

Operationeel plan ernstige storingen Beneluxtunnel (verkort)

Operationeel plan ernstige storingen Beneluxtunnel

Inleiding

Het afsluiten van de Beneluxtunnel heeft grote gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid in de regio. In dit kader is gezocht naar mogelijkheden om de tunnel langer open houden dan wel eerder weer open te krijgen, op voorwaarde van een acceptabele balans tussen veilig tunnelgebruik en veiligheid en doorstroming buiten de tunnel. Dit heeft geleid tot het ondertekenen van een 'intentieverklaring operationele afspraken voorkomen langdurige stremming Beneluxtunnel' tussen Rijkswaterstaat, Politie eenheid Rotterdam, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de gemeente Rotterdam.

Uitgangspunt hierbij is dat (beperkte) doorstroming mogelijk is als er sprake is van een acceptabel veiligheidsniveau en een acceptabele mate van situationeel bewustzijn vanuit de verkeerscentrale. Hierbij moet de veiligheid van de weggebruiker binnen en buiten de tunnel gewaarborgd zijn. Voor de wegtunnel is het belangrijk dat, in geval van een calamiteit, de hulpdiensten veilig kunnen optreden en dat de zelfredzaamheid van de weggebruiker is geborgd. Is dat niet het geval dan zal de tunnel(buis) worden afgesloten

1. Alarmering, Leiding & Coördinatie

Bij een (dreigende) sluiting van de Beneluxtunnel als gevolg van een storing wordt in overleg tussen Calamiteiten Coördinator (CaCo) op de meldkamer, en de (Coördinerend) wegverkeersleider op de verkeerscentrale van RWS beoordeeld of een verkeersinfarct dreigt (spitstijden) of dat er andere redenen zijn waardoor het afsluiten van (een gedeelte van) de Beneluxtunnel tot een mogelijk acuut veiligheidsissue leidt.

Als dit het geval is adviseert de CaCo de Regionaal Operationeel Leider (ROL) en de (C)WVL het districtspiket (liaison ROT- RWS). Deze zullen in onderling overleg bepalen of het plan in werking treedt. (bijlage 2)

Wanneer het plan in werking treedt, stemmen de afzonderlijke meldkamers met de operationeel leidinggevend (OvD's) af welke inzet benodigd is en of deze geleverd kan worden. Vervolgens worden deze eenheden naar de uitgangstelling gestuurd. De stafofficier brandweer kan de meldkamer brandweer ondersteunen bij herbezetting en restdekking.

2. Beoordelen scenario/bepalen maatregelen

De volgende algemene uitgangspunten worden gehanteerd bij het toepassen van dit plan

- Bij een tunnel(buis) waarvan onvoldoende duidelijk is wat er werkt of waarvan bekend is dat niets werkt zal de tunnel altijd eerst worden afgesloten om dan te kijken of deze met beheersmaatregelen weer open kan. De onzekerheid is in deze gevallen te groot. Het betreft hier uitval van energie, bediening en/of besturing
- In de andere gevallen kan de tunnel(buis) openblijven terwijl de maatregelen gefaseerd worden ingezet. Om het risico te verlagen in de periode dat de beheersmaatregelen nog niet zijn ingesteld dient de snelheid te worden verlaagd tot 70km/u
- Bij twijfel aan de veiligheid kan de (C)WVL altijd besluiten de tunnel(buis) alsnog af te sluiten

Op basis van de specifieke situatie dient beoordeeld te worden of er een set van maatregelen te definiëren valt, waarbinnen voldoende waarborgen zijn om (beperkte) doorstroming toe te laten. Keuze voor de toe te passen set van beheersmaatregelen en het besluit over open blijven/open gaan vindt plaats op basis van de specifieke combinatie van uitval en de situatie op de weg. Beheerste openstelling vindt alleen plaats op voorwaarde dat situationeel bewustzijn, zelfredzaamheid en hulpverlening in acceptabele mate mogelijk zijn. **Neem dit besluit indien mogelijk in overleg met de veiligheidsbeambte voor Rijkstunnels.**

De tunnel zal (in eerste instantie) worden afgesloten indien er sprake is van:

- Volledige energie uitval (installaties werken niet)
- Volledige uitval van bediening en/of besturing (installaties werken niet en/of kunnen niet bediend worden)
- Volledige uitval van verlichting

In deze gevallen zullen eerst maatregel moeten worden genomen en/of zal eerst gekeken moeten worden wat de status van de veiligheidsvoorzieningen is en of ze lokaal/plaatselijk aangezet kunnen worden. Op basis daarvan kan gekeken worden of de tunnel met beheersmaatregel uit onderstaande tabel weer open kan worden gesteld.

