

Tunnelveiligheid kan niet zonder procesregie

Door Gert-Jan van den Dries - [Print dit artikel](#)

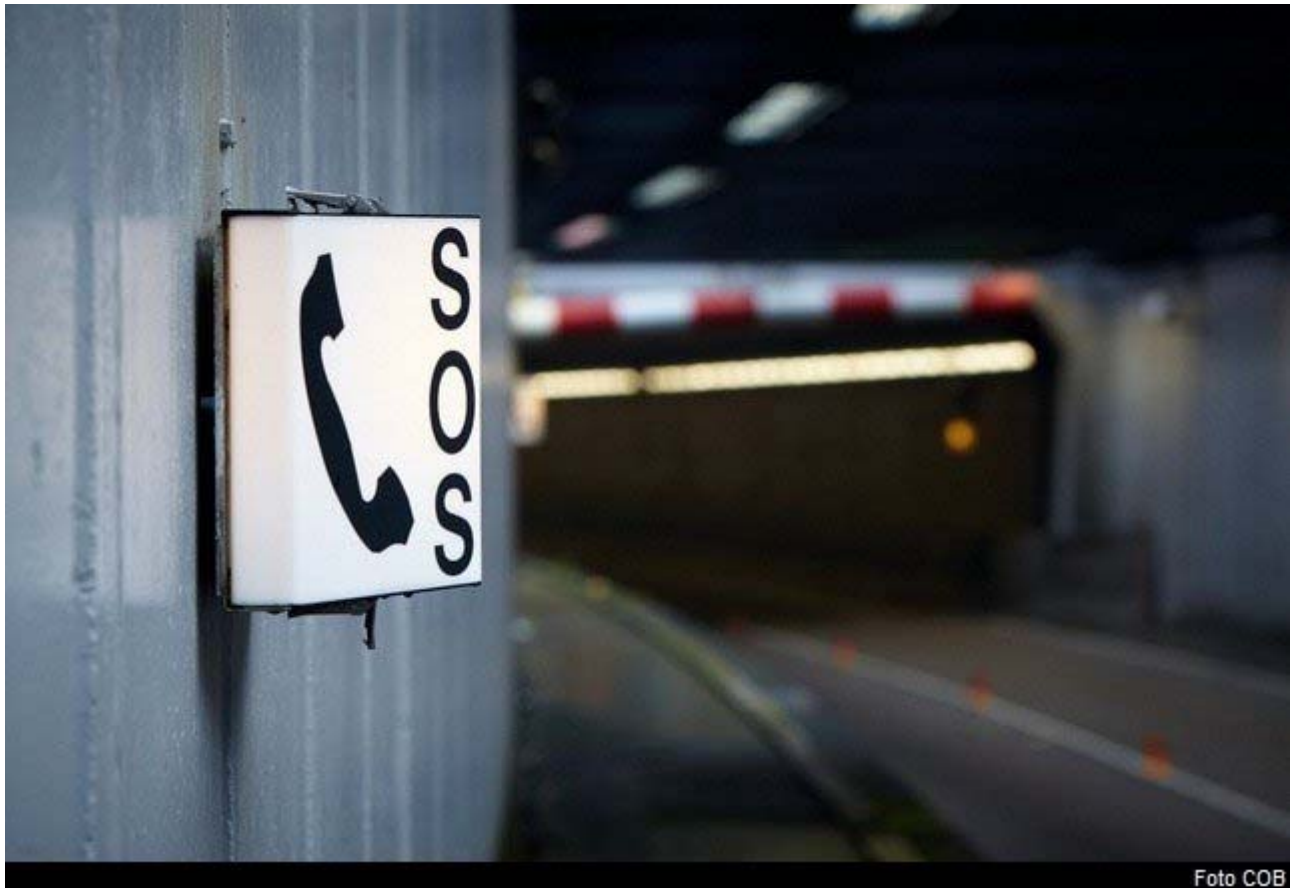


Foto COB

Op 1 juli 2013 is de nieuwe Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in werking getreden. De wet verplicht het rijk om bij de aanleg van nieuwe (rijks)tunnels de gestandaardiseerde uitrusting toe te passen. Al in de planfase moet de uitrusting worden vastgelegd. Ze kan dan vroegtijdig aan een eenduidige veiligheidsnorm worden getoetst. Voldoet de tunnel aan de norm, dan kan de bouw beginnen, zonder verdere discussie over het voorzieningenniveau. In dit proces is optimaal procesmanagement de sleutel tot het succesvol verloop van plan tot realisatie. Het komt dus in hoge mate aan op 'mensenwerk'. Voor dat aspect is Infram betrokken bij verschillende rijkstunnelprojecten. Daarbij wordt al gewerkt met de landelijke tunnelstandaard van Rijkswaterstaat.

