

VERSLAG Themasessie Veiligheid lightrail- en spoortunnels (deel 2)

Datum bijeenkomst	30 juni 2020
Tijd	10.30-11.45 uur
Locatie	Webinar via Teams
Aantal deelnemers	40

Ron Beij heet alle deelnemers van harte welkom en opent deze digitale bijeenkomst van het KPT. Eerst wordt kort terug gekeken naar deel 1 van dit onderwerp op 24 juni jl. Tijdens deel 1 hebben Tim Callé van RET en Wim de Visser gesproken over het onderwerp “Samen de beste oplossing” Brandveiligheid trein- en metrostation Blaak. Via de chat werden veel vragen gesteld. De vragen en antwoorden hierop zijn binnenkort terug te lezen via de KPT-website.

Vervolgens schetst Ron kort de diverse werkzaamheden van het KPT en het belang van deze bijeenkomst.

- Hoe ontwerp ik een integraal veilig complex gebouw in een complexe omgeving dat voldoet aan gekoppelde regelgeving?
- Hoe zorg ik ervoor dat dit object/systeem veilig blijft gedurende zijn gehele levensduur? Hierbij spelen beheer, nieuwe risico's, nieuwe (maatschappelijke) inzichten en nieuwe wetgeving een rol.

Ron geeft het woord aan **Paul Kleyn** van de gemeente Amsterdam.

Zijn presentatie “**Integrale veiligheid bij complexe systemen**” is terug te vinden op de KPT-website.

De gestelde vragen vindt u in de bijlage bij dit verslag.

Robert Polman en **Richard Smit** (beiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden) presenteren over de “**Veiligheidsvoorzieningen van de Betuweroute, met de kennis van nu**”.

Deze presentatie is terug te vinden op de KPT-website.

De gestelde vragen vindt u in de bijlage bij dit verslag.

Ron bedankt de sprekers voor hun bijdrage en alle deelnemers voor de actieve participatie. De volgende bijeenkomsten worden binnenkort verwacht:

- Webinar voor Bevoegd Gezag (Q3);
- Digitaal Verifiëren en Valideren (Q3);
- Cybersecurity en tunnelveiligheid (Q3 of Q4);
- New energy carriers door tunnels (Q4).

BIJLAGE

OPMERKINGEN EN VRAGEN N.A.V. BEIDE PRESENTATIES:

N.a.v. presentatie Paul Kleyn:

Hoe is de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van de Centraal Station omgeving belegd?

Er is recent een convenant gesloten met de beheerder van het Centraal Station, die - eindverantwoordelijk is. Een convenant met de tunnelbeheerder wordt wat diffuser. Met de sporen is een protocol opgesteld hoe te handelen bij incidenten. Daarnaast is er een gezamenlijke afspraak gemaakt om elkaar bij wijzigingen op de hoogte te stellen. In eerste instantie probeert een ieder de impact voor een ander in kaart te brengen.

Op een opmerking dat de beheerder verantwoordelijk is voor alles wat op en rond een tunnel gebouwd wordt en hoe we dat moeten zien wordt geantwoord dat de beheerder de verantwoordelijk neemt als er vanuit het gewone spoor iets gebeurt wat gevolgen heeft voor het lokale spoor. In het ergste geval stoppen we de exploitatie. Het is zoeken hoe je dat doet, het gaat vooral om dezelfde urgentie tussen de oren te krijgen bij de partners.

Naar aanleiding van de opmerking dat regelgeving niet integraal is en dat er ook eigen wetgeving noodzakelijk is, wordt geantwoord dat dit een afwegingskader betreft. Spreker is van mening dat iedere regio waar een lokaal spoor doorheen loopt een afwegingskader moet maken. Vervoerregio's hebben het daar ook over. Opgemerkt wordt dat tijdens deel 1, in Rotterdam, niet over een eigen afwegingskader is gesproken.

Hoe is de Europese wet- en regelgeving geïmplementeerd ?

We gaan er zo veel mogelijk vanuit dat de landelijke regelgeving op de juiste manier is vertaald, terwijl dat niet altijd zo is, we proberen de landelijke regelgeving aan te ouden. Daar waar dit achterblijft bij de Europese regelgeving, proberen we aan te sluiten. Binnen regelgeving geldt het proces dat binnen Europa in eerste instantie de landelijke regelgeving geldt.

