

KONINKLIJK BESLUIT VAN 21 JUNI 2004 BETREFFENDE DE TOEKENNING VAN DE EXPLOITATIELICENTIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL AAN DE NAAMLOZE VENNOOTSCHAP B.I.A.C. (B.S. 15.07.2004)

Uittreksels

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de programmawet van 30 december 2001, inzonderheid op de artikelen 157, 158, 160, 163 en 164 zoals gewijzigd door artikel 39 van de programmawet van 5 augustus 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, inzonderheid artikel 26;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, opgegeven op 20 november 2003;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 20 november 2003;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 21 november 2003 over het verzoek om advies door de Raad van State binnen een termijn van een maand;

Gelet op het advies 36.367/4 van de Raad van State, gegeven op 14 januari 2004, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Overheidsbedrijven en Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. - DEFINITIES

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

...

8° B.I.A.C. : de naamloze vennootschap « Brussels International Airport Company » met maatschappelijke zetel te 1030 Brussel, Vooruitgangstraat 80, bus 2;

...

16° de luchthaveninstallaties : elk bepaald oppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van de passagiers;

...

19° de nationale en internationale normen en gebruiken : het geheel van reglementeringen die van kracht zijn in de luchtvaartsector, uitgevaardigd op internationaal (door instanties zoals de I.C.A.O., de E.C.B. of de Europese Raad) en nationaal vlak (Directoraat-generaal Luchtvaart), alsook de bijzondere reglementering en de praktijken van toepassing in de referentieluchthavens;

20° de I.C.A.O. : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht door de Overeenkomst van Chicago betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart ondertekend op 7 december 1944, goedgekeurd bij wet van 30 april 1947;

...

HOOFDSTUK III. - VERLENING VAN DE LICENTIE, EXPLOITATIEVOORWAARDEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE HOUDER

Afdeling I. - Verlening van de licentie

Art. 3. De licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt verleend aan B.I.A.C.

Afdeling II. - Exploitatievoorwaarden

Art. 4. De houder verzekert voor de luchthaven Brussel-Nationaal :

...

5° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en het ter beschikking stellen van de luchthaveninstallaties met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

Art. 5. De luchthaven Brussel-Nationaal wordt harmonieus uitgebaat en ontwikkeld, waarbij gewaakt wordt :

...

2° over een kwaliteit die overeenstemt met de nationale en internationale normen en gebruiken, onder meer deze met betrekking tot veiligheid en milieu en die vergelijkbaar zijn met deze van de referentieluchthavens, en

...

Afdeling VI. - Veiligheid en beveiliging

Art. 26. De houder staat in voor de luchthaveninspectie en de veiligheid op de grond volgens de nationale en internationale normen en gebruiken.

Art. 27. § 1. De houder leeft de veiligheids- en vormingscriteria na inzake brandrisico op de tarmac van de luchthaven Brussel-Nationaal, die minstens evenwaardig zijn aan de criteria van toepassing op de luchthavens van categorie 9, volgens de I.C.A.O.-normen. Van zodra de luchthaven wordt ingedeeld in categorie 10 volgens de I.C.A.O.-normen, moet de houder de I.C.A.O.-normen die voor deze categorie van luchthavens gelden, toepassen.

§ 2. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties, inzonderheid op gemeentelijk en provinciaal vlak, met het oog op het optimaliseren van de prestaties inzake brandveiligheid en -bestrijding.

Art. 28. § 1. Onverminderd nieuwe reglementaire criteria uitgevaardigd door de instanties bedoeld in artikel 27, ziet de houder erop toe dat de benodigde tijd voor de eerste interventie in geval van brand in de gebouwen op de luchthavensite en bestemd voor de luchtvaartactiviteiten niet meer bedraagt dan vijf minuten voor ieder punt van de gebouwen dat toegankelijk is voor de passagiers, en dit door de inzet van gepast personeel en materiaal.

§ 2. De houder zorgt ervoor dat minstens volgend brandbestrijdingsmateriaal, specifiek voor brandbestrijding in gebouwen, permanent gebruiksklaar aanwezig is in de voorpost van de brandweer (CCOT) : een halfzware autopomp, een ladderwagen met een aangepaste ladder, een commandowagen en een parkingblusvoertuig. Te dien einde zorgt de houder ervoor dat er op ieder ogenblik, dus 24 uur op 24, een permanentie van ten minste zes goed opgeleide voltijdse brandweermannen aanwezig is voor de brandbestrijding in de gebouwen. Deze brandweermannen dienen minimaal over het brevet van brandweerman, behaald in een erkend provinciaal opleidingscentrum voor de brandweer, te beschikken, zoals voorzien in het koninklijk besluit van 19 maart 1997. Alle leden van de brandweerdienst dienen, naargelang van hun hiërarchisch niveau, in de in dit besluit voorziene opleiding te slagen.

§ 3. De houder draagt zorg voor het onderhoud van het brandbestrijdingsmateriaal zodat het gebruiksklaar blijft.

§ 4. De houder houdt permanent een ambulance met dokter en verplegend personeel ter beschikking.

Art. 29. § 1. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties met het oog op het sluiten van akkoorden voor de uitvoering en verbetering van de rampenplannen van de luchthaven Brussel-Nationaal. De houder verbindt zich ertoe deze rampenplannen na te leven.

§ 2. De houder werkt samen met de bevoegde instanties met het oog op het onderzoek van luchtvaartincidenten en -ongelukken, en van de maatregelen om deze te voorkomen.

Art. 30. De houder ziet erop toe dat elke persoon die betrokken is in het kader van de rampenplannen een voortdurende opleiding krijgt die aangepast is aan de hem toevertrouwde opdrachten en dit in overleg met de bevoegde instanties.

...

WET VAN 9 MEI 2007 BETREFFENDE DE MINIMALE TECHNISCHE VEILIGHEIDSNORMEN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET. ⁽¹⁾ (B.S. 25.05.2007)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet zet de richtlijn 2004/54/EG van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet gedeeltelijk om.