Uniformering was dringend gewenst

De aanleg van een nieuwe tunnel was – tot voor kort – altijd maatwerk. En telkens opnieuw stonden de eisen aan ontwerp, technische installaties, ICT-systemen en procedures ter discussie. Het begrip ‘veiligheid’ liet zich lastig en vaak pas in een laat stadium vangen in eenduidige specificaties die door iedereen op gelijke wijze worden geïnterpreteerd. Onontkoombaar betekende die herhaalde discussie dat voor elke tunnel apart een veiligheidsregime werd ontworpen, met inbegrip van de softwaresystemen. Dat was tijdrovend en duur. Daarom zette minister Eurlings in maart 2010 met een beleidsbrief aan de Tweede Kamer de ontwikkeling van een landelijke standaard voor tunnels in gang.

Wet regelt de landelijke tunnelstandaard

In de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels is de gestandaardiseerde uitrusting beschreven in een limitatieve lijst van voorzieningen. Voldoet een tunnel aan de in de wet gestelde norm, dan staat de uitrusting van de tunnel vast. Zo niet, dan moeten aanvullende maatregelen worden getroffen om alsnog aan de norm te voldoen. RWS heeft de gestandaardiseerde uitrusting nader uitgewerkt in een landelijke tunnelstandaard voor de rijkstunnels. De standaard bestaat uit een juridische uitwerking en een technisch deel dat zo'n vijftig verschillende systemen beschrijft. Elk systeem zorgt voor, of heeft te maken met het beoogde veiligheidsniveau. Daarnaast behandelt het onderdeel Beheer en Organisatie de opzet en organisatie van het tunnelbeheer. Deze drie delen vormen in onderlinge samenhang de uniforme basis voor de bouw en het beheer van elke rijkstunnel in Nederland.

Sturen op gedragen besluitvorming

De standaard geeft aan wat je moet doen. Hoe alle betrokken partijen samenwerken om tot een veilige tunnel te komen, blijft ‘mensenwerk’. Hiervoor hanteert Infram een praktische werkwijze, die onder meer bij de nieuwe tunnel in de A9 op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) uitstekend functioneerde. Essentieel in de aanpak van Infram is het bijeenbrengen van de verschillende belangen in één integraal proces onder een centrale regie. Zo is de inbreng van alle verschillende betrokkenen deel van dezelfde context. En dan gaat het niet alleen om de

projectorganisatie en de tunnelbeheerder, maar ook om hun stakeholders die met de tunnelveiligheid van doen hebben. Op die wijze ontstaat het draagvlak dat nodig is om van plan tot uitvoering te komen.

Drie sleutelfactoren, één aanpak

Dit concept van samenwerking tussen de verschillende partijen lijkt vanzelfsprekend. Maar in de praktijk blijkt dat allerm minst het geval. Die integrale aanpak komt niet vanzelf tot stand. Onze ervaring leert dat drie factoren van belang zijn:

- * het proces: kennis van de regels, instrumenten en procedures
- * de inhoud: kennis van de aard en complexiteit van het project
- * de relaties: over de vaardigheden beschikken om goede relaties tot stand te brengen en te onderhouden.

Infram zorgt ervoor dat deze factoren samenkomen door de juiste mensen op de juiste momenten te laten samenwerken. Rond het weg- en tunnelbeheer spelen al gauw veertig verschillende operationele werkprocessen. De helft daarvan heeft een relatie met tunnelveiligheid. En van die helft wordt elke stap getoetst aan de landelijke tunnelstandaard. Alle bevindingen van die toetsen worden in het samenwerkingsverband besproken, zodat geen van de betrokken partijen op afstand komt te staan. Resultaat: de wil en de energie om één gezamenlijk doel te bereiken. Zo voorkom je dat de tunnelbeheerder, als eindverantwoordelijke, voor verassing en komt te staan en dat (vooral met een DBFM-contract) een opdrachtnemer wordt opgezadeld met verantwoordelijkheden die hij niet kan dragen.

Positieve ervaringen moet je communiceren en voorbeelden van succes moet je uitwisselen. De aanpak bij SAA is dan ook doorgegeven aan de projectorganisaties voor de nieuwe westelijke oeververbinding in Rotterdam en de ZuidasDok in Amsterdam.