANS BROEKHUIZEN



J.M. Broekhuizen MCDM werkt 34 jaar voor de brandweer en heeft in die periode functies in de diverse schakels van de veiligheidsketen bekleed. Hij is vanuit zijn discipline bij diverse tunnelprojecten betrokken geweest. Door zijn achtergrond heeft hij een inbreng ten aanzien van de gehele veiligheidsketen, waarbij hij door zijn ruime ervaring relaties met aspecten buiten de hulpverlening weet te leggen. Momenteel is hij plaatsvervangend directeur bij de stafdirectie risico & crisisbeheersing van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, met risicobeheersing in de portefeuille. Hij beschikt over een internationaal netwerk van risico- en hulpverleningsdeskundigen op het gebied van tunnelveiligheid.

HENK OUD



Ir. H.J.C. Oud is civiel ingenieur en werkzaam geweest bij Rijkswaterstaat. Hij was daar gedurende ruim 35 jaar belast met het ontwerpen en uitvoeren van civieltechnische constructies, met name in de tunnelbouw. Zowel in nationale als internationale commissies heeft hij zich verdiept in de veiligheidsaspecten van tunnels en ondergrondse werken. Hij heeft aan de basis gestaan van de categorie indeling voor wegtunnels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Oud was van 1995 tot eind 2007 voorzitter van het bestuur van het Centrum voor Ondergronds Bouwen en Nederlands vertegenwoordiger in de internationale tunnelvereniging ITA.

JAN STUIFMEEL



Ing. J.F.E. Stuifmeel MoSHE werkt sinds juni 2002 als safety manager bij NS Hispeed. Daarvoor werkte hij 25 jaar bij NS, waarvan acht jaar als teamleider Risicomanagement. In deze periode rondde hij de studie Management of Safety, Health & Environment aan de TU Delft succesvol af. Hij heeft nationaal en internationaal bijgedragen aan het tot stand brengen van veiligheidsbeleid voor spoor- en wegtunnels en de vertaling hiervan in concrete maatregelen.

PIETER VAN DER TORN



P. van der Torn (arts MMK en D. Env.) is arts en heeft daarnaast een opleiding tot milieu-ingenieur genoten. Zijn deskundigheid spitst zich vooral toe op de relatie tussen zorg en techniek. Hij heeft ruime kennis van en ervaring met gezondheidsrisicobeoordelingen en technische risicoanalyses. Sinds ruim 10 jaar is hij betrokken bij de veiligheidsaspecten rond tunnels. Op zijn naam staan diverse publicaties over incidentbeheersing.

PIEN BALK - DE WIT



Mw. drs. P. Balk - de Wit is momenteel kazernemanager bij Brandweer Amsterdam-Amstelland. In de zeven jaar dat zij voor de brandweer werkt, heeft zij vanuit diverse schakels van de veiligheidsketen bij verschillende tunnelprojecten over tunnelveiligheid geadviseerd. Verder heeft zij als officier van dienst repressieve ervaring opgedaan. Zij maakt deel uit van het landelijke netwerk van brandweerdeskundigen en heeft meegewerkt aan spraakmakende Amsterdamse projecten zoals de Noord-Zuidlijn en het project Zuidas.

ARIE BRAS



A.J. Bras is met name gespecialiseerd in (tunnel)technische installaties en heeft op dit gebied 26 jaar ervaring. Hij heeft 17 jaar bij Rijkswaterstaat gewerkt en is sinds 2000 bedrijfsleider bij het Wegschap Tunnel Dordtse Kil, de exploitant van de Kiltunnel. Hier heeft hij ondermeer zorg gedragen voor de renovatie van de Kiltunnel en de vernieuwing van de technische installaties van het tolplein. Daarnaast is en was hij projectleider van kleine civiele werken. Voorheen was hij bij Rijkswaterstaat medeverantwoordelijk voor renovatie- en instandhoudingprojecten aan bruggen en tunnels.

FRANS GREVEN



Drs. F. E. Greven is toxicoloog en milieukundige. Hij heeft met name expertise op het gebied van chemische incidenten en incidenten met ioniserende straling. Sinds 2001 is hij werkzaam als Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen bij de GGD/GHOR-organisaties van Groningen, Friesland en Drenthe. Momenteel verricht hij onderzoek naar het ontstaan van het Reactive Airways Dysfunction Syndrome bij milieu-incidenten.

ROB HOUBEN



Ing. R.J. Houben MSc. studeerde Civiele Techniek in Nederland en Veiligheid & Betrouwbaarheid in Engeland. Hij heeft sinds 1981 aan vele projecten meegewerkt, waaronder enkele megaprojecten, op het gebied van waterkeringen, infrastructuur en transport. Daarbij was veiligheid, zowel de interne als externe, de rode draad. Hij was betrokken bij diverse internationale projecten en heeft enkele jaren namens Nederland het woord gevoerd in het Europese overleg over interoperabiliteit op het spoor. In zijn huidige functie bij DHV adviseert hij op de gebieden transportveiligheid (waaronder veiligheid in weg- en spoortunnels), bedrijfszekerheid en spoorweginteroperabiliteit.

