

# Twynstra Gudde

*Definitief*

## Notitie

Aan Brandweer Amsterdam Amstelland, Connexion, EBS, Gemeente Amsterdam, Gemeentelijk Vervoerbedrijf, Vervoerregio Amsterdam  
Van Eline van Min  
Datum 6 september 2018

Onderwerp Veiligheidsinstructies buschauffeurs bij calamiteiten in de wegtunnel

### 1. Inleiding

#### *Aanleiding*

Vanaf 1 mei 2019 gelden er nieuwe wettelijke regels ten aanzien van veiligheid in wegtunnels. Een verleende openstellingsvergunning maakt aantoonbaar dat de wegtunnel aan de veiligheidseisen voldoet. Het bevoegd gezag geeft die vergunning af. Voor de Amsterdamse wegtunnels is dat de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG).

Bussen van meerdere vervoersbedrijven in de regio Amsterdam maken op de lijndiensten gebruik van (Amsterdamse) wegtunnels. In 2015 zijn tussen de Tunnelbeheerder en de ODNZKG afspraken gemaakt over veiligheidsmaatregelen in de IJtunnel. Eén van de afspraken was: ‘...om in geval van een calamiteit met brand de tunnel snel te kunnen ontruimen zal de Beheerder afspraken maken met de verschillende vervoerders die lijndiensten voeren door de IJtunnel dat zij periodiek hun buschauffeurs instrueren om bij calamiteiten de bussen snel te ontruimen...’<sup>1</sup>. Deze notitie bevat die afspraken.

#### *De situatie*

Op dit moment rijden naar schatting elke dag iets meer dan 400 bussen door de IJtunnel. In de dagelijks praktijk doet zich de situatie voor dat meerdere bussen zich tegelijkertijd in de tunnel bevinden waarbij een ‘treintje’ van bussen op de rechterrijstrook ontstaat. Zodra er zich dan een calamiteit zou voordoen en de tunnel moet worden ontruimd, ontstaat er een piekbelasting op de dichtstbijzijnde vluchtdeuren. Zo is er bij twee opeenvolgende bussen al sprake van circa 100 vluchtenden. Wachtrijen bij de vluchtdeuren vormen dan een reëel risico. Dit moet voorkomen worden.

Vanaf 22 juli 2018 is de Noord-Zuid metrolijn in gebruik genomen. Ondanks dat dit tot gevolg heeft dat er minder buslijnen door de IJtunnel rijden, betekent dit niet dat afspraken over het handelen van de chauffeurs bij calamiteiten overbodig zijn. Nog altijd maken veel bussen van de IJtunnel gebruik en de Tunnelbeheerder is ervoor verantwoordelijk voor om de Amsterdamse wegtunnels zo veilig mogelijk te maken.

---

<sup>1</sup> Bouwplan IJtunnel d.d. 22 december 2015, p. 35.

# Twynstra Gudde

## *Doel van de afspraken*

Met de afspraken over de chauffeursinstructie beogen de betrokken partijen een bijdrage te leveren aan het veilige gebruik van de Amsterdamse wegtunnels. De instructies zijn toepasbaar bij meerdere calamiteitenscenario's in de Amsterdamse wegtunnels.

Naast de daadwerkelijke chauffeursinstructie bevat deze notitie ook afspraken over ieders rol en verantwoordelijkheden bij het in werking brengen van deze chauffeursinstructie en de kennisborging ervan.

## *Deelnemende partijen*

De volgende omgevingspartijen zijn bij de opzet en afstemming van de chauffeursinstructie betrokken: Brandweer Amsterdam Amstelland, Connexxion, EBS, gemeente Amsterdam, Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Voor het opstellen van de chauffeursinstructie is afstemming gezocht met Rijkswaterstaat West Nederland-Noord en de provincie Noord-Holland. Dat voorkomt verschillende instructies voor het handelen van de chauffeurs binnen de vervoerregio Amsterdam. Tevens is de opgehaalde kennis vanuit Amsterdam aangevuld met expertise buiten de Amsterdamse regio. Hierbij is onder andere contact gelegd met het Kennisplatform Tunnelveiligheid (KPT) en de Maastunnel van de gemeente Rotterdam.

## *Leeswijzer*

In paragraaf 2 wordt de afbakening van de instructie besproken. Paragraaf 3 bevat aanwijzingen voor het beoogde handelen van de chauffeur (de chauffeursinstructie). In paragraaf 4 komt de kennisborging van de chauffeursinstructie aan bod. Paragraaf 5 bevat een samenvattende conclusie en de gemaakte afspraken.

