

## **EXPERTMEETING HUBERTUSTUNNEL**

p/a COB  
Büchnerweg 1  
Postbus 420  
2800 AK Gouda  
Telefoon 0182-540660  
Telefax 0182-540661

Gemeente Den Haag  
Dienst Stadsbeheer  
T.a.v. de heer P. van Laviere  
Postbus 12651  
2500 DP DEN HAAG

Datum 14 juli 2005

Betreft Definitief Advies Expertmeeting Hubertustunnel

Geachte heer Van Laviere,

De veiligheidsinformatie van het project Hubertustunnel is in een drietal bijeenkomsten van de expertmeeting besproken. Tijdens het locatiebezoek op 8 december 2004 is door u een presentatie gegeven over het ontwerp en de omgeving van de Hubertustunnel. Vervolgens heeft nadere bespreking in de expertmeeting plaatsgevonden. Naar aanleiding van het uitgebrachte concept-advies is op uw verzoek een evaluatie-bespreking in klein comité gehouden. Tenslotte heeft op 18 mei jl. een afrondende bijeenkomst met de expertmeeting plaatsgevonden, waar van uw kant ook een grote delegatie van de brandweer en toekomstig beheerders aanwezig was om nadere uitleg te verschaffen over de uitgevoerde scenario-analyse.

De expertmeeting heeft zich, op basis van het verstrekte dossier en de gegeven toelichting, een goed beeld kunnen vormen van de veiligheid van de tunnel. De expertmeeting is van mening dat de tunnel, gegeven de bestuurlijk gemaakte keuzes, voldoet aan de veiligheidseisen. Tevreden is de expertmeeting over de integrale aanpak van de veiligheid. Van noodzakelijk belang acht zij het handhaven van de procedure fileoplossing en het uitsluiten van tegengestelde verkeersrichtingen in één buis. De leesbaarheid van de scenario-analyse is goed. Ook de detaillering van de (bordessen van de) vluchtdeuren en de voorgenomen coördinatie tussen de controleposten voor de tunnels in de regio worden als positief beoordeeld.

Het veiligheidsconcept Hubertustunnel is opgesteld vooruitlopend op een wettelijke verplichting daartoe. Dit wordt zeer gewaardeerd. De expertmeeting is zich ervan bewust

## EXPERTMEETING HUBERTUSTUNNEL

dat dit voor betrokken partijen een leerproces betreft. Ook is de expertmeeting zich bewust van de bestuurlijke omgeving waarin het ontwerp is opgesteld. U wordt verzocht de volgende aanbevelingen in dat licht te interpreteren:

- De expertmeeting wil als algemene aanbeveling meegeven dat het wenselijk was geweest om eerst het ambitieniveau en het gewenste veiligheidsniveau vast te stellen en te beschrijven.
- Een vergelijking met de 0-situatie (nl.: niet aanleggen van de Hubertustunnel) was wenselijk geweest; het veiligheidsniveau voor de Hubertustunnel dient tenminste gelijk te zijn aan het toekomstig niveau van de 0-variant.
- Het gepresenteerde veiligheidsconcept is nu al op maatregeleniveau en op voorzieningen/organisaties gericht; het verdient aanbeveling om voor de toekomst ook de onderliggende veiligheidsfilosofie en de samenhang tussen de maatregelen te expliciteren en vast te leggen. Bijvoorbeeld voor de borging van de toekomstvastheid van organisatorische en verkeersmaatregelen en omgaan met aanpassingen.
- Met betrekking tot de robuustheid en toekomstvastheid van een aantal keuzen:
  - Hanteren van een handhavingsbeleid om categorie-1 transport door te tunnel duurzaam uit te sluiten (o.a. gezien het busverkeer door de tunnel en het eventueel toch vervoeren van gevaarlijke stoffen);
  - Gezien de gemaakte aannames: borgen dat duurzaam voorrang gegeven wordt aan verkeer dat de stad inkomt;
  - Borgen dat in géén geval (dus ook niet in onderhoudssituaties) twee rijrichtingen in één tunnelbuis toegestaan wordt.
- De huidige ontwerpsnelheid van 70 km/u maakt toekomstige uitbreidingen of andere tunnelregimes onmogelijk; in het kader van een goede en duurzame oplossing kan bij de bouw beter rekening worden gehouden met een mogelijk toekomstig hogere ontwerpsnelheid. Het inrichten van de tunnel kan overigens gewoon gehandhaafd blijven op een maximum toegestane snelheid van 50 of 70 km/u.
- Daar waar niet aan de gebruikelijke veiligheidsnormen voldaan wordt, moet de gemeente Den Haag aantonen dat de gepresenteerde oplossing toch veilig is (met name de, naar het oordeel van de expertmeeting te hoge, hellingshoek).
- Het doorlopen van de scenario-analyse in deze fase van het ontwerp (bouw) wordt als zeer laat gezien; indien (ontwerp-)aanpassingen naar aanleiding van de scenario's nodig zouden zijn geweest, zou dat nu nauwelijks mogelijk zijn geweest.

## EXPERTMEETING HUBERTUSTUNNEL

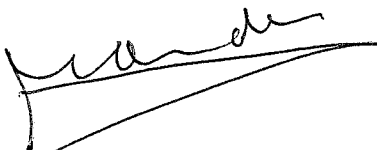
De expertmeeting geeft verder de volgende aanbevelingen ter verhoging van het (toekomstig) veiligheidsniveau van de tunnel:

- *Scenario-analyse:* De berekeningen, kwantificering en bijbehorende toetsing van de scenario's zouden geoptimaliseerd kunnen worden; de expertmeeting beveelt deze slag aan. De uitwerking/aansturing van de ongevalsscenario's verdient nog aandacht (o.a. groepsvervoer functiebeperkten), aan de hand van de scenario's moet de organisatie verder vormgegeven worden. Aangezien de afstand tussen de vluchtgangen bestuurlijk is vastgelegd, verdient dit punt bijzondere aandacht bij de uitwerking van VBS en calamiteitenplan.
- *Aannames brandwerend materiaal:* Conform de gehanteerde waarden in de Leidraad Scenario-Analyse aanpassen van het gehanteerde uitgangspunt voor brandwerendheid van de tunnel van een 100 megawatt brand naar een 200 megawatt brand (en het nemen van de bijbehorende maatregelen; met name van belang voor het kunnen omgaan met rookontwikkeling).
- *Centrale controlekamer:* Inrichting van een gezamenlijke controlekamer voor in elk geval de tunnels Sijtwende, Koningstunnel en Hubertustunnel om een zo professioneel mogelijk opererende controle voor het integrale verkeersbeeld in (de regio) Den Haag te borgen.

De expertmeeting heeft het op prijs gesteld advies uit te mogen brengen en hoopt dat het bovenstaande tot nut strekt bij het realiseren van een veilige oplossing.

Namens de expertmeeting Hubertustunnel,

Jan Bart Mandos,



voorzitter

Inge van Berckel,



secretaris