

Verslag

— Onderwerp	Menselijk gedrag, anders dan gedacht
— datum bijeenkomst	13 december 2016 en 21 februari 2017
— tijd	13.30 (inloop 13.00 uur) tot 16.30 uur
— locatie	Van der Valk Hotel Nieuwerkerk, Parallelweg zuid 185, 2914 LE Nieuwerkerk a/d IJssel https://www.hotelnieuwerkerk.nl/
— Aanwezigen	Presentielijsten in de bijlage

1. Opening (Leen van Gelder)

De bijeenkomst Menselijk gedrag, anders dan gedacht wordt om 13.30 uur geopend door Leen van Gelder. Hij heet de aanwezigen van harte welkom.

2. Nancy Oberije, instituut Fysieke veiligheid, IFV

- o Wat is het menselijk gedrag bij “brand/gevaar”?
 - o Toekomstige ontwikkelingen: Technische innovaties
- De presentatie wordt bij het verslag gevoegd.

Vraag: Wordt vluchten opgenomen in de bouwregelgeving?

Antwoord: Dit wordt niet opgenomen vanwege de financiële consequenties.

Dit is te kort door de bocht: vluchten is zeker meegenomen in de Bouwregelgeving! (denk aan rookvrije vluchtroutes ed)

Alleen bepaalde inzichten (dat mensen lang wachten met vluchten, dat mensen door rook vluchten en dat de groene bordjes op de wijze waarop ze nu zijn uitgevoerd weinig bijdragen aan de vluchtveiligheid) zijn niet meegenomen vanwege de financiële consequenties en het feit dat men zich op het standpunt stelt dat het altijd beter kan maar nu veilig genoeg is.

3. Ed Oomes, Schiphol

- o Praktijkvoorbeeld MontBlanc tunnel en menselijk gedrag.
 - o Gedrag van slachtoffers, veroorzakers en gebruikers, hulpverleners, (verkeerscentrale)
- Presentatie wordt bij het verslag gevoegd.

Vraag: Wordt vluchten in een tunnel in de CBR rijopleiding meegenomen?

Antwoord: Ja, dit is sinds 2016 opgenomen in de rijopleiding. RWS heeft met KPT gezorgd dat dit inmiddels 4 vragen in het rijexamen zijn opgenomen. In de opleiding voor professionele chauffeurs is dit ook opgenomen in de leerstof. Dit betreft informatie over Nederlandse tunnels en niet over de tunnels in het buitenland.

In de regio Zeeland is men verplicht tijdens de rijlessen door tunnels te rijden.

De informatie over vluchten in een tunnel bij een ongeval of brand is te lezen op de [website van RWS en het KPT](#)

Vraag: Is er een handelingsperspectief voor passagiers in de treinen?

Antwoord: Dit is voorgelegd aan NS, maar zij durven dit nog niet aan. RET en GVB hebben dit wel. Ook in Noorwegen worden passagiers in treinen middels een leaflet geïnformeerd.

4. Ingo de Moor, Westerscheldetunnel NV

- o Praktijkervaring Westerscheldetunnel
- De presentatie wordt bij het verslag gevoegd.

Vraag naar aanleiding van de video-opname van een ongeval in de Westerscheldetunnel: Was dit een ongeval? Is er ook onderzocht of het een aanslag kan zijn?

Antwoord: Alle mogelijke oorzaken worden bij alle incidenten onderzocht.

Vraag: Na het ongeval werden beide rijbanen in de tunnel d.m.v. calamiteitenknop rood afgekruid. Is dit juist?

Antwoord; Deze methode wordt uitgevoerd volgens de voor de WST afgesproken procedure, zie ook bijlage 1 en 2.

Vraag: wordt weggebruikers gevraagd waarom zij doorrijden bij een rood kruis?

Antwoord; Weggebruikers die doorgereden zijn is niet gevraagd waarom zij doorgereden zijn.

Vraag; Waarom worden beide weghelpten niet afgekruid?

50 km aanduiding op weghelpt van het incident en een kruis op de vrije weghelpt is een tegenstrijdig signaal en lokt automobilisten uit om toch door te rijden.