Art. 3. De minimale technische veiligheidsnormen waaraan de tunnels van het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang, ongeacht of die in gebruik, in aanbouw, of in de ontwerpfase zijn, moeten voldoen worden bepaald door de Koning overeenkomstig bijlage I van de Richtlijn 2004/54/EG van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Indien aan de minimale technische veiligheidsnormen alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen overmatig hoge kosten uitvoerbaar zijn, mag de toepassing van risicobeperkende maatregelen als alternatief voor deze eisen geaccepteerd worden, volgens de door de Koning bepaalde modaliteiten, op voorwaarde dat die maatregelen tot een gelijkwaardige of betere bescherming leiden.

Om het mogelijk te maken innovatieve veiligheidsvoorzieningen te installeren en te gebruiken die een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau bieden dan de voorgeschreven actuele technologieën, kan een afwijking van die eisen volgens de door de Koning bepaalde voorwaarden toegestaan worden.

Art. 4. Met uitzondering van dit artikel bepaalt de Koning de dag waarop deze wet in werking treedt. Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

(1) Gewone zitting 2006-2007.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Stukken. - Wetsontwerp, 51-3063 - Nr. 1. - Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 51-3063 - Nr. 2.

Integraal verslag. - 19 april 2007.

Senaat.

Stukken. - Ontwerp niet geëvoceerd door de Senaat.

DECREET VAN 1 JUNI 2007 BETREFFENDE DE MINIMUMVEILIGHEIDSEISEN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET. (B.S. 06.07.2007)

Het Vlaams Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt : decreet betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet zet richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, om in Belgisch recht, onverminderd de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Art. 3. Dit decreet beoogt een minimaal veiligheidsniveau te verzekeren voor weggebruikers in tunnels van het trans-Europese wegennet op het grondgebied van het Vlaamse Gewest door kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, te voorkomen en door bescherming te bieden bij ongevallen.

Dit decreet is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 m lang, ongeacht of die in gebruik, in aanbouw, of in de ontwerpfase zijn.

De Vlaamse Regering kan het toepassingsgebied van dit decreet uitbreiden.

Art. 4. Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° trans-Europees wegennet : het wegennet zoals omschreven in bijlage I, afdeling II, van beschikking nr. 1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten of beschreven in bijlage II van die beschikking;
- 2° hulpdiensten : alle lokale openbare en particuliere diensten of diensten die tot het tunnelpersoneel behoren, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteams;
- 3° tunnellengte : de lengte van de langste rijstrook, berekend in het volledig gesloten gedeelte;
- 4° het bestuursorgaan : het orgaan dat de Vlaamse Regering heeft aangewezen ter uitvoering van artikel 6 van dit decreet;
- 5° gewestelijke veiligheidseisen : de minimumveiligheidseisen bepaald door de Vlaamse Regering in uitvoering van dit decreet;
- 6° federale veiligheidseisen : de technische minimumveiligheidseisen bepaald in de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet;
- 7° minimumveiligheidseisen : de gewestelijke en federale veiligheidseisen.

Art. 5. Het bestuursorgaan verzekert dat tunnels op het grondgebied van het Vlaamse Gewest die onder dit decreet vallen, voldoen aan de minimumveiligheidseisen.

Indien aan de gewestelijke veiligheidseisen alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, mag het bestuursorgaan als alternatief voor die eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, op voorwaarde dat de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 12.

De Vlaamse Regering mag strengere eisen stellen, op voorwaarde dat die niet strijdig zijn met de minimumveiligheidseisen.

Art. 6. Het bestuursorgaan heeft de verantwoordelijkheid erover te waken dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel gerespecteerd worden en neemt de noodzakelijke maatregelen om de conformiteit met de minimumveiligheidseisen te garanderen.

Het bestuursorgaan geeft toestemming om tunnels in gebruik te nemen onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

Onverminderd nadere federale regelgeving op dit gebied is het bestuursorgaan bevoegd om het gebruik van een tunnel te onderbreken of te beperken als niet voldaan is aan de veiligheidseisen. Het geeft daarbij aan onder welke voorwaarden het normale verkeer weer doorgang kan vinden.

Het bestuursorgaan zorgt ervoor dat de volgende taken worden uitgevoerd :

- 1° het op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels en daarmee verband houdende veiligheidseisen opstellen;
- 2° het opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen (met inbegrip van calamiteitenplannen) voor de training en uitrusting van hulpdiensten;
- 3° het vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen;
- 4° het implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen.

Art. 7. Voor elke tunnel op het grondgebied van het Vlaamse Gewest die onder de toepassing van dit decreet valt, ongeacht of die in de ontwerp-, in de bouw- of in de operationele fase verkeert, wijst het bestuursorgaan het openbare of particuliere lichaam aan dat als tunnelbeheerder verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel in de betreffende fase. Het bestuursorgaan kan deze functie zelf uitoefenen.

Over elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Het verslag wordt binnen ten hoogste één maand aan de veiligheidsbeambte, vermeld in artikel 8, het bestuursorgaan en de hulpdiensten gezonden.

Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het incident of ongeluk, vermeld in het tweede lid, of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, zendt de tunnelbeheerder dit verslag binnen één maand na ontvangst naar de veiligheidsbeambte, het bestuursorgaan en de hulpdiensten.

Art. 8. Voor elke tunnel benoemt de tunnelbeheerder een veiligheidsbeambte, die eerst moet worden aanvaard door het bestuursorgaan. Die veiligheidsbeambte coördineert alle preventieve en veiligheidsmaatregelen om de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel te garanderen. De veiligheidsbeambte kan tot het tunnelpersoneel of tot de hulpdiensten behoren. Ten aanzien van veiligheidskwesties in verkeerstunnels is hij onafhankelijk en neemt hij geen instructies aan van een werkgever. Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functies in verschillende tunnels uitoefenen.

De veiligheidsbeambte heeft de volgende taken en functies :

- 1° zorgen voor coördinatie met hulpdiensten en meewerken aan de opstelling van de uitvoeringsplannen;
- 2° meewerken aan de planning, uitvoering en evaluatie van acties in noodsituaties;
- 3° meewerken aan het opstellen van veiligheidsplannen en het specificeren van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van nieuwe tunnels en wijzigingen aan bestaande tunnels;
- 4° nagaan of het bedieningspersoneel en de hulpdiensten getraind zijn en meewerken aan de organisatie van oefeningen die met regelmatige tussenpozen worden gehouden;
- 5° advies verlenen over de ingebruikstelling van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van tunnels;
- 6° nagaan of de tunnelconstructie en -voorzieningen worden onderhouden en gerepareerd; meewerken aan de evaluatie van alle significante incidenten en ongelukken, als vermeld in artikel 7, tweede en derde lid.