WIM JANSSEN



Ir. W.P.S. Janssen is civiel ingenieur en werkzaam bij Royal Haskoning ingenieurs en architectenbureau. Hij heeft ruime ervaring met het ontwerp en de uitvoeringsbegeleiding van ondergrondse verkeersinfrastructuurprojecten, inclusief de daarbij behorende veiligheidsaspecten. Als directeur van het samenwerkingsverband TEC v.o.f. is hij reeds ruim 20 jaar bij een groot aantal tunnelprojecten in zowel binnen- als buitenland betrokken.

JAN JONKER



Ing. J.H. Jonker is civiel ingenieur en werkt als strategisch adviseur bij het advies- en ingenieursbureau Movares te Utrecht. In allerlei verschillende rollen heeft hij meer dan 25 jaar ervaring met veelal spoor-gerelateerde tunnelprojecten. Verantwoordelijk voor de civiele techniek in het megaproject Betuweroute had hij te maken met zes grote tunnels, waarvan drie geboord. Als voorzitter van de Afdeling Tunneltechniek en Ondergrondse Werken van het KIVI NIRIA en vanuit het voorzitterschap van de COB-Platforms 'Gemeenschappelijk Praktijkonderzoek Boortunnels' en 'Tunnels en Bouwputten' heeft hij een breed nationaal en internationaal netwerk.

ARTHUR TAMELING - SECRETARIS



Ir. A.C. Tameling is civiel ingenieur en werkzaam bij NedMobiel, een bedrijf op het gebied van operatie, PPS en tol, ontstaan vanuit en gelieerd aan de NV Westerscheldetunnel. Als adviseur beheer en operatie van infrastructuur heeft hij binnen diverse organisaties rollen op het gebied van (tunnel-) veiligheid vervuld. Eerder was hij secretaris van het Safety Committee van de HSL-Zuid, een onafhankelijk, aan de minister van Verkeer en Waterstaat adviserend comité.

MARK WIJNANDS - SECRETARIS



Ir. M.N.J.H. Wijnands is natuurkundig ingenieur en werkt bij ingenieurs- en adviesbureau Movares. In de projectorganisatie HSL-Zuid, bij NS Hispeed en in het project Amsterdam Zuidas heeft hij gewerkt op het gebied van deterministische en probabilistische risico-analyse, safety management, incidentafhandeling, materieel-brandscenario's, evacuatie van reizigers uit tunnels en afstemming met de hulpverleningsdiensten. Hij heeft treinpersoneel opgeleid en is één van de auteurs van de safety case van NS Hispeed.

