

**23 NOVEMBER 2007. - Besluit van de Vlaamse Regering
betreffende de minimumveiligheidseisen, de wijze van
goedkeuring van het ontwerp, de veiligheidsdocumentatie,
de ingebruikstelling, de wijzigingen en periodieke
oefeningen met betrekking tot de tunnels in het trans-
Europese wegennet**

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, inzonderheid op artikel 4, 5, 6, 10, en 11;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de Begroting, gegeven op 19 mei 2006;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 18 september 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. - Uitgangspunt voor de besluitvorming over veiligheidsmaatregelen

Artikel 1. De in een tunnel toe te passen veiligheidsmaatregelen worden gebaseerd op een systematische afweging van alle aspecten van het systeem, bestaande uit de infrastructuur, de beheersorganisatie, de gebruikers en de voertuigen.

Er wordt rekening gehouden met de volgende parameters :

1° tunnellengete;

2° aantal kokers;

3° aantal rijstroken;

4° geometrische vorm van het dwarsprofiel;

5° verticaal en horizontaal alignement;

6° constructietype;

7° een- of tweerichtingsverkeer;

8° verkeersintensiteit per koker (inclusief spreiding in de tijd);

9° filekansen (dagelijks of seizoengebonden);

10° tijd die de hulpdiensten nodig hebben om op de plaats van het incident te komen;

11° aanwezigheid van vrachtwagens en het percentage daarvan;

12° vervoer van gevaarlijke stoffen, het percentage daarvan en het soort stoffen;

13° kenmerken van de toeleidende wegen;

14° rijstrookbreedte;

15° overwegingen in verband met de snelheid;

16° geografische en meteorologische omgeving.

Als een tunnel een bijzonder kenmerk heeft inzake de bovengenoemde parameters, wordt een risicoanalyse uitgevoerd als vermeld in artikel 12 van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (hierna de risicoanalyse te noemen), om vast te stellen of extra veiligheidsmaatregelen of aanvullende voorzieningen nodig zijn om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen. Die risicoanalyse houdt rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van

weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede met de aard en omvang van de mogelijke gevolgen.

Art. 2. In dit besluit wordt onder verkeersintensiteit verstaan : het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeer dat per rijstrook door een tunnel gaat. Om de verkeersintensiteit vast te stellen wordt elk motorvoertuig als één eenheid beschouwd.

Als het aantal vrachtwagens, zwaarder dan 3,5 ton, 15 % van het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeersaanbod overschrijdt, of als het dagelijkse verkeersaanbod over een bepaalde periode aanzienlijk hoger ligt dan het jaargemiddelde, wordt het extra risico geëvalueerd en ingecalculerd, in die zin dat de verkeersintensiteit wordt verhoogd.

HOOFDSTUK II. - Operationele maatregelen

Art. 3. De exploitatie wordt met inzet van de hiervoor vereiste middelen zodanig georganiseerd dat de continuïteit en de veiligheid van het verkeer door de tunnel verzekerd zijn. Het bij de exploitatie betrokken personeel en de hulpdiensten krijgen een passende initiële en voortgezette opleiding.

Art. 4. Het bestuursorgaan zorgt ervoor dat voor alle tunnels calamiteitenbestrijdingsplannen beschikbaar zijn.

Art. 5. Volledige of gedeeltelijke afsluiting van rijstroken vanwege bouw- of onderhoudswerkzaamheden die van tevoren zijn gepland, wordt altijd gerealiseerd buiten de tunnel. Hierbij kan gebruikgemaakt worden van variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen.

Art. 6. Bij ernstige ongevallen of incidenten worden alle tunnelkokers die van belang zijn, onmiddellijk voor het verkeer afgesloten.

Dat gebeurt door de gelijktijdige activering van de bovengenoemde voorzieningen die zich voor de toegangen bevinden, alsook van de eventueel aanwezige variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen in de tunnel, zodat al het verkeer buiten en binnen de tunnel zo spoedig mogelijk tot stilstand kan worden gebracht. Tunnels met een lengte van minder dan 1000 m kunnen op een andere wijze gesloten worden. Het verkeer wordt zodanig geregeld dat de voertuigen die niet bij het incident of ongeval betrokken zijn, snel de tunnel kunnen verlaten.

De tijd die de hulpdiensten nodig hebben om bij de plaats van het incident te komen, is zo kort mogelijk en wordt tijdens periodieke oefeningen gemeten. Bovendien kan die tijd ook tijdens incidenten worden gemeten. In grote tunnels met tweerichtingsverkeer en een hoge verkeersintensiteit wordt door middel van een risicoanalyse bepaald of er hulpdiensten bij de twee uiteinden van de tunnel moeten worden gestationeerd.