Art. 9. Het bestuursorgaan ziet erop toe dat inspecties, evaluaties en tests worden uitgevoerd door inspectieinstanties. Instanties die inspecties, evaluaties en tests uitvoeren, moeten procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk van de tunnelbeheerder.

Art. 10. Het bestuursorgaan beoordeelt de overeenstemming van de tunnels die in gebruik genomen zijn, met de minimumveiligheidseisen, mede aan de hand van de door de Vlaamse Regering te bepalen veiligheidsdocumentatie en een inspectie.

Indien nodig legt de tunnelbeheerder aan het bestuursorgaan een plan voor om de tunnel aan de bepalingen van de minimumveiligheidseisen aan te passen, samen met de corrigerende maatregelen die hij wil gaan treffen.

Het bestuursorgaan keurt de corrigerende maatregelen goed of geeft aan dat ze moeten worden gewijzigd.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de constructie of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, de door de Vlaamse Regering te bepalen procedure toegepast.

Art. 11. Het bestuursorgaan vergewist zich ervan dat de inspectie-instantie regelmatig inspecties uitvoert om ervoor te zorgen dat alle tunnels die onder dit decreet vallen, aan de minimumveiligheidseisen voldoen.

De termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel bedraagt ten hoogste zes jaar.

Indien het bestuursorgaan op basis van de rapportage door de inspectie-instantie concludeert dat een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van de minimumveiligheidseisen, meldt het de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte dat er maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen. Het bestuursorgaan bepaalt de voorwaarden die zullen gelden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen, wat het voortgezette gebruik of de heropening van de tunnel betreft, en stelt eventueel andere relevante beperkingen of voorwaarden vast.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de door de Vlaamse Regering te bepalen procedure.

Art. 12. Indien nodig worden risicoanalyses uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan het bestuursorgaan wordt voorgelegd. Bij die analyse van de risico's van een gegeven tunnel, wordt rekening gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnallengte, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

Art. 13. Om het mogelijk te maken innovatieve veiligheidsvoorzieningen te installeren en te gebruiken, of innovatieve veiligheidsprocedures te gebruiken die een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau bieden dan de gewestelijke veiligheidseisen, kan het bestuursorgaan een afwijking van de gewestelijke veiligheidseisen toestaan op basis van een naar behoren gedocumenteerd verzoek van de tunnelbeheerder.

Art. 14. Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

KONINKLIJK BESLUIT VAN 6 NOVEMBER 2007 BETREFFENDE DE MINIMALE TECHNISCHE VEILIGHEIDSNORMEN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET.
(B.S. 09.11.2007)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, inzonderheid op de artikelen 3 en 4;

Gelet op het overleg met de Gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën gegeven op 8 maart 2007;

Gelet op het advies nr. 43.553/VR/4 van de Raad van State, gegeven op 24 september 2007 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit strekt tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, inzonderheid van de maatregelen betreffende de infrastructuur die vervat zijn in bijlage I.

Art. 2. § 1. In dit besluit wordt onder « trans-Europees wegennet » verstaan : het wegennet zoals omschreven in bijlage I, afdeling 2, van Beschikking nr. 1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten of beschreven in bijlage II van die beschikking en zijn latere aanpassingen.

§ 2. Wordt onder « hulpdiensten » verstaan : alle lokale openbare en particuliere diensten of diensten die tot het tunnelpersoneel behoren, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteam.

§ 3. Wordt onder « tunnellengete » verstaan : de lengte van de langste rijstrook, berekend in het volledig gesloten gedeelte.

§ 4. Wordt onder « verkeersintensiteit » verstaan : het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeer dat per rijstrook door een tunnel gaat. Om de verkeersintensiteit vast te stellen wordt elk motorvoertuig als één eenheid beschouwd.

Als het aantal vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton 15 % van het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeersaanbod overschrijdt, of als het dagelijkse verkeersaanbod over een bepaalde periode aanzienlijk hoger ligt dan het jaargemiddelde, wordt het extra risico geëvalueerd en ingecalculeerd, in die zin dat de verkeersintensiteit met het oog op de toepassing van de bepalingen van dit besluit wordt verhoogd.

§ 5. Wordt onder « tunnelbeheerder » verstaan : het openbaar of particulier lichaam dat verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel die in voorbereiding, onder constructie of in exploitatie is.

§ 6. Wordt onder « risicoanalyse » verstaan : een analyse van de risico's van een gegeven tunnel, uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder, en waarbij rekening wordt gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnellengete, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

§ 7. Wordt onder « bestuursorgaan » verstaan : het door de minister bevoegd voor het wegverkeer aangeduide orgaan, dat toeziet op het naleven van de bepalingen van huidig besluit en die de noodzakelijke maatregelen vastlegt teneinde de naleving ervan te waarborgen.

Veiligheidsparameters

Art. 3. De in een tunnel toe te passen veiligheidsmaatregelen worden gebaseerd op een systematische afweging van alle aspecten van het systeem bestaande uit de infrastructuur, de beheersorganisatie, de gebruikers en de voertuigen.

Er wordt rekening gehouden met de volgende parameters :

- a) tunnellingte;
- b) aantal kokers;
- c) aantal rijstroken;
- d) geometrische vorm van het dwarsprofiel;
- e) verticaal en horizontaal alignement;
- f) constructietype;
- g) één- of tweerichtingsverkeer;
- h) verkeersintensiteit per koker (inclusief spreiding in de tijd);
- i) filekansen (dagelijks of seizoengebonden);
- j) tijd die de hulpdiensten nodig hebben om op de plaats van het incident te komen;
- k) aanwezigheid¹ van vrachtwagens en het percentage daarvan;
- l) vervoer van gevaarlijke stoffen en, zo ja, het percentage daarvan en het soort stoffen;
- m) kenmerken van de toeleidende wegen;
- n) rijstrookbreedte;
- o) overwegingen in verband met de snelheid;
- p) geografische en meteorologische omgeving.