Antwoord: Het rode kruis blijft staan tot aan het einde van de calamiteit.

De calamiteitenknop wordt per buis ingesteld en wordt pas ingedrukt als er rook of brand is, niet bij een aanrijding. Ondanks de afgekruiden weghelpt en het omroepen blijven voertuigen langs de brandende auto rijden.

De ventilatie draait op volle kracht en blaast in de rijrichting, voor het incident is het rookvrij.

Vraag: Wat zien de tegemoetkomende auto's?

Antwoord; Die zien ook een kruis en 30km signalering, maar tegenovergesteld.

Aanvulling: De tunnelbuis waar werkzaamheden plaatsvinden is te allen tijde beschikbaar voor de hulpdiensten.

Er geldt een snelheidsbeperking van 70 km p/uur bij werkzaamheden waarbij maar één buis open is.

De aanrijtijd van de hulpdiensten is 12 minuten. De Westerscheldetunnel heeft geen interne hulpdiensten.

Vraag: Bij een file achter een ongeval in een tunnel gaan bestuurders achteruit rijden en keren. Is dat toegestaan?

Antwoord: Als je de tunnel inrijdt staat er tegenverkeer aangegeven boven de tunnel wat automatisch inhoudt dat keren en ook achteruit rijden niet is toegestaan

5. Pauze

6. Kirsten Beuker, ervaringsdeskundige

o Ervaring ongeval in Queens Midtown tunnel in New York.

Na een KLM vlucht Amsterdam – New York vertrok de crew in een busje naar een hotel in New York City.

Tijdens deze rit werden zij betrokken bij een ongeval in de Queens Midtown tunnel in New York.

Er was geen brand, maar wel rook en er waren gewonden. Naar gevoel duurde het lang voordat de hulpdiensten hen bereikt hadden. Crew bood hulp aan gewonden. Er werd gebruik gemaakt van 'een deur' maar daardoor kwam je op de andere weghelpt uit. Toen is besloten om via de ingang van de tunnel te vluchten.

Vraag: Was er nazorg door werkgever KLM ?

Antwoord: Dit werd na terugkomst aangeboden door werkgever KLM.

Door beroepservaring in een vliegtuig ga je door met je werk en kun je beter reageren op dergelijke situaties.

Vraag: Is een ongeval op de weg anders dan in een tunnel?

Antwoord: Ja, in een tunnel is dat anders omdat je geen gevoel van ruimte hebt.

Vraag: Is er gebruik gemaakt van een hulppostkast?

Antwoord: Deze was daar niet aanwezig.

Vraag: Was er paniek na het ongeval?

Antwoord: Er was geen grote paniek, maar het duurde wel lang voordat de hulpdiensten arriveerden. Zij konden maar moeizaam de plaats van het ongeval bereiken.

Vraag: Is er verschil in handelen als professioneel of als particulier?

Antwoord: Dat is heel anders, met andere mensen in een andere taal. Door stress of angst reageren mensen anders.

Vraag: Wat heb je gemist t.o.v. het vliegtuig?

Antwoord: Na de vluchtduur was er een andere rijbaan en niet wat zij had verwacht. Je weet niet wat je er vindt.

Je kunt niet in vervolgstappen denken. Er was geen omroepinstallatie in de tunnel, alleen een soort misthoorn.

Er was bij de 'vlucht'-deur ook geen zaklamp of EHBO kistje.

Vraag: Wat was de reactie van de andere mensen in de tunnel?

Antwoord: Mensen achter het incident waren vooral boos omdat zij niet door konden rijden.

Vraag: Zou je de volgende keer anders handelen?

Antwoord: Ja, ik zou sneller naar de nooduitgang gaan.

Vraag: Laat je volgende keer je paspoort liggen?

Antwoord: Die heeft zij in een ander land toch liever bij zich.

Vraag: Gingen jullie naar buiten om hulp te halen of om te vluchten?

Antwoord: Ze wilden hulp halen. Ambulance kon er vanwege het verkeer niet door.