INGE VAN BERKEL - PLAATSVERVANGEND SECRETARIS

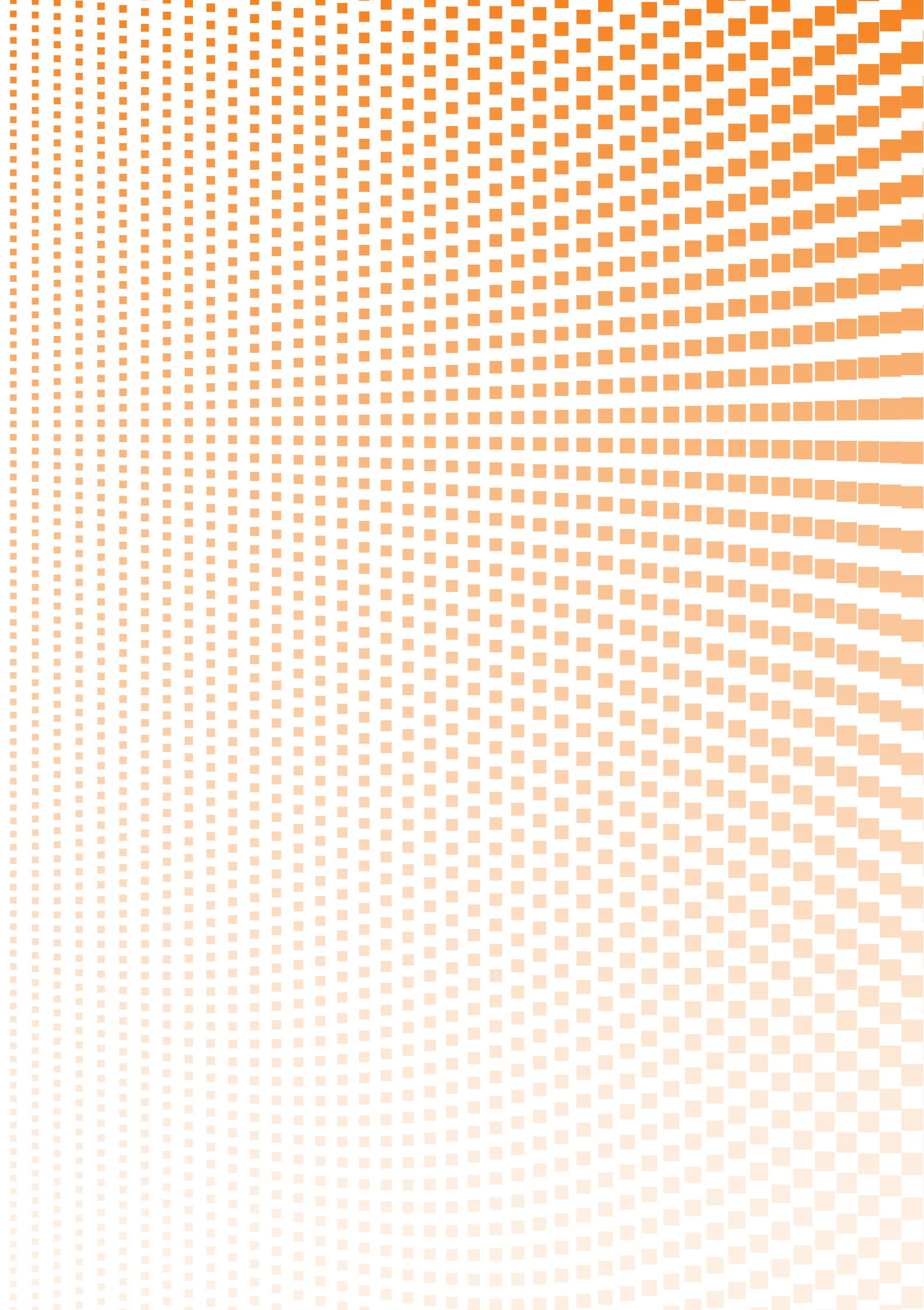


Drs. C.M.C. van Berkel is sociaal-geograaf en heeft ruime ervaring met processen rondom ondergronds bouwen en intensief ruimtegebruik. Zij was onder andere adjunct-directeur van het Centrum Ondergronds Bouwen, programmasecretaris bij de HSL-Zuid en heeft bij Movares managementfuncties bekleed bij diverse infrastructurele projecten. Momenteel werkt zij als teamleider Ruimtelijke Ordening bij de gemeente Leeuwarden.

BRIGITTE SCHULTE-CATS - MANAGEMENT ASSISTENTE



B. Schulte - Cats heeft vanaf het afronden van de MEAO-CE opleiding diverse commerciële/administratieve functies vervuld, onder andere bij De Automatisering Gids en bij EVO (belangenbehartiger voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders) en is sinds mei 2006 voor de Commissie het dagelijkse aanspreekpunt.



Bijlage III

Financieel overzicht

Deze bijlage beschrijft de budgetten die over 2009 gerealiseerd zijn. Over het financiële overzicht is een accountantsverklaring afgegeven. Aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie een meer gedetailleerd overzicht en de accountantsverklaring verstrekt.

Kostenpost	Kosten 2009 (excl. BTW)	BTW
Adviezen	220.392	
Adviezen (leden, voorzitters en secretarissen) ⁴		
Maandelijks vergaderingen	78.769	
Secretariaatsfunctie	153.727	29.208
– Secretariaatsmedewerker – Zaalhuur vergaderingen – Productie Jaarverslag – Overige kosten – Secretariële meerkosten adviezen conform overeenkomst – Procesrol secretaris – Procesrol secretaris ondersteuning Commissie – Financiële administratie – Accountantsverklaring – Overige kosten		
Kennisontwikkeling	72.006	
– Onderzoek en kennisoverdracht – Twee heidagen – Congresbezoek – Evaluatie		
Reiskosten	6.244	
Totaal	□ 531.138	□ 29.208

⁴ Kosten van de door de Commissie in 2009 gegeven adviezen (exclusief de in 2008 gemaakte kosten voor het eerste advies) en de in 2009 gemaakte kosten over de vier in behandeling genomen adviesaanvragen.

Colofon

Uitgave

Commissie tunnelveiligheid

Groningenweg 10

2803 PV Gouda

Postbus 420

2800 AK Gouda

TEL | 018 254 08 18

TEL | 018 254 08 19

secretariaat@commissietunnelveiligheid.nl • www.commissietunnelveiligheid.nl

Ontwerp

Sirene Ontwerpers, Rotterdam



Adres

Commissie tunnelveiligheid

Groningenweg 10

2803 PV Gouda

Postbus 420

2800 AK Gouda

TEL | 018 254 08 18

TEL | 018 254 08 19

secretariaat@commissietunnelveiligheid.nl