

## Verslag KPT-webinar stedelijke wegtunnels

Datum	16 juli 2024
Tijd	12.00-13.00 uur
Locatie	digitaal vanuit COB-studio
Deelnemers	63



### Opening en introductie KPT

Daan Seesing, expert van het KPT, opent de webinar en heet alle deelnemers van harte welkom. Na enkele korte mededelingen geeft Daan het woord aan Marijke Bockholts, Veiligheidsbeambte wegtunnels gemeente Amsterdam.

### De presentatie is terug te vinden op de KPT-website.

Hieronder volgen de vragen/opmerkingen en antwoorden n.a.v. de presentaties:

Dit verslag geeft ook antwoord op vragen die we tijdens de sessie niet direct hebben kunnen behandelen.

- Is er geen AID-detectie (Automatische Incident Detectie) in de Amsterdamse tunnels? Gelet op het grote aantal voetgangers/fietsers/spookrijders lijkt me dit toch wel een belangrijke verbetering.

*Er is wel SOS detectie in de tunnels inderdaad. Dat is detectie van langzaam rijdende voertuigen. Dit is in Amsterdam zo ingesteld dat het langzaam en zeer langzaam rijdende voertuigen detecteert. Zeer langzaam wordt beschouwd als stilstand detectie. Detectie van voetgangers en/of fietsers zou mogelijk wel wenselijk kunnen zijn. Er is voor het voorzieningenniveau voortgebouwd op wat RWS ontwikkeld heeft, daarin is voetgangersdetectie niet meegenomen.*

- Tunnels zijn complexe omgevingen voor de hulpdiensten, met name voor de brandweer, om in op te treden. Wordt er met enige regelmaat geoefend? Zo ja, hoe organiseren jullie dat?

*Bij de renovatie van de Piet Heintunnel is een grootschalige oefening gehouden, zowel met de IJ-tramtunnel als een brand met een elektrisch voertuig.*

*De brandweer doet daarnaast zelf table top oefeningen, de gemeente is daarbij af en toe aangesloten. Ook is er regelmatig contact over dit onderwerp tussen gemeente en brandweer en politie.*

*De vierjaarlijkse grootschalige oefening is 2 jaar geleden gehouden.*

Verwezen wordt ook naar een [eerder KPT-webinar](#) over dit onderwerp: De blik op vooruit, vakbekwaam worden en blijven, van 13 december 2023.

- Is het niet vreemd dat een spookrijdersknop enkel verkeer van een rijstrook gaat weg leiden in plaats van een volledige sluiting van een tunnelkoker?

*Goed dit te verduidelijken. Het betreft hier een volledige sluiting, maar er is altijd verkeer wat al voorbij de afsluitbomen is. Vandaar een combinatie van beide maatregelen: verkeer naar de rechter rijstrook én tunnel afsluiten.*

- Voor wat betreft doorgang hulpdiensten. Aangegeven werd dat hulpdiensten bij aanmelden door de tunnels gaan. Gaan zij dan ook tegen het verkeer in wanneer een buis afgesloten is of rijden ze dan door de afgesloten buis (bij ons (RWS) bekend als de Rhooon procedure)?

*Op moment van onderhoud in de ene buis, wordt door de nood en hulpdiensten in de andere buis in twee richtingen gereden. Momenteel gebeurt dit met regelmaat in de IJtunnel, in andere tunnels minder*

- Zijn er hoogtebeperkingen in de Amsterdamse stadstunnels en zo ja hoe worden deze gehandhaafd?

*We hebben hoogtebeperkingen bij de IJ-tunnel, Piet Hein-tunnel en Arenatunnel. Op het moment van een hoogtemelding wordt het verkeer stilgezet. Er volgt dan contact met het voertuig en er wordt gevraagd de alarmlichten aan te zetten. Geprobeerd wordt de andere rijstrook weer te laten rijden. De tunnelcontroller (vergelijkbaar met een WIS bij RWS) gaat dan naar het voertuig toe en meet het voertuig. Als blijkt dat het voertuig inderdaad te hoog is, wordt het verkeer stilgezet zodat het kan keren. Bij de Arena-tunnel gaat de politie er naar toe voor afhandeling.*

- Maak je ook wel eens gebruik van publieksinformatiesystemen om het algemene publiek te informeren over het juiste gebruik van de tunnels? (de juiste routes van A naar B, bijvoorbeeld bij evenementen)

*Er is een koppeling met navigatiesystemen, zodat bij sluiting van een tunnel dit meteen zichtbaar is, waardoor mensen kunnen omrijden. Dit is met name gericht op beschikbaarheid van de tunnel. Ook wordt voor het informeren van omleidingsroutes gebruik gemaakt van de DRIPS in de stad. Deze DRIPS worden niet gebruikt voor voorlichting over tunnelveiligheid.*

- In deze tunnels zit (meestal) geen vluchtstrook. Heeft dit effect op de bereikbaarheid voor hulpdiensten (bij file)? Zijn er tunnels die, als je ze nu zou aanleggen, je toch liever van een vluchtstrook zou voorzien?

*In het Amsterdamse (stads-)wegennet zijn sowieso geen/nauwelijks vluchtstroken aanwezig, daarom is het ook minder logisch dit in een tunnel aan te leggen. Het is wel een lastig in een stad als Amsterdam, omdat het verkeer vast staat, zodra tunnels dicht gaan.*

*De ervaring leert dat hulpdiensten overigens alsnog tijdig ter plaatse kunnen zijn, passage van de tunnels is daarbij geen bijzonder issue. Het is zo dat we met regelmaat de hulpdiensten spreken, voor nu hebben we geen indicatie dat er problemen zijn met bereikbaarheid bij tunnelsluitingen. Mocht dat wel zo zijn, hebben we een regulier overleg om dit te bespreken.*

Daan bedankt Marije voor de presentatie en het beantwoorden van de vragen en de deelnemers voor hun aanwezigheid en bijdragen.