## **2. Afbakening**

### *Amsterdamse wegtunnels*

De gemeente Amsterdam beheert vijf wegtunnels. Ondanks dat de vervoerbedrijven niet door alle wegtunnels lijndiensten opereren, is deze notitie van toepassing op alle Amsterdamse wegtunnels. Dit betreft de volgende wegtunnels:

- IJ-tunnel (IJT)
- Piet Heintunnel (PHT)
- Michiel de Ruijtertunnel (MRT)
- Amsterdam Arenatunnel (AAT)
- Spaarndammertunnel (SDT)

### *Het handelen van de chauffeurs*

Deze instructie is alleen gericht op het handelen van de chauffeurs in de fase direct nadat de calamiteit zich voordoet: de zogenaamde 'zelfredzaamheidsfase'. De instructie gaat niet in op het handelen van hulpverleners: Openbare Hulpdiensten, Medewerkers van de Tunnelbeheerorganisatie of de OV-Zorgteams van de vervoerders.

### *Calamiteitenscenario's*

Deze instructie heeft betrekking op situaties waarbij de bus zich in het overdekte gedeelte van de wegtunnel bevindt en de bus op enige wijze betrokken raakt bij een calamiteit. Voorbeelden van zulke calamiteiten zijn:

- Brand

# Twynstra Gudde

- Ernstig ongeluk

## 3. Chauffeursinstructie

### *Randvoorwaarden en uitgangspunten*

Bij het opstellen van de instructie zijn de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd:

- Bij het inrijden van de tunnel dienen chauffeurs voldoende afstand te bewaren tot hun voorganger zodat bij ontruiming in de tunnel een gelijke verdeling over de vluchtdeuren kan ontstaan.
- Nadat de calamiteit zich voordoet is de buschauffeur bij bewustzijn.
- Met in achtneming van de eigen veiligheid, zorgt de chauffeur voor het in veiligheid brengen van zijn/ haar passagiers.
- Zodra de Verkeersleider van de gemeente Amsterdam het ontruimingssignaal geeft, dient de chauffeur zijn voertuig zo snel als mogelijk te ontruimen. De streeftijd voor de ontruiming van de bus is 1 minuut.
- De chauffeur heeft in de ontruiming een actieve rol: indien een calamiteit zich voordoet is de chauffeur een gids voor zijn passagiers. Dit betekent dat de chauffeur actief de passagiers doorverwijst en begeleidt naar de vluchtdeuren. Dit betekent echter niet dat de chauffeur bijvoorbeeld een beginnende brand blust of eerste hulp verleent.
- Het type voertuig (wel/niet elektrisch aangedreven bus) heeft geen invloed op de chauffeursinstructie. Van de chauffeur worden geen andere handelingen verwacht indien het een elektrisch voertuig betreft. Wel is het mogelijk dat de busfabrikant aanvullende instructies geeft voor het afschakelen van de bus. Die verschillen echter per merk, type en vervoerder en maken daarom geen onderdeel uit van deze chauffeursinstructie.

Het beoogde handelen zodra de chauffeur betrokken raakt bij een (ernstige) calamiteit bestaat achtereenvolgens uit drie stappen.

### *Stap 1 | Communiceren*

Nadat de chauffeur zelf op de hoogte raakt van een calamiteit in de wegtunnel neemt hij/zij contact op met de meldkamer van zijn/haar vervoerder. De chauffeur kent deze communicatielijn en is bekend met de vragen die vanuit de meldkamer aan hem/haar worden gesteld. De meldkamer van de betreffende vervoerder neemt, indien nodig, eerst contact op met de Gemeenschappelijke Meldkamer en vervolgens met de meldkamers van de andere vervoerders en de Verkeerscentrale van de gemeente Amsterdam.

Indien de chauffeur via de meldkamer op de hoogte raakt van een calamiteit in de wegtunnel, wacht de chauffeur op verdere instructies van de betreffende meldkamer. De chauffeur hoeft dan vanzelfsprekend zelf geen contact meer op te nemen.

### *Stap 2 | Initiële maatregelen*

De chauffeur stopt op de rechthoekige strook waarbij rekening wordt gehouden met de positie van de vluchtdeuren. Dit houdt in dat (indien mogelijk) de bus niet direct naast een vluchtdeur stopt, maar tussen de vluchtdeuren in. Op die manier is de kans het grootst dat de passagiers gedoseerd bij de vluchtdeur aankomen.

De chauffeur stopt niet direct achter het voorgaande voertuig. Op die manier kunnen mensen tussen de voertuigen doorlopen. Tevens houdt de chauffeur bij zijn stoppositie rekening met gevaarlijke vloeistoffen op de weg.

## Stap 3 | Ontruimen

De chauffeur opent alle deuren aan voor- en achterzijde van de bus en geeft de passagiers instructie om de bus zo snel als mogelijk te verlaten. De chauffeur verzoekt de passagiers zijn/haar spullen te laten liggen en niet uit te checken. De chauffeur waarschuwt de passagiers van de bus voor gevaarlijke situaties (bijvoorbeeld brandbare vloeistof op de weg). De chauffeur verwijst de passagiers naar de vluchtdeuren van de wegtunnel. De chauffeur verlaat samen met de laatste passagiers zijn/ haar bus en de wegtunnel.

## 4. Kennisborging

Deze instructie wordt gezien als brondocument. De vervoerders zijn ervoor verantwoordelijk om de instructies om te zetten naar opleidings- of instructiemateriaal voor de huidige chauffeurs, nieuwe chauffeurs, tijdelijke werknemers of uitzendkrachten. De vervoerders dragen tevens zorg voor het levend houden van de instructie bij de chauffeurs. Voor beide zijn verschillende aansprekende (opleidings)vormen voor te bedenken zoals e-learnings, nieuwsbrieven en flyers. De vervoerbedrijven leggen de opleidings- en instructieaanpak vast in de eigen planvorming, inclusief de stappen die worden ondernomen voor het levend houden van de instructie bij de chauffeurs.

De VRA ziet erop toe dat de vervoersbedrijven hun aanpak vastleggen in planvorming en daar daadwerkelijk invulling aan geven. Vervoerders tonen jaarlijks bij de VRA aan hoe de instructie is meegenomen in de opleiding. Daarnaast neemt de VRA bij nieuwe concessies als eis op dat de chauffeursinstructie in het veiligheidsplan van de vervoerder wordt geborgd.

Deze instructie wordt jaarlijks geëvalueerd tijdens het Overleg Veiligheid Bus waarbij de vervoerders en de VRA aanwezig zijn. De VRA draagt in samenwerking met de vervoerders zorg voor de inhoudelijke evaluatie en het daarvoor benodigd proces. Onder dit laatste valt ten minste het informeren van de Tunnelbeheerorganisatie.

## 5. Samengevat

In deze notitie staat in drie stappen uitgelegd hoe buschauffeurs moeten handelen in de fase direct nadat de calamiteit zich voordoet in een wegtunnel. Deze notitie is opgesteld en afgestemd in samenwerking met de Brandweer, vervoerders uit de regio, gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam en is geldend voor alle wegtunnels in beheer bij de gemeente Amsterdam. Daarnaast zijn in deze notitie afspraken vastgelegd over ieders rol en verantwoordelijkheden bij het in werking brengen van deze chauffeursinstructie en de kennisborging ervan.

In dit document zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Deze notitie is van toepassing op alle Amsterdamse wegtunnels
- Deze instructie is alleen gericht op het handelen van de chauffeurs in de fase direct nadat de calamiteit zich voordoet: de zogenaamde 'zelfredzaamheidsfase'
- De chauffeursinstructie kent de volgende drie achtereenvolgende stappen: communiceren, initiële maatregelen en ontruimen. Elke stap kent bijbehorende maatregelen of activiteiten.
- De vervoerders zijn ervoor verantwoordelijk om de instructies om te zetten naar opleidings- of instructiemateriaal voor de huidige chauffeurs, nieuwe chauffeurs, tijdelijke werknemers of uitzendkrachten.
- De vervoerders dragen tevens zorg voor het levend houden van de instructie bij de chauffeurs.

## Twynstra Gudde

- De VRA ziet erop toe dat de vervoersbedrijven hun aanpak vastleggen in planvorming en daar daadwerkelijk invulling aan geven.
- Vervoerders tonen jaarlijks bij de VRA aan hoe de instructie is meegenomen in de opleiding.
- De VRA neemt bij nieuwe concessies als eis op dat de chauffeursinstructie in het veiligheidsplan van de vervoerder wordt geborgd.
- De VRA en de vervoerders evalueren deze instructie jaarlijks tijdens het Overleg Veiligheid Bus. De Tunnelbeheerorganisatie wordt hiervan op de hoogte gesteld.