7. Open dialoog / vragen

Vraag: In de Westerscheldetunnel wordt tijdens werkzaamheden in een tunnelbuis tegenstroom rijden toegestaan met de nodige strubbelingen. Kan dit ook anders?

Antwoord: Er is geen alternatief, omrijden kan dan alleen via Antwerpen.

Vraag: is blokverkeer rijden mogelijk?

Antwoord: Blokverkeer rijden is onderzocht, maar de Westerscheldetunnel is hiervoor niet geschikt.

Vraag: Naar welke kant wordt geventileerd bij rook en brand?

Antwoord: Er wordt in de rijrichting geventileerd. Dit is veiliger omdat verkeer achter het incident veilig moet zijn.

Vraag: Weggebruikers handelen vaak niet naar wat de operator opdraagt.

Operator krijgt ook enige vorm van stress door incident wat communiceren ook moeilijker maakt.

Antwoord: Operators worden getraind en getoetst op onverwachte scenario's. (OTO)

Vraag over railtunnels: Als er een trein strandt in een tunnel moeten de machinist en conducteurs ook goed op getraind zijn.

Antwoord: Training voor de machinisten moet beter. Ze moeten meer in de praktijk trainen, er wordt nu vooral op papier getraind.

Metrobestuurders in Rotterdam zijn goed getraind en kunnen goed anticiperen op incidenten. Hier kan treinpersoneel wat van leren.

Opmerking: Omschakelen van ventilatie.

Rook zal zich van het ene compartiment ook naar het ander compartiment uitbreiden. Je moet geen mogelijkheid bieden om te schakelen in de ventilatie.

In de Westerscheldetunnel wordt geoefend met de brandweer d.m.v. de scenario's o.a. in een proeftunnel in Zwitserland. (eenmaal per 3 jaar) Ook is 1x per jaar multidisciplinaire oefening.

De brandweer bepaalt wisseling van ventilatie en traint hier ook op.

Reactie: niet alle brandweerkorpsen in Nederland worden hierin getraind.

Machinisten oefenen is 1x per 4 jaar, maar niet in een tunnel.

Vraag: Hebben we nieuwe inzichten gekregen qua veiligheidsvoorzieningen?

Bij brand worden de ventilatoren geactiveerd. Maar hoe gaat men om met een file vóór de brand?

Antwoord: Dan moet men vluchten door de vluchtdeuren. Door filemanagement systeem zou er geen file moeten kunnen ontstaan. Overdruk achter de vluchtdeur moet voorkomen dat er geen rook is in het middeltunnelkanaal.

Vraag: Hoe wordt er omgegaan met mensen die niet vluchten via de vluchtdeur.

Antwoord: Hen wordt verzoek via omroepsysteem om alsnog de vluchtdeur te nemen, maar de mens gedraagt zich regelmatig niet zoals wij dat willen. Ook speelt kuddegedrag hier een rol.

Wellicht dat er meer gefaciliteerd moet worden in zelfredzaamheid en niet op het bestrijden van de brand. Ook zou je mensen die dagelijks door een tunnel rijden meer kunnen informeren. Je kunt niet alles in eisen vatten. Het gaat meer over instructie dan over de techniek.

Vraag: Is er onderzocht hoe mensen reageren bij brand in een tunnel en waarom mensen zo handelen?

Antwoord: In 2000 is dit onderzocht. Het onderzoeksrapport is te vinden op de website van Rijkswaterstaat https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Gedrag%20van%20automobilisten%20bij%20evacuatie%20van%20een%20tunnel_tcm21-30656.pdf.

Blijf goed communiceren naar de gebruikers in de tunnel en blijf handelingsperspectieven bieden. Bevindingen over vlucht scenario's worden door RWS gezien. Hier blijkt behoefte aan te zijn. Wellicht dat RWS Steunpunt Tunnelveiligheid en het KPT hier een bijeenkomst voor kunnen organiseren. **RWS/KPT**
Alle tunnels zijn weer anders. We moeten meer vanuit de gebruiker redeneren, want we weten niet of techniek wel afgestemd is.