Wanneer een tunnel een bijzonder kenmerk heeft inzake bovengenoemde parameters wordt een risicoanalyse uitgevoerd, teneinde vast te stellen of extra veiligheidsmaatregelen of aanvullende voorzieningen nodig zijn om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen. Deze risicoanalyse houdt rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede met de aard en omvang van de mogelijke gevolgen.

Aantal kokers en rijstroken

Art. 4. De voornaamste criteria aan de hand waarvan wordt bepaald of een tunnel met één koker dan wel met twee kokers zal worden gebouwd, zijn de geraamde verkeersintensiteit en veiligheid, rekening houdend met aspecten zoals het percentage vrachtwagens, de helling en de lengte.

Indien een 15-jaarsprognose voor tunnels in de ontwerpfase aangeeft dat de verkeersintensiteit hoger zal liggen dan 10 000 voertuigen per dag en per rijstrook, dient er hoe dan ook een tunnel met twee kokers en éénrichtingsverkeer gereed te zijn zodra deze waarde wordt overschreden.

Afgezien van de vluchtstrook blijft de weg binnen en buiten de tunnel hetzelfde aantal rijstroken tellen. Als het aantal rijstroken verandert, gebeurt dat op voldoende afstand vóór het tunnelingang. Deze afstand is ten minste gelijk aan de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt. Indien dit wegens geografische omstandigheden niet mogelijk is, worden aanvullende en/of strengere maatregelen getroffen om de veiligheid te borgen.

Tunnelgeometrie

Art. 5. Veiligheid is een punt van bijzondere aandacht bij het ontwerpen van de geometrische vorm van het dwarsprofiel en het horizontale en het verticale alignement van een tunnel en de toeleidende (toegangswegen?) wegen, aangezien deze parameters sterk bepalend zijn voor de kans op en de ernst van ongevallen.

Hellingen van meer dan 5 % zijn in nieuwe tunnels niet toegestaan, tenzij er vanuit geografisch oogpunt geen andere oplossing mogelijk is.

In tunnels met hellingen van meer dan 3 % worden aanvullende of strengere maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen op basis van een risicoanalyse.

Wanneer de rechterraijstrook minder dan 3,5 m breed is en het gebruik van de tunnel aan vrachtverkeer is toegestaan, worden op basis van een risicoanalyse aanvullende of strengere maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen.

¹ Zo vermeld in het *Belgisch Staatsblad* (tweemaal het woord "aanwezigheid")

Vluchtroutes en nooduitgangen

Art. 6. Nieuwe tunnels zonder vluchtstrook worden ten behoeve van tunnelgebruikers voorzien van al dan niet verhoogde voetpaden waarvan in geval van pech of ongevallen gebruik kan worden gemaakt. Deze bepaling is niet van toepassing wanneer dit wegens de constructiekenmerken van de tunnel onmogelijk of buitensporig duur zou zijn, en het een tunnel met éénrichtingsverkeer betreft die uitgerust is met een systeem voor permanent toezicht en voor de afsluiting van rijstroken.

In bestaande tunnels waar geen vluchtstroken of voetpaden voorhanden zijn, worden met het oog op de veiligheid aanvullende of strengere maatregelen genomen.

Nooduitgangen maken het tunnelgebruikers mogelijk om bij ongeval of brand de tunnel zonder hun voertuig te verlaten en een veilige plaats te bereiken en bieden de hulpdiensten de mogelijkheid om de tunnel ook te voet te bereiken. Voorbeelden van deze nooduitgangen zijn :

- 1° Rechtstreekse uitgangen naar buiten;
- 2° dwarsverbindingen tussen tunnelkokers;
- 3° uitgangen naar een vluchtkokers;
- 4° schuilgelegenheden met een vluchtweg gescheiden van de tunnelkoker.

Er worden geen schuilgelegenheden gebouwd zonder uitgang naar een vluchtweg naar buiten.

Er worden nooduitgangen aangebracht indien uit analyse van de relevante risico's (rookontwikkeling en verspreidingssnelheid onder de heersende lokale omstandigheden) blijkt dat de ventilatie- en andere veiligheidsvoorzieningen niet volstaan om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren.

Nieuwe tunnels worden in ieder geval voorzien van nooduitgangen indien de verkeersintensiteit meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag bedraagt.

In bestaande tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag, wordt nagegaan of het aanbrengen van nieuwe nooduitgangen haalbaar en doeltreffend is.

Indien er nooduitgangen voorhanden zijn, bedraagt de afstand tussen twee nooduitgangen ten hoogste 500 meter.

Met passende middelen, zoals deuren, wordt voorkomen dat rook en hitte de vluchtwegen achter de nooduitgangen binnendringen, zodat tunnelgebruikers veilig naar buiten kunnen en de hulpdiensten toegang tot de tunnel hebben.

Toegang voor hulpdiensten

Art. 7. In tunnels met twee kokers die zich op of bijna op hetzelfde niveau bevinden, worden er ten minste om de 1500 meter dwarsverbindingen aangebracht die geschikt zijn voor gebruik door de hulpdiensten.

Voor zover geografisch haalbaar, moet het mogelijk zijn om buiten een tunnel met twee of meer kokers bij elke ingang de middenberm over te steken, zodat de hulpdiensten onmiddellijk toegang hebben tot een willekeurige koker.

Vluchthavens

Art. 8. Voor nieuwe tunnels langer dan 1500 meter, met tweerichtingsverkeer en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag, worden maximaal om de 1000 meter vluchthavens aangebracht, indien geen vluchtstroken worden gepland.

Voor bestaande tunnels met tweerichtingsverkeer en langer dan 1500 meter met een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook et per dag die niet over vluchtstroken beschikken, wordt nagegaan of het aanbrengen van vluchthavens haalbaar en doeltreffend is.

Het aanbrengen van vluchthavens is niet verplicht wanneer dit wegens de constructiekenmerken van de tunnel onmogelijk of buitensporig duur zou zijn, op voorwaarde dat de voor voertuigen beschikbare breedte, verhoogde gedeelten en normale rijstroken uitgezonderd, in zijn geheel en ten minste even breed is als een normale rijstrook.

In de vluchthavens is er een hulppost.