Art. 7. Alle tunnels waarvoor een bedieningscentrale noodzakelijk is, worden steeds volledig door één bedieningscentrale bediend.

Art. 8. Bij tunnelafsluitingen (van lange of korte duur) worden de gebruikers door middel van gemakkelijk toegankelijke informatiesystemen geïnformeerd over de beste alternatieve rijroutes.

Die alternatieve rijroutes maken deel uit van systematische verkeersbeheersplannen. Ze moeten erop gericht zijn de doorstroming van het verkeer zo goed mogelijk te handhaven en de secundaire gevolgen voor de veiligheid in omringende gebieden zo veel mogelijk te beperken.

Art. 9. Voor de toegang tot tunnels van voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren, gelden de volgende bepalingen, zoals omschreven in de regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg :

1° er wordt een risicoanalyse uitgevoerd vóór de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel worden gewijzigd;

2° voor de allerlaatste afrit voor de tunnel en bij de tunnelingangen, alsmede op enige afstand ervoor, worden passende borden geplaatst, zodat de bestuurders alternatieve routes kunnen kiezen;

3° specifieke operationele maatregelen worden overwogen, die de risico's moeten beperken en verband houden met sommige of alle voertuigen die gevaarlijke stoffen door tunnels vervoeren, zoals melding bij aankomst of het rijden in konvoeien die door begeleidende voertuigen worden geëscorteerd. Die maatregelen kunnen bij individuele gevallen worden toegepast als de bovengenoemde risicoanalyse daartoe aanleiding geeft.

Art. 10. Er wordt een risicoanalyse uitgevoerd om te beslissen of vrachtwagens mogen inhalen in tunnels met meer dan één rijstrook per rijrichting.

HOOFDSTUK III. - Goedkeuring van het ontwerp, de ingebruikstelling en wijzigingen

Art. 11. De minimumveiligheidseisen worden toegepast vanaf de voorontwerpfase. Voor het begin van de bouwwerkzaamheden bundelt de tunnelbeheerder de veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase, vermeld in artikel 14, tweede en derde lid, en raadpleegt hij de veiligheidsbeambte. De tunnelbeheerder legt de veiligheidsdocumentatie aan het bestuursorgaan voor, samen met het advies van de veiligheidsbeambte of, in voorkomend geval, van de inspectie-instantie. Het ontwerp wordt goedgekeurd door het bestuursorgaan, dat de tunnelbeheerder op de hoogte brengt van zijn besluit.

Art. 12. Voor de eerste openstelling van een tunnel voor het openbaar verkeer verleent het bestuursorgaan zijn goedkeuring volgens de onderstaande procedure.

Deze procedure wordt ook gevolgd voor de openstelling van een tunnel voor het openbare verkeer na ingrijpende wijzigingen in de constructie of exploitatie, of na een belangrijke verbouwing van de tunnel waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend gewijzigd moeten worden.

De tunnelbeheerder stuurt de veiligheidsdocumentatie, vermeld in artikel 14, vierde lid, naar de veiligheidsbeambte, die zijn advies geeft over de openstelling van de tunnel voor het openbare verkeer.

De tunnelbeheerder stuurt die veiligheidsdocumentatie naar het bestuursorgaan, samen met het advies van de veiligheidsbeambte. Het bestuursorgaan beslist of de tunnel voor het openbare verkeer kan worden opengesteld en of hierbij beperkende voorwaarden moeten gelden. Vervolgens brengt het de tunnelbeheerder op de hoogte van de beslissing. Een kopie van die beslissing wordt door het bestuursorgaan naar de hulpdiensten gestuurd.

Art. 13. Voor elke wezenlijke wijziging in de constructie, in de voorzieningen of in de exploitatie, waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend moeten worden gewijzigd, verzoekt de tunnelbeheerder opnieuw om goedkeuring van de exploitatie overeenkomstig de procedure, vermeld in artikel 12.

De tunnelbeheerder brengt de veiligheidsbeambte op de hoogte van alle andere wijzigingen in de constructie en de exploitatie. Voordat aanpassingswerkzaamheden aan de tunnel worden aangevat, verstrekt de tunnelbeheerder de veiligheidsbeambte verder documentatie waarin de voorstellen worden toegelicht.

De veiligheidsbeambte onderzoekt de gevolgen van de aanpassing en brengt de tunnelbeheerder in ieder geval op de hoogte van zijn advies. De tunnelbeheerder stuurt een kopie naar het bestuursorgaan en de hulpdiensten.

HOOFDSTUK IV. - Veiligheidsdocumentatie, periodieke oefeningen en voorlichtingscampagnes

Art. 14. § 1. De tunnelbeheerder bundelt voor elke tunnel de veiligheidsdocumentatie

en werkt die permanent bij. Hij verstrekt een kopie van de veiligheidsdocumentatie aan de veiligheidsbeambte.