*Vraag: Zou het toevoegen van sprinkler installaties in een tunnel kunnen helpen bij bestrijden van brand?
Er moet nu te lang gewacht worden op de hulpdiensten.*

Antwoord: Een sprinkler installatie is niet altijd een oplossing. Blussen met sprinkler lukt niet altijd en het is ook geen hulpmiddel om weg te kunnen komen. Wel voor goederenspoortunnels, maar niet in een wegtunnel. Er is een verschil in veiligheidsconcept tussen goederen en mensen.

Vraag: Zelfrijdende auto's zullen ook het gedrag veranderen.

Antwoord: Alle opkomende technologie voor gebruik in de tunnels wordt bekeken door het COB. Hierover volgt een rapport. Hierin zijn ook de alternatieve brandstoffen meegenomen. Er is een grote overgangperiode van wel- en geen zelfrijdende auto's op de rijbaan, wat een grote uitdaging is. De techniek gaat voort en tunnelstandaard is daar niet meer op afgestemd.

Wat is er nog te onderzoeken / te verbeteren?

- Hebben we het goed geregeld voor de weggebruikers in tunnels en hoe gaan de hulpverleners hiermee om?
- Wat doen we voor de weggebruikers?
- Hoe vluchten bij gevaarlijke gassen?
- Signalerings in tunnelbuizen bij een incident (afkruisen van tunnelbuizen)
- Ventilatie richting bij brand in een tunnel.
- Maatregelen voor de ingang van de tunnel (maatregelen, hoe beïnvloed je het menselijk gedrag voor de tunnel)
- Informatie voor treinreizigers wat zij moeten doen bij een incident. (zoals in Noorwegen)
- Waarom handelen mensen op een bepaalde manier bij een incident in een tunnel.
- Voorstel: Cel-broadcast inzetten i.p.v. radiomelding door tunneloperator.
- Fysieke tunnel-oefencentrum voor treinmachinisten is gewenst. (wellicht in de derde buis van de Schipholtunnel)
- Mobiele telefoon inzetten bij incident in een tunnel.
- Verlichting in het asfalt om de juiste vluchtrichting te vinden.
- In een spoortunnel is de communicatie tussen operator en de brandweer niet optimaal. Wie de leiding neemt in dit soort situaties is onbekend.
- Duidelijk aanwijzing vluchtroutes: Omdat rook stijgt zou het bord met de vluchtroute overal lager op een zichtbare plek aangebracht moeten worden. In schepen hangen de borden met de vluchtroute wel lager.
- Nooduitgang bordjes niet op groene muren aanbrengen.
- Niet teveel borden in de omgeving van de nooduitgang bordjes
- De nooduitgang bordjes moeten goed zichtbaar zijn en eventueel knipperen en geluid toevoegen
- Vrachtwagen- en buschauffeurs en treinmachinisten beter informeren en trainen hoe zij moeten handelen bij brand in een vrachtwagen / trein in een tunnel.
- In alle tunnels in Nederland dezelfde ontsnapingsmethodieken / vluchtroutes invoeren.
- Is het verplicht om tunneloperators te hebben in een tunnel?

8. Rondvraag

De volgende KPT themasessie over V&V testen in de praktijk. Hoe toon je bijvoorbeeld aan dat ventilatie in de praktijk werkt. Partijen worden gevraagd om een presentatie te geven. Sprekers kunnen zich hiervoor aanmelden bij Simone Abel, info@kennisplatformtunnelveiligheid.nl

COB/KPT Rapport over wetgeving lokaal spoor kan digitaal ingezien worden op de website van het KPT, maar kan ook op verzoek nagezonden worden.

9. Sluiting

De aanwezigen en de sprekers worden bedankt voor hun inbreng. De sprekers ontvangen een presentje.

Bijlage 1:

Opmerking Alfred Kersaan naar aanleiding van signalering in tunnel bij ongeval.

Interessante presentaties gisteren! Op één punt wil ik nog wel reageren en dat was het punt in de presentatie van Ingo de Moor betreffende het gebruik van verkeerssignalering bij een calamiteit in de tunnel.