Tunnel kan (mogelijk) beheerst worden opengesteld/opengehouden indien er sprake is van:

Voorbeeld situaties

Scenario	Toe te passen maatregelen
Uitval bediening	Bij volledige uitval EERST sluiten en indien mogelijk met maatregelen 2, 3, 5 en 7 openstellen
(Gedeeltelijke) uitval bediening en/of besturing	In overleg te bepalen (combinatie van) maatregelen, passend bij het specifieke systeemfalen.
Volledige uitval verlichting (verhoogd risico weggebruiker)	1,(2),5 en 6 en informeren brandweer (i.v.m. lichtunits)
Uitval pompen (plassen op het wegdek)	Incidentbestrijding door brandweer (particuliere pompen in tweede instantie)
Uitval bluswaterwatervoorziening	informeren hulpdiensten, 3
Gedeeltelijke uitval ventilatie	Informeren hulpdiensten, 4
Volledige uitval ventilatie	3, 4, (7)
Volledige uitval CCTV	2, 8, 9
Gedeeltelijke uitval CCTV + Stilstanddetectie (SOS/SDS)	2, 8, 9
Gedeeltelijke uitval CCTV + zichtmeting	2, 8, 9 en zet (overdruk) ventilatie preventief aan
Gedeeltelijke uitval Zichtmeting + Stilstand detectie (SOS/SDS).	Snelheid 70 + Continue schouwen met CCTV
Gedeeltelijke uitval Brandblusinstallatie + ventilatiecapaciteit.	Informeren brandweer, 3 en 4
Combinaties van (gedeeltelijke) uitval	In overleg te bepalen combinatie van maatregelen, passend bij het specifieke systeemfalen.

3. Mogelijke maatregelen (richtinggevend)

Maatregelen	
1	Situatie schouwen WIS/politie
2	Extra surveilleren WIS/politie
3	Brandweervoertuig paraat bij tunnelmond(en) voor snelle knockdown
4	DRIP scenario's vrachtverkeer weren laten instellen via verkeerscentrale Rhooon afhankelijk van de duur aangevuld met bebordingsplan en indien mogelijk handhaving door politie
5	Verkeersmaatregelen (zie toelichting onder tabel)
6	Tekstwagens neerzetten ⁶ .
7	(handmatig) preventief aan zetten ventilatie tunnelbuis met de rijrichting mee, overdruk middentunnelkanalen, brandbluspompen, (verlichting?) Laat ook bevestigen dat vluchtdeuren ontgrendeld zijn
8	Vluchtstrook 'creëren' door rijstrook af te kruisen + snelheidsmaatregel
9	Richt IM camera's op tunnelmonden om te zien of er nog 'doorstroming' is/laat tunnelmonden monitoren door WIS

Toelichting Verkeersmaatregelen

- Max. 70 Km/h en de VRI op geel knipperen (door beperkte snelheid zal er een kleinere kans zijn op hoog energetische aanrijdingen. Brandveiligheid in de tunnel blijft een aandachtspunt)
- (Bij uitval bediening) alleen buitenste tunnelbuizen open (rijstrook 3 en 4), rijstrook 1 en 2 afkruisen.
- Vrachtverkeer wordt (afhankelijk van de faaldefinitie) zoveel mogelijk geweerd.
- Bruggen blijven dicht voor scheepvaart. Als dat niet kan: schepen zoveel mogelijk clusteren en per cluster doorlaten.
- N.t.b.

Toelichting Operationele Inzet

- Detectie: indien camera's en stilstand detectie niet werken > visueel door (motorrijders) politie / RWS te laten circuleren.
- Brandweer stand-by op UGS. Kunnen vanuit deze positie zowel voor incidentbuis als de vrije buis kiezen. Zie inzetkader op volgende pagina's.
- Politie: maximaal 3 eenheden verkeerspolitie aanvullend op basispolitiezorg.
- Ambulance: Inzet ambulance in principe niet noodzakelijk tenzij iemand hier specifieke aanleiding voor ziet.

Bijlage 2 Besluitvormingsschema