Drainage

Art. 9. Indien het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, geldt dat ontvlambare en giftige stoffen afgevoerd moeten kunnen worden via goed ontworpen goten met roosters of andere voorzieningen in de dwarsdoorsnede van de tunnel. Voorts wordt het afvoersysteem zodanig ontworpen en onderhouden dat wordt voorkomen dat brand en ontvlambare en giftige vloeistoffen zich in een tunnelbuis of tussen kokers verspreiden.

Indien in bestaande tunnels niet aan deze eisen kan worden voldaan, of dit buitensporig duur zou zijn, wordt hiermee rekening gehouden wanneer op grond van een analyse van de relevante risico's wordt besloten of het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden toegestaan.

Brandbestendigheid van de constructies

Art. 10. De hoofdconstructie van alle tunnels waar een plaatselijke instorting van de constructie catastrofale gevolgen kan hebben, bijvoorbeeld afgezonken tunnels of tunnels die de instorting van belangrijke aangrenzende constructies kunnen veroorzaken, voorziet in een voldoende hoog niveau van brandbestendigheid.

Verlichting

Art. 11. Er is normale verlichting die de bestuurders, zowel in de ingangzone als in de centrale zone, dag en nacht een behoorlijk zicht verzekert.

Er is veiligheidsverlichting die tunnelgebruikers voldoende zicht biedt om in hun voertuigen de tunnel te kunnen verlaten wanneer de elektriciteitsvoorziening uitvalt.

Er is evacuatieverlichting zoals evacuatiemarkeringslichten, op een maximale hoogte van 1,5 meter, die tunnelgebruikers helpt in geval van nood de tunnel te voet te evacueren.

Ventilatie

Art. 12. Ontwerp, bouw en werking van het ventilatiesysteem zijn berekend op :

- 1° de beheersing van de emissie van verontreinigde stoffen bij normaal verkeer en tijdens de verkeerspieken;
- 2° de beheersing van de emissie van verontreinigde stoffen indien het verkeer stilstaat wegens een incident of een ongeval;
- 3° de beheersing van hitte en rook bij brand.

In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag wordt een mechanisch ventilatiesysteem geïnstalleerd.

In tunnels met tweerichtingsverkeer en/of gestremd éénrichtingsverkeer is langsventilatie alleen toegestaan indien uit een risicoanalyse blijkt dat zulks aanvaardbaar is en/of indien er specifieke maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld in de vorm van een adequaat verkeersmanagement, kortere afstanden tussen de nooduitgangen, rookafzuiging op regelmatige afstanden.

In tunnels waar een mechanisch ventilatiesysteem noodzakelijk is en langsventilatie overeenkomstig het vorige lid niet is toegestaan, worden systemen met dwarsventilatie en semi-dwarsventilatie aangebracht. Bij brand moeten deze systemen rook kunnen afvoeren.

Bij tunnels met tweerichtingsverkeer en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag, met een lengte van meer dan 3000 meter, die voorzien zijn van een bedieningscentrale en dwarsventilatie en/of semi-dwarsventilatie, worden ten minste de volgende maatregelen getroffen met betrekking tot de ventilatie :

- 1° Er worden lucht- en rookafzuigkleppen geïnstalleerd die apart of per groep kunnen worden bediend
- 2° de longitudinale luchtsnelheid wordt permanent gecontroleerd en de sturing van het ventilatiesysteem (kleppen, ventilatoren, enz.) wordt hierop aangepast.

Hulpstoffen

Art. 13. Hulpkasten zijn bedoeld om diverse veiligheidsvoorzieningen te bieden, in het bijzonder nood telefoons en brandblusapparatuur. Ze zijn echter niet bedoeld om weggebruikers te beschermen tegen de gevolgen van brand.

Hulpkasten bevinden zich in een wandkast tegen de zijmuur of, bij voorkeur, in een nis. Zij zijn voorzien van ten minste een nood telefoon en twee brandblusapparaten.

Hulpkasten zijn voorhanden in de nabijheid van de ingangen en in de tunnel zelf, voor nieuwe tunnels op onderlinge afstanden van maximaal 150 meter, en voor bestaande tunnels op onderlinge afstanden van maximaal 250 meter.

Watervoorziening

Art. 14. In alle tunnels is er watervoorziening aanwezig. Bij de ingangen en in de tunnel zelf, op onderlinge afstanden van maximaal 250 meter, zijn er brandkranen aanwezig. Indien watervoorziening ontbreekt, moet anderszins voor voldoende water worden gezorgd.

Verkeersborden en -tekens

Art. 15. De verkeersborden F8, F52, F52bis, F56, F62, F98 en het onderbord dat de aanwezigheid van een nood telefoon en een brandblusser aanduidt, bedoeld in artikel 71 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, worden gebruikt om alle veiligheidsvoorzieningen aan te duiden voor tunnelgebruikers.

Bedieningscentrale

Art. 16. Alle tunnels met een lengte van meer dan 3000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag beschikken over een bedieningscentrale.

Het toezicht op verscheidene tunnels kan in één bedieningscentrale worden gecentraliseerd.

Bewakingssystemen

Art. 17. In alle tunnels met een bedieningscentrale worden videobewakingssystemen en een systeem van automatische detectie van verkeersincidenten (zoals stoppende voertuigen) en/of branden geïnstalleerd.

In alle tunnels die niet over een controlecentrum beschikken, worden automatische branddetectiesystemen geïnstalleerd indien de mechanische ventilatie voor rookbeheersing anders functioneert dan de automatische ventilatie voor de beheersing van verontreinigde stoffen.

Voorzieningen om de tunnel af te sluiten

Art. 18. In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter worden vóór de ingangen verkeerstekens aangebracht, zodat de tunnel in geval van nood kan worden afgesloten. Met extra middelen, zoals variabele informatiepanelen en slagbomen, kan een correcte naleving worden verzekerd.

Het verdient aanbeveling om in alle tunnels met een lengte van meer dan 3000 meter waar een controlecentrum aanwezig is en de verkeersintensiteit meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag bedraagt, op afstanden van ten hoogste 1000 meter voorzieningen aan te brengen zodat voertuigen in geval van nood tot stilstand kunnen worden gebracht. Deze voorzieningen bestaan uit verkeerstekens en eventueel ook nog andere middelen, zoals luidsprekers, variabele informatiepanelen en slagbomen.

Communicatiesystemen

Art. 19. In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook en per dag wordt apparatuur voor de heruitzending van radiosignalen voor de hulpdiensten geïnstalleerd.

Indien er een controlecentrum aanwezig is, moet het mogelijk zijn om radio-uitzendingen ten behoeve van de tunnelgebruikers via de eventueel aanwezige apparatuur voor de heruitzending van radiosignalen te onderbreken om dringende mededelingen te doen.

Schuilplaatsen en andere plekken waar vluchtende tunnelgebruikers moeten wachten alvorens zij naar buiten kunnen, worden met het oog op het informeren van de tunnelgebruikers, met luidsprekers uitgerust.

Elektriciteitsvoorziening en elektrische circuits

Art. 20. Alle tunnels beschikken over een noodstroomvoorziening om de werking van voor evacuatie essentiële veiligheidsvoorzieningen te verzekeren totdat alle gebruikers de tunnel hebben verlaten.

Elektrische, meet- en regelcircuits zijn zodanig ontworpen dat plaatselijk falen, vanwege bijvoorbeeld brand, geen invloed heeft op de overige circuits.

Brandbestendigheid van de voorzieningen

Art. 21. Het brandbestendigheidsniveau van de tunnelvoorzieningen weerspiegelt de technologische mogelijkheden en dient erop berekend te zijn bij brand de noodzakelijke veiligheidsfuncties in stand te houden.

Art. 22. In de omstandigheden bedoeld in artikel 3, lid 2, van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, mag het bestuursorgaan als alternatief voor die eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, op voorwaarde dat de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming.

De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse.

Men mag echter niet afwijken van de voorwaarden bepaald in artikelen 6, 8, 13, 15 en 19 wanneer de veiligheidsinstallaties ter beschikking van de gebruikers die ze beogen vereist worden.

Art. 23. In de omstandigheden bedoeld in artikel 3, lid 3, van dezelfde wet, mag het bestuursorgaan een afwijking van de eisen van de Richtlijn toestaan op basis van een naar behoren gedocumenteerd verzoek van de tunnelbeheerder.

Art. 24. Dit besluit en artikelen 2 en 3 van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegennet treden in werking de dag waarop dit besluit wordt bekend gemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Art. 25. Onze Minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

BESLUIT VAN 23 NOVEMBER 2007 VAN DE VLAAMSE REGERING BETREFFENDE DE MINIMUMVEILIGHEIDSEISEN, DE WIJZE VAN GOEDKEURING VAN HET ONTWERP, DE VEILIGHEIDSDOCUMENTATIE, DE INGEBRUIKSTELLING, DE WIJZIGINGEN EN PERIODIEKE OEFENINGEN MET BETREKKING TOT DE TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET.
(B.S. 14.01.2008)

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, inzonderheid op artikel 4, 5, 6, 10, en 11;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de Begroting, gegeven op 19 mei 2006;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 18 september 2007, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur;
Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. - UITGANGSPUNT VOOR DE BESLUITVORMING OVER VEILIGHEIDSMATREGELEN

Artikel 1. De in een tunnel toe te passen veiligheidsmaatregelen worden gebaseerd op een systematische afweging van alle aspecten van het systeem, bestaande uit de infrastructuur, de beheersorganisatie, de gebruikers en de voertuigen.

Er wordt rekening gehouden met de volgende parameters :

- 1° tunnellengte;
- 2° aantal kokers;
- 3° aantal rijstroken;
- 4° geometrische vorm van het dwarsprofiel;
- 5° verticaal en horizontaal alignement;
- 6° constructietype;
- 7° een- of tweerichtingsverkeer;
- 8° verkeersintensiteit per koker (inclusief spreiding in de tijd);
- 9° filekansen (dagelijks of seizoengebonden);
- 10° tijd die de hulpdiensten nodig hebben om op de plaats van het incident te komen;
- 11° aanwezigheid van vrachtwagens en het percentage daarvan;
- 12° vervoer van gevaarlijke stoffen, het percentage daarvan en het soort stoffen;
- 13° kenmerken van de toeleidende wegen;
- 14° rijstrookbreedte;
- 15° overwegingen in verband met de snelheid;
- 16° geografische en meteorologische omgeving.

Als een tunnel een bijzonder kenmerk heeft inzake de bovengenoemde parameters, wordt een risicoanalyse uitgevoerd als vermeld in artikel 12 van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (hierna de risicoanalyse te noemen), om vast te stellen of extra veiligheidsmaatregelen of aanvullende voorzieningen nodig zijn om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen. Die risicoanalyse houdt rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede met de aard en omvang van de mogelijke gevolgen.

Art. 2. In dit besluit wordt onder verkeersintensiteit verstaan : het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeer dat per rijstrook door een tunnel gaat. Om de verkeersintensiteit vast te stellen wordt elk motorvoertuig als één eenheid beschouwd.

Als het aantal vrachtwagens, zwaarder dan 3,5 ton, 15 % van het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeersaanbod overschrijdt, of als het dagelijkse verkeersaanbod over een bepaalde

periode aanzienlijk hoger ligt dan het jaargemiddelde, wordt het extra risico geëvalueerd en ingecalculeerd, in die zin dat de verkeersintensiteit wordt verhoogd.

HOOFDSTUK II. - OPERATIONELE MAATREGELEN

Art. 3. De exploitatie wordt met inzet van de hiervoor vereiste middelen zodanig georganiseerd dat de continuïteit en de veiligheid van het verkeer door de tunnel verzekerd zijn. Het bij de exploitatie betrokken personeel en de hulpdiensten krijgen een passende initiële en voortgezette opleiding.

Art. 4. Het bestuursorgaan zorgt ervoor dat voor alle tunnels calamiteitenbestrijdingsplannen beschikbaar zijn.

Art. 5. Volledige of gedeeltelijke afsluiting van rijstroken vanwege bouw- of onderhoudswerkzaamheden die van tevoren zijn gepland, wordt altijd gerealiseerd buiten de tunnel. Hierbij kan gebruikgemaakt worden van variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen.

Art. 6. Bij ernstige ongevallen of incidenten worden alle tunnelkokers die van belang zijn, onmiddellijk voor het verkeer afgesloten.