Terecht dat hier uit de zaal op werd gereageerd. Door Ingo werd aangegeven dat dit standaard in de procedure zit. Dat geldt misschien voor de Westerscheldetunnel en daar zal ongetwijfeld lang en diep over zijn nagedacht, maar dit geldt niet voor de RWS-tunnels die ik ken (het eerste dan ;)

Bij het activeren van de calamiteitenknop gaan vóór de tunnelingang de verkeerslichten op rood en gaan de bomen naar beneden. In de tunnel reageert het MTM-systeem op een incident door het automatisch plaatsen van **50, 50**, voorafgegaan ***50***, ***50***, ***70***, ***70***. Een rood **X** wordt pas geplaatst boven de rijstrook waar het incident heeft plaatsgevonden door de wegverkeersleider op basis van camerazicht. Bij een volledige blokkade kan de wegverkeersleider er voor kiezen om **X, X** te plaatsen. Bij 3 rijstroken uiteraard een variatie hierop. Volgens mij wordt deze werkwijze uniform in de RWS-tunnel zo toegepast.

Nu gaat het me niet om het verhaal van Ingo aan te vallen, maar misschien is het wel goed om hier toch nog even naar te kijken, zowel bij de RWS-tunnels als de Westerscheldetunnels als bij andere-niet RWS-tunnels. Uniformiteit in deze, voor een zo goed mogelijke opvolging door weggebruikers (het thema van de bijeenkomst) is daarmee bij gebaat.

Even een aanvulling op mijn mail. Ik vermoed dat de getoonde werkwijze te maken heeft met het gestelde in bijgevoegd rapport, zie <http://www.cob.nl/fileadmin/kennisbank/EWO-101.V.2.D.pdf> waarbij, bij het inschakelen van de calamiteitenknop, evacuatie van de incidentbuis via een doorsteek naar de niet-incidentbuis wordt voorgestaan. Omdat een middentunnelkanaal ontbreekt zou je van een rijstrook met verkeer (rijstrook 1, linker rijstrook) naar een andere rijstrook met verkeer stappen. Dat kan natuurlijk niet veilig en vanuit die gedachte is het verklaarbaar dat hiervoor is gekozen.

Bij een aanwezig middentunnelkanaal (en zoals bij de Leidsche Rijntunnel een kanaal dat tussen hoofdbaan en parallelbaan in dezelfde rijrichting ligt) is deze situatie anders. Denk dat het dus maatwerk moet zijn. Maar over het met een 'standaard' geplaatst rood kruis boven de niet-incident-strook en een snelheidsmaatregel boven de incident-strook is misschien nog wel naar te kijken. Ook vanuit uniformiteit.

Alfred Kersaan
Verkeerskundige/adviseur
VWM Midden Nederland
E: alfred.kersaan@rws.nl
T: 0611526293

Bijlage 2:

Bijdrage Ingo de Moor

Korte toelichting op de werkwijze bij de Westerscheldetunnel.

Ons calamiteiten- en evacuatiebedrijf is inderdaad maatwerk vanwege de lengte van de tunnel (6,6 km), het vluchten via dwarsverbindingen en de inzet van de brandweer in twee buizen. Daarbij kunnen de dwarsverbindingen ook gebruikt worden om snel ter plaatse hulp te verlenen.

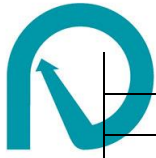
Bij het indrukken van de calamiteitenknop gebeurt er het volgende:

1. Start calamiteitenbedrijf: snelheid terugdringen en voorbereiding evacuatie ; incidentbuis: $x - 30$; niet-incidentbuis: $x - 30$ (snelle opschaling van $70 - 70$, verdrijvingspijl , $x - 30$)
2. Start evacuatie: incidentbuis: na het incident: $80 - 80$; voor het incident: $x - 30$; alarm stap uit bordjes lichten op, teksten worden omgeroepen (gesegmenteerd), ventilatoren op volle kracht; in de dichtstbijzijnde dwarsverbinding: beide deuren worden ontgrendeld, tekst op lichtkrant ; niet-incidentbuis: waarschuwbord voetgangers op het wegdek, omroep teksten