§ 2. De veiligheidsdocumentatie beschrijft de preventieve en veiligheidsmaatregelen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van gebruikers te verzekeren, rekening houdend met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten, de aard van de route, de configuratie van de constructie, de omgeving, de aard van het verkeer en de actieradius van de hulpdiensten, vermeld in artikel 4 van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

§ 3. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase omvat in het bijzonder :

1° een beschrijving van de geplande constructie en de toegang daartoe, samen met de plannen die noodzakelijk zijn om inzicht te verschaffen in het ontwerp en de verwachte wijze van exploitatie;

2° een verkeersprognose die met opgave van redenen specificeert welke omstandigheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden verwacht, samen met de risicoanalyse die overeenkomstig artikel 9 is vereist;

3° een specifieke risico-inventarisatie die mogelijke ongelukken beschrijft die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede de aard en omvang van de mogelijke gevolgen. De studie moet met argumenten onderbouwde suggesties doen voor maatregelen om de kans op ongevallen en de gevolgen daarvan te beperken;

4° een veiligheidsadvies van een deskundige of een gespecialiseerde organisatie op veiligheidsgebied, eventueel de inspectie instantie.

§ 4. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ontwerpfase moet omvatten, tevens :

1° een beschrijving van de organisatie, de personele en materiële middelen en de instructies die door de tunnelbeheerder voor het gebruik en het onderhoud van de tunnel zijn opgesteld;

2° een calamiteitenbestrijdingsplan dat in samenwerking met de hulpdiensten wordt opgesteld en waarin ook rekening wordt gehouden met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten;

3° een beschrijving van het systeem van permanente terugkoppeling van ervaring voor de registratie en analyse van significante incidenten en ongelukken.

§ 5. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel die in gebruik is, omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase moet omvatten, tevens :

1° een verslag en analyse van significante incidenten en ongelukken die sinds de inwerkingtreding van de Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet hebben plaatsgevonden;

2° een lijst van de uitgevoerde veiligheidsoefeningen en een analyse van de lessen die daaruit getrokken zijn.

Art. 15. De tunnelbeheerder en de hulpdiensten organiseren in samenwerking met de veiligheidsbeambte gemeenschappelijke periodieke oefeningen voor het tunnelpersoneel en de hulpdiensten.

Die oefeningen moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

1° ze zijn zo realistisch mogelijk en corresponderen met de incidentscenario's die

ervoor gedefinieerd zijn;

2° ze leveren duidelijke evaluatieresultaten op;

3° ze voorkomen schade aan de tunnel;

4° ze kunnen tevens gedeeltelijk uitgevoerd worden met modellen of computersimulaties die aanvullende resultaten opleveren.

Er worden ten minste om de vier jaar in elke tunnel echte oefeningen onder zo realistisch mogelijke omstandigheden gehouden. Tunnelafsluiting is alleen vereist als het verkeer op een aanvaardbare manier kan worden omgeleid. Elk tussenliggend jaar worden er gedeeltelijke oefeningen of simulatieoefeningen gehouden. In gebieden waarin verscheidene tunnels vlak bij elkaar liggen, moet de echte oefening in ten minste een van die tunnels worden gehouden.

De veiligheidsbeambte en de hulpdiensten evalueren samen die oefeningen, stellen een verslag op en doen eventueel voorstellen om de veiligheid in de tunnel te verhogen.

Art. 16. Er worden, in samenwerking met belanghebbenden, regelmatig voorlichtingscampagnes georganiseerd over de veiligheid in tunnels op basis van het geharmoniseerde werk van internationale organisaties. Tijdens die campagnes wordt aan de weggebruikers uitgelegd hoe zij zich correct moeten gedragen als zij een tunnel in- en doorrijden, met name in geval van verkeersopstoppingen, motorpech, ongelukken of brand.

Op voor tunnelgebruikers passende plaatsen (bijvoorbeeld op rustplaatsen voor tunnels, aan tunnelingangen waar het verkeer stilstaat of op het internet) wordt informatie over de beschikbare veiligheidsvoorzieningen verstrekt en wordt aan weggebruikers getoond op welke wijze zij zich in een tunnel moeten gedragen.

HOOFDSTUK V. - Slotbepalingen

Art. 17. De Vlaamse minister, bevoegd voor de Openbare Werken, wordt gemachtigd het bestuursorgaan aan te wijzen, vermeld in artikel 4, 4°, van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Art. 18. De Vlaamse minister, bevoegd voor de Openbare Werken, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 23 november 2007.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

K. PEETERS

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

H. CREVITS