Dat gebeurt door de gelijktijdige activering van de bovengenoemde voorzieningen die zich voor de toegangen bevinden, alsook van de eventueel aanwezige variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen in de tunnel, zodat al het verkeer buiten en binnen de tunnel zo spoedig mogelijk tot stilstand kan worden gebracht. Tunnels met een lengte van minder dan 1000 m kunnen op een andere wijze gesloten worden. Het verkeer wordt zodanig geregeld dat de voertuigen die niet bij het incident of ongeval betrokken zijn, snel de tunnel kunnen verlaten.

De tijd die de hulpdiensten nodig hebben om bij de plaats van het incident te komen, is zo kort mogelijk en wordt tijdens periodieke oefeningen gemeten. Bovendien kan die tijd ook tijdens incidenten worden gemeten. In grote tunnels met tweerichtingsverkeer en een hoge verkeersintensiteit wordt door middel van een risicoanalyse bepaald of er hulpdiensten bij de twee uiteinden van de tunnel moeten worden gestationeerd.

Art. 7. Alle tunnels waarvoor een bedieningscentrale noodzakelijk is, worden steeds volledig door één bedieningscentrale bediend.

Art. 8. Bij tunnelafsluitingen (van lange of korte duur) worden de gebruikers door middel van gemakkelijk toegankelijke informatiesystemen geïnformeerd over de beste alternatieve rijroutes.

Die alternatieve rijroutes maken deel uit van systematische verkeersbeheersplannen. Ze moeten erop gericht zijn de doorstroming van het verkeer zo goed mogelijk te handhaven en de secundaire gevolgen voor de veiligheid in omliggende gebieden zo veel mogelijk te beperken.

Art. 9. Voor de toegang tot tunnels van voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren, gelden de volgende bepalingen, zoals omschreven in de regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg :

- 1° er wordt een risicoanalyse uitgevoerd vóór de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel worden gewijzigd;
- 2° voor de allerlaatste afrit voor de tunnel en bij de tunnelingangen, alsmede op enige afstand ervoor, worden passende borden geplaatst, zodat de bestuurders alternatieve routes kunnen kiezen;
- 3° specifieke operationele maatregelen worden overwogen, die de risico's moeten beperken en verband houden met sommige of alle voertuigen die gevaarlijke stoffen door tunnels vervoeren, zoals melding bij aankomst of het rijden in konvoeien die door begeleidende voertuigen worden geëscorteerd. Die maatregelen kunnen bij individuele gevallen worden toegepast als de bovengenoemde risicoanalyse daartoe aanleiding geeft.

Art. 10. Er wordt een risicoanalyse uitgevoerd om te beslissen of vrachtwagens mogen inhalen in tunnels met meer dan één rijstrook per rijrichting.

HOOFDSTUK III. - GOEDKEURING VAN HET ONTWERP, DE INGEBRUIKSTELLING EN WIJZIGINGEN

Art. 11. De minimumveiligheidseisen worden toegepast vanaf de voorontwerpfase.

Voor het begin van de bouwwerkzaamheden bundelt de tunnelbeheerder de veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase, vermeld in artikel 14, tweede en derde lid, en raadpleegt hij de veiligheidsbeambte. De tunnelbeheerder legt de veiligheidsdocumentatie aan het bestuursorgaan voor, samen met het advies van de veiligheidsbeambte of, in voorkomend geval, van de inspectie-instantie.

Het ontwerp wordt goedgekeurd door het bestuursorgaan, dat de tunnelbeheerder op de hoogte brengt van zijn besluit.

Art. 12. Voor de eerste openstelling van een tunnel voor het openbaar verkeer verleent het bestuursorgaan zijn goedkeuring volgens de onderstaande procedure.

Deze procedure wordt ook gevolgd voor de openstelling van een tunnel voor het openbare verkeer na ingrijpende wijzigingen in de constructie of exploitatie, of na een belangrijke verbouwing van de tunnel waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend gewijzigd moeten worden.

De tunnelbeheerder stuurt de veiligheidsdocumentatie, vermeld in artikel 14, vierde lid, naar de veiligheidsbeambte, die zijn advies geeft over de openstelling van de tunnel voor het openbare verkeer.

De tunnelbeheerder stuurt die veiligheidsdocumentatie naar het bestuursorgaan, samen met het advies van de veiligheidsbeambte. Het bestuursorgaan beslist of de tunnel voor het openbare verkeer kan worden opengesteld en of hierbij beperkende voorwaarden moeten gelden. Vervolgens brengt het de tunnelbeheerder op de hoogte van de beslissing. Een kopie van die beslissing wordt door het bestuursorgaan naar de hulpdiensten gestuurd.

Art. 13. Voor elke wezenlijke wijziging in de constructie, in de voorzieningen of in de exploitatie, waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend moeten worden gewijzigd, verzoekt de tunnelbeheerder opnieuw om goedkeuring van de exploitatie overeenkomstig de procedure, vermeld in artikel 12.

De tunnelbeheerder brengt de veiligheidsbeambte op de hoogte van alle andere wijzigingen in de constructie en de exploitatie. Voordat aanpassingswerkzaamheden aan de tunnel worden aangevat, verstrekt de tunnelbeheerder de veiligheidsbeambte verder documentatie waarin de voorstellen worden toegelicht.

De veiligheidsbeambte onderzoekt de gevolgen van de aanpassing en brengt de tunnelbeheerder in ieder geval op de hoogte van zijn advies. De tunnelbeheerder stuurt een kopie naar het bestuursorgaan en de hulpdiensten.

HOOFDSTUK IV. - VEILIGHEIDSDOCUMENTATIE, PERIODIEKE OEFENINGEN EN VOORLICHTINGSCAMPAGNES

Art. 14. § 1. De tunnelbeheerder bundelt voor elke tunnel de veiligheidsdocumentatie en werkt die permanent bij. Hij verstrekt een kopie van de veiligheidsdocumentatie aan de veiligheidsbeambte.