De signalisatie voor de situatie voor het incident is door TNO onderzocht en uitgetest met proefpersonen; op basis hiervan is gekozen voor de aanduiding $x - 30$. En niet bijvoorbeeld voor $x - x$

Deelnemerslijsten 13-12-2016 en 21-2-2017

	naam	voornaam	bedrijf
	Abel	Simone	KPT
	Beij	Ron	Kennisplatform tunnelveiligheid
	Bellafkih	Abdelkarim	Agentschap Wegen & Verkeer
	Benthem	Roel	RWS
	Bergsma	Ans	ODNZKG
	Beuker	Kirsten	KLM, ervaringsdeskundig
	Bijl	Harry	
	Boeree	Reinier	IFV
	Boets	Tommy	Agentschap Wegen & Verkeer
	Boven, van	Kris	Agentschap Wegen & Verkeer
	Burggraaf	Jaap	Strypes
	Calster, van	Tom	Agentschap Wegen & Verkeer
	Christiaens	Kris	Agentschap Wegen & Verkeer
	Crom, de	Gerrit	Agmi
	Decorte	Erika	Agentschap Wegen & Verkeer
	Dijk, van	Joost	HC groep
	Dolle	Tamara	Witteveen+bos
	Eeckhaut	Jurgen	Agentschap Wegen & Verkeer
	Elbers	Ronny	Gemeente Rotterdam
	El Kaddouri	Ibrahim	Agentschap Wegen & Verkeer
	Elferink	Paul	RWS
	Fang	Marisa	Gemeente Rotterdam
	Gelder, van	Leen	KPT
	Godding	Hans	Brandweer Zuid Limburg
	Goudzwaard	Mark	RWS
	Griend, v.d.	Ed	Feresor
	Hennissen	Jos	Agentschap Wegen & Verkeer
	Hepping	Dorien	Student
	Herpen, van- van Leenen	Bas	Provincie Zuid Holland
	Hogenstijn	P.	FNV bondgenoten
	Hoogmoed	Ko	RWS
	Horst	Mieke	IXAS
	Houthuijzen	Albert	RHDHV
	Houwelingen, van	Mark	Veiligheidsregio RR
	Jansen	Piet	Provincie Zuid Holland
	Janssens	Hans	Veiligheidsbeambte Provincie ZH RijnlandRoute
	Jonker	Jan	Moveres
	Keijzer, de	Maarten	Stadsregio Amsterdam



KPT

KENNISPLATFORM TUNNELVEILIGHEID

Kengen	Bert	RWS
Krouwel	Rene	Movares
Kuijten	Joost	AGmi
Laan, van der	Otto	Gemeente Aalsmeer
Lauwerse	Philippe	Agentschap Wegen & Verkeer
Leys	Koen	Agentschap Wegen & Verkeer
Linden, van der	Lucy	Merk-X
L'Ortije	Josephine	RWS
Luijt	Edwin	Croon Wolter en Dros
Lundgren	Nils	Movares
Mannaert	Rony	Agentschap Wegen & Verkeer
Meijs	Rik	Gemeente Den Haag
Meulen van der	Bob	Stadsregio Amsterdam
Moor, de	Ingo	Westerscheldetunnel
Noort	Alex	ODNZKG
Oberije	Nancy	IFV
Oirschot, van	Joep	ICT
Oomes	Ed	Schiphol
Pas	Stefan	Agentschap Wegen & Verkeer
Renkema	Wilco	Gemeente Amsterdam
Ruijter	Don	
Sardjoe	Roshnie	Gemeente Den Haag
Schermer	Erik	Sweco
Scholten	Roel	Kennisplatform tunnelveiligheid
Sluis, v.d.	Jan	RWS
Spobeck	Hans	IFV
Stevens	Corianne	Sweco
Stroo	Peter	Nongkhai
Tavernier	Alex	Agentschap Wegen & Verkeer
Vanhamel	Kelly	Agentschap Wegen & Verkeer
Verbruggen	Jan	Westerscheldetunnel NV
Verbraeken	Agnes	Agentschap Wegen & Verkeer
Verdoes	Gerrit	VRH
Verstappen	Roel	Zenitel
Voogt, de	Ives	Agentschap Wegen & Verkeer
Wal, van der	Frank	Promat
Wijk, van der	Michel	RWS Midden Nederland
Wijnands	Peter	Gif-as Electric
Willemsen	Robert	Zenitel