Is een en ander ook 'vertaald' in ontwerp- of gebruikersprocessen o.i.d. ?

Is gelijkwaardigheid ook in een procesmatige aanpak vervat indien de basisregelgeving niet aansluit bij de complexiteit?

In eerste instantie wordt één op een met het bevoegd gezag bepaald wat tot onderhandeling moet komen. Veiligheid is geen harde wetenschap, daar hoort ervaring en kennis bij. Op dit moment is er gedoe met de brandveiligheid van de Oostlijntunnel. We kunnen hier niet voldoen aan een aantal criteria uit het bouwbesluit. We proberen door gebruik te maken van elkaars expertise, te komen tot maatregelen die we gezamenlijk gelijkwaardig vinden. Vervolgens nemen we deze op in de voorschriften en daarmee is dit verankerd. In Amsterdam is er een goede samenwerking tussen de Omgevingsdienst en de brandweer.

Kan je een paar voorbeelden geven van hoe Corona implicaties had op systeemniveau?

Wordt de samenwerking met NS vergeleken met het project station Blaak ?

Denk ook aan de omgevingswet

Geadviseerd wordt toch in gesprek te gaan met de mensen van project Blaak Rotterdam.

Hoe heeft tijdens het ontwerp van het complex Centraal Station (station, verkeerstunnel, metro, busstation) de veiligheidsafweging tussen de onderlinge systemen plaats gevonden. Heeft dit geleid tot een integraal veiligheidsconcept ?

Europese wet- en regelgeving gaat v.w.b. interoperabiliteit en open spoorruimte altijd voor.

N.a.v. presentatie Robert Polman/Richard Smit.

N.a.v. een discussie over sprinklerinstallaties is TNO ingeschakeld. TNO gaf aan dat het voldoende is als de ventilatoren voluit blazen. Uiteindelijk hebben partijen elkaar toch gevonden, is er goed naar ieders belangen gekeken. Omdat veiligheid voor het ministerie een belangrijke graadmeter is en mede door de vasthoudendheid van de veiligheidsregio's, is men overstag gegaan en zijn de sprinklers alsnog in de tunnel gezet.

In het kader van veiligheid voor de brandweer is het noodzakelijk dat er goed contact is met diegenen die de coupure-kering bedienen.

Rijden we de trein bij een calamiteit de tunnel uit ? (Bron van ellende weghalen)

De machinist heeft de instructie om niet in de tunnel stil te gaan staan, maar soms lukt dat niet en er kan ook een gedeelte van de trein zijn afgebroken en op die manier in de tunnel tot stilstand komen .

De hulpdiensten hebben de voorkeur voor stilstand van de trein in de tunnel. Diegenen die de tunnel in stand willen houden hebben er de voorkeur voor dat de trein naar buiten gaat, naar het open veld. Als je sec naar systemen kijkt, is in de tunnel blijven het veiligste.

Bij een calamiteit worden de seinen wel zo gestuurd dat alle treinen de tunnel uit kunnen rijden en nieuwe treinen de tunnel niet meer in kunnen rijden.

Is dat gekoppeld aan het moment van afschakelen 25 kV ?

Nee dat is de situatie voordat dat zo is.

Na aarding kunnen er geen (elektrische) treinen meer rijden, maar dan is het rijdend personeel ondertussen ook wel gevluht.

Waarom is de reinwaterkelder te klein gebleken?

Een trein staat nooit precies halverwege de tunnel. Er zijn 2 waterkelders per tunnel. Afhankelijk van waar de trein tot stilstand is gekomen, is er voldoende water. Als de trein precies in het midden staat, is 4 uur haalbaar.

De beschikbaarheid van de tunnel is toch van vitaal (nationaal) belang. Dus altijd eruit laten rijden, lijkt mij.

Zijn de inzichten m.b.t. maatgevend scenario voor de vrije baan ook gewijzigd?

Dat is precies de discussie tussen veiligheid en (economische) beschikbaarheid.