

Verslag KPT-webinar

'Het (psychologisch) perspectief van weggebruikers met tunnelangst'

Datum 3 maart 2026
Tijd 12.00-13.30 uur
Locatie digitaal vanuit de COB-studio
Deelnemers > 76 personen

Opening en introductie KPT

Harry de Haan, coördinator van het KPT, opent het webinar en heet alle deelnemers en de sprekers in het bijzonder van harte welkom. Hij bedankt Lucy van der Linden voor haar bijdrage aan de voorbereiding van dit webinar.

Na enkele huishoudelijke mededelingen en een korte toelichting op het KPT geeft Harry het woord aan de sprekers:

- **Johanna van Zwol** is Rijschoolhouder in Zoetermeer en is verbonden aan de Stichting Rijangst en geeft rijangsttrainingen. Ook heeft zij trainingen gegeven aan weggebruikers met tunnelangst.
- **Erica Kinkel** is calamiteitenpsycholoog en eigenaar van Calpsy en verbonden aan de TU Delft.
- **Jos Vrieling** is verkeerspsycholoog, werkzaam bij MAPtm en doceert aan de NHL Stenden

De presentaties van [Johanna van Zwol](#) en [Jos Vrieling](#) zijn terug te vinden via de [KPT-website](#).

De presentatie van Erica Kinkel is op aanvraag beschikbaar.

Tijdens het webinar konden vragen gesteld worden. Deze zijn na afloop van de presentaties behandeld. Onderstaand volgt een weergave van deze vragen:

Vragen en antwoorden/opmerkingen:

- Opmerking/vraag 1:
Destijds zijn de effectiviteit van de bordjes en berichten uitgebreid onderzocht door TNO Human Factors (Louis Boer). Later is dit nog een keer geëvalueerd bij de evaluatie vluchtconcept volgens de Landelijke Tunnelstandaard van RWS (Delta-pi). Dat wil niet zeggen dat alles perfect is, we zouden zeker effectiever willen, maar er is wel degelijk uitgebreid aandacht aan besteed; er is geen sprake van "wij gaan er vanuit dat iedereen dit begrijpt".

Geantwoord wordt dat dit zeker het geval is, maar Erica benadrukt dat we dit moeten blijven onderzoeken en dit bij verschillende doelgroepen moeten blijven testen. Er gebeuren nog steeds dingen in gebouwen zonder dat mensen daarover geïnformeerd worden. Het kan altijd beter!

- Opmerking/vraag 2:

Zou het helpen om vluchtdeuren van glas te maken, zodat mensen zien wat zich achter de deur bevindt?

Opgemerkt wordt dat glazen deuren vanuit brandveiligheid gezien geen optie is. Echter als mensen meer zicht hebben op dat waar ze uitkomen (bijvoorbeeld d.m.v. licht) kan dat zeker helpen.

- Opmerking/vraag 3:

Is er onderzoek gedaan wat de impact is van de vormgeving en kleur van de tunnel op tunnelangst?

In Noorwegen is geëxperimenteerd met blauw licht, daar wordt deze kleur geadviseerd. Het betreft hier overigens de "safe heavens" in zeer lange tunnels, het betreft hier niet de tunnelverlichting zelf. Er zijn geen onderzoeken bekend naar tunnelangst in relatie tot de kleur(temperatuur) van tunnelverlichting.

- Opmerking/vraag 4:

In de Ketheltunnel was het licht in de vluchtgang uit omdat er geen sprake was van calamiteitenbedrijf, terwijl het omroepbericht desondanks toch klonk. Sinds de bouw van de Ketheltunnel is de LTS op dit punt aangepast (los van dit incident). Er brandt altijd licht in de vluchtgang (oriëntatieverlichting). Als men moet evacueren (calamiteitenbedrijf + evacuatie) gaat het lichtniveau in de vluchtgang omhoog.

- Opmerking/vraag 5:

Er wordt opgemerkt dat er bij rijlessen weinig tot geen aandacht aan tunnels wordt besteed. Zeker voor buschauffeurs die verantwoordelijk zijn voor hun passagiers zou dat zeer wenselijk zijn. Vraagsteller heeft ooit een rondleiding mogen doen met een bus door de tunnel tijdens een afsluiting en daarbij uitleg gegeven over de aanwezige installaties, maar ook over de vluchtmogelijkheden. De chauffeur gaf later aan dat hem dit wel erg zou helpen indien hij ooit een calamiteit zou meemaken.

Het KPT heeft een document "[Tunnelveiligheid voor touringcarchauffeurs](#)" met [instructiekaart](#) uitgegeven en eerder ook een document "[Tunnelveiligheid voor lijnbuschauffeurs](#)". Dit is ook gedeeld met BVN (Busvervoer Nederland) die het beschikbaar heeft gesteld aan al haar leden (touringcarondernemingen).

Harry geeft aan dat het KPT in overleg is met het CBR, wellicht kunnen er vragen over tunnelveiligheid aan het examen worden toegevoegd.

Aangevuld wordt dat er in de rijopleiding weinig aandacht is voor calamiteiten/pech in de tunnel terwijl dit wel degelijk nuttig is.

- Opmerking/vraag 6:

Het model 'verwachten, waarnemen, begrijpen, kunnen en willen' is verwerkt in de methodiek voor de human factors-analyse voor de weggebruiker, in samenwerking met Michel Lambers. Dit is onderdeel van de LTS.

Dit wordt bevestigd. Het betreft een bekende methodiek, die landelijk wordt toegepast. Het filmpje van Michel Lambers is via [YouTube](#) terug te kijken.

- Opmerking/vraag 7:

Hoe is tunnelangst in te delen? Stel dat iemand wel wat gespannen is maar niet totale angst ervaart, vanaf welke spanning vinden jullie dat het de rijtaak gaat beïnvloeden en tot problemen kan leiden? Kan het ook een 'onbewuste' angst zijn, de weggebruiker is zich er niet zo bewust van, maar het speelt wel degelijk?

Spreker denkt dat iemand zelf bepaalt in hoeverre de tunnelangst diegene belemmert en in hoeverre het de rijtaak beïnvloedt. Als iemand met enige spanning nog op normale snelheid door de tunnel kan rijden, dan is dat vervelend. Maar zodra er gedachten volgen over controleverlies, gaat dit invloed hebben op het rijgedrag.

Tijdens de rijangst-trainingen wordt geprobeerd deze angst te schalen. Een 'harde' indeling is er niet.

- Opmerking/vraag 8:

Tijdens de presentatie wordt gesproken over de zichtlengte in bochten: er is alleen een verbreding nodig als de boogstraal eigenlijk te krap is. Volgens de huidige ontwerpnormen moet de obstakelafstand constant zijn (ook uit het oogpunt van human factors) en dus de boogstraal voldoende groot voor zicht.

Het webinar werd afgesloten met dank aan de sprekers en alle deelnemers.