	naam	voornaam	bedrijf
1	Abel	Simone	KPT
2	Beij	Ron	Kennisplatform tunnelveiligheid
3	Bellafkih	Abdelkarim	Agentschap Wegen & Verkeer
4	Bergsma	Ans	ODNZKG
5	Beuker	Kirsten	KLM, ervaringsdeskundig
6	Boeree	Reinier	IFV
7	Boets	Tommy	Agentschap Wegen & Verkeer
8	Boven, van	Kris	Agentschap Wegen & Verkeer
9	Burggraaf	Jaap	Strypes
10	Calster, van	Tom	Agentschap Wegen & Verkeer
11	Christiaens	Kris	Agentschap Wegen & Verkeer
12	Crom, de	Gerrit	AGMI
13	Decorte	Erika	Agentschap Wegen & Verkeer
14	Dijk, van	Joost	HC groep
15	Dolle	Tamara	Witteveen+bos
16	Eeckhaut	Jurgen	Agentschap Wegen & Verkeer
17	Elbers	Ronny	Gemeente Rotterdam
18	El Kaddouri	Ibrahim	Agentschap Wegen & Verkeer
19	Elferink	Paul	RWS
20	Fang	Marisa	Gemeente Rotterdam
21	Gelder, van	Leen	KPT
22	Goudzwaard	Mark	RWS
23	Griend, v.d.	Ed	Feresor
24	Hennissen	Jos	Agentschap Wegen & Verkeer
25	Hepping	Dorien	Student
26	Herpen, van- van Leenen	Bas	Provincie Zuid Holland
27	Hogenstijn	P.	FNV bondgenoten
28	Hoogmoed	Ko	RWS
29	Horst	Mieke	IXAS
30	Houthuijzen	Albert	RHDHV
31	Houwelingen, van	Mark	Veiligheidsregio RR
32	Jansen	Piet	Provincie Zuid Holland
33	Jonker	Jan	Moveres
34	Kengen	Bert	RWS
35	Krouwel	Rene	Movares
36	Kuijten	Joost	AGMI
37	Laan, van der	Otto	Gemeente Aalsmeer
38	Lauwerse	Philippe	Agentschap Wegen & Verkeer
39	Leys	Koen	Agentschap Wegen & Verkeer
40	Linden, van der	Lucy	Merk-X
41	L'Ortije	Josephine	RWS

42	Luijt	Edwin	Croon Wolter en Dros
43	Lundgren	Nils	Movares
44	Mannaert	Rony	Agentschap Wegen & Verkeer
45	Meljs	Rik	Gemeente Den Haag
46	Moor, de	Ingo	Westerscheldetunnel
47	Noort	Alex	ODNZKG
48	Oberije	Nancy	IFV
49	Oirschot, van	Joep	ICT
50	Oomes	Ed	Schiphol
51	Pas	Stefan	Agentschap Wegen & Verkeer
52	Renkema	Wilco	Gemeente Amsterdam
53	Sardjoe	Roshnie	Gemeente Den Haag
54	Schermer	Erik	Sweco
55	Scholten	Roel	Kennisplatform tunnelveiligheid
56	Sluis, v.d.	Jan	RWS
57	Spobeck	Hans	IFV
58	Stevens	Corianne	Sweco
59	Stroo	Peter	Nongkhai
60	Tavernier	Alex	Agentschap Wegen & Verkeer
61	Vanhamel	Kelly	Agentschap Wegen & Verkeer
62	Verbruggen	Jan	Westerscheldetunnel NV
63	Verbraeken	Agnes	Agentschap Wegen & Verkeer
64	Verstappen	Roel	Zenitel
65	Voogt, de	Ives	Agentschap Wegen & Verkeer
66	Wal, van der	Frank	Promat
67	Wijk, van der	Michel	RWS Midden Nederland
68	Wijnands	Peter	Gif-as Electric
69	Willemsen	Robert	Zenitel