§ 2. De veiligheidsdocumentatie beschrijft de preventieve en veiligheidsmaatregelen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van gebruikers te verzekeren, rekening houdend met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten, de aard van de route, de configuratie van de constructie, de omgeving, de aard van het verkeer en de actieradius van de hulpdiensten, vermeld in artikel 4 van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

§ 3. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase omvat in het bijzonder :

- 1° een beschrijving van de geplande constructie en de toegang daartoe, samen met de plannen die noodzakelijk zijn om inzicht te verschaffen in het ontwerp en de verwachte wijze van exploitatie;
- 2° een verkeersprognose die met opgave van redenen specificiert welke omstandigheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden verwacht, samen met de risicoanalyse die overeenkomstig artikel 9 is vereist;

- 3° een specifieke risico-inventarisatie die mogelijke ongelukken beschrijft die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede de aard en omvang van de mogelijke gevolgen. De studie moet met argumenten onderbouwde suggesties doen voor maatregelen om de kans op ongevallen en de gevolgen daarvan te beperken;
- 4° een veiligheidsadvies van een deskundige of een gespecialiseerde organisatie op veiligheidsgebied, eventueel de inspectie-instantie.

§ 4. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ontwerpfase moet omvatten, tevens :

- 1° een beschrijving van de organisatie, de personele en materiële middelen en de instructies die door de tunnelbeheerder voor het gebruik en het onderhoud van de tunnel zijn opgesteld;
- 2° een calamiteitenbestrijdingsplan dat in samenwerking met de hulpdiensten wordt opgesteld en waarin ook rekening wordt gehouden met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten;
- 3° een beschrijving van het systeem van permanente terugkoppeling van ervaring voor de registratie en analyse van significante incidenten en ongelukken.

§ 5. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel die in gebruik is, omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase moet omvatten, tevens :

- 1° een verslag en analyse van significante incidenten en ongelukken die sinds de inwerkingtreding van de Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet hebben plaatsgevonden;
- 2° een lijst van de uitgevoerde veiligheidsoefeningen en een analyse van de lessen die daaruit getrokken zijn.

Art. 15. De tunnelbeheerder en de hulpdiensten organiseren in samenwerking met de veiligheidsbeambte gemeenschappelijke periodieke oefeningen voor het tunnelpersoneel en de hulpdiensten.

Die oefeningen moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

- 1° ze zijn zo realistisch mogelijk en corresponderen met de incidentscenario's die ervoor gedefinieerd zijn;
- 2° ze leveren duidelijke evaluatieresultaten op;
- 3° ze voorkomen schade aan de tunnel;
- 4° ze kunnen tevens gedeeltelijk uitgevoerd worden met modellen of computersimulaties die aanvullende resultaten opleveren.

Er worden ten minste om de vier jaar in elke tunnel echte oefeningen onder zo realistisch mogelijke omstandigheden gehouden. Tunnelafsluiting is alleen vereist als het verkeer op een aanvaardbare manier kan worden omgeleid. Elk tussenliggend jaar worden er gedeeltelijke oefeningen of simulatioefeningen gehouden. In gebieden waarin verscheidene tunnels vlak bij elkaar liggen, moet de echte oefening in ten minste een van die tunnels worden gehouden.

De veiligheidsbeambte en de hulpdiensten evalueren samen die oefeningen, stellen een verslag op en doen eventueel voorstellen om de veiligheid in de tunnel te verhogen.

Art. 16. Er worden, in samenwerking met belanghebbenden, regelmatig voorlichtingscampagnes georganiseerd over de veiligheid in tunnels op basis van het geharmoniseerde werk van internationale organisaties. Tijdens die campagnes wordt aan de weggebruikers uitgelegd hoe zij zich correct moeten gedragen als zij een tunnel in- en doorrijden, met name in geval van verkeersopstoppingen, motorpech, ongelukken of brand.

Op voor tunnelgebruikers passende plaatsen (bijvoorbeeld op rustplaatsen voor tunnels, aan tunnelingangen waar het verkeer stilstaat of op het internet) wordt informatie over de beschikbare veiligheidsvoorzieningen verstrekt en wordt aan weggebruikers getoond op welke wijze zij zich in een tunnel moeten gedragen.

HOOFDSTUK V. - SLOTBEPALINGEN

Art. 17. De Vlaamse minister, bevoegd voor de Openbare Werken, wordt gemachtigd het bestuursorgaan aan te wijzen, vermeld in artikel 4, 4°, van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de

minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Art. 18. De Vlaamse minister, bevoegd voor de Openbare Werken, is belast met de uitvoering van dit besluit.

DECREET VAN 19 DECEMBER 2007 HOUDENDE MINIMUMVEILIGHEIDSEISEN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET. (B.S. 18.02.2008)

Het Waals Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Bij dit decreet wordt Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet gedeeltelijk omgezet :

Art. 2. Dit decreet beoogt een minimum veiligheidsniveau te verzekeren voor weggebruikers in tunnels van het trans-Europese wegennet door de preventie van kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, en door bescherming te bieden bij ongevallen.

Het is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang, ongeacht of deze in gebruik, in aanbouw, dan wel in de ontwerpfase zijn.

Art. 3. In de zin van dit decreet wordt verstaan onder :

- "Trans-Europees wegennet" : het wegennet als omschreven in afdeling 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten en/of beschreven in bijlage 2 bij die beschikking.
- "hulpdiensten" : alle lokale openbare en particuliere of tot het tunnelpersoneel behorende diensten, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteams
- "tunnellengte" : de lengte van de langste rijstrook berekend in het volledig gesloten gedeelte.

Art. 4. De Regering zorgt ervoor dat tunnels voldoen aan de technische minimumveiligheidseisen bepaald bij het koninklijk besluit genomen overeenkomstig artikel 3, eerste lid, van de wet van 9 mei 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, alsmede aan de overige veiligheidseisen die door haar bepaald worden.

Zij kan strengere eisen stellen op voorwaarde dat die niet strijdig zijn met de eisen bedoeld in voornoemd koninklijk besluit.

Indien aan bepaalde minimumveiligheidseisen alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, kan de Regering als alternatief voor die eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, op voorwaarde dat de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 11.

Art. 5. Als bestuursorgaan heeft de Regering de verantwoordelijkheid erover te waken dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel gerespecteerd worden en neemt zij de noodzakelijke maatregelen om de conformiteit met dit decreet te garanderen.

De Regering geeft toestemming om tunnels in gebruik te nemen.

Onverminderd nadere federale regelgeving op dit gebied is de Regering bevoegd om het gebruik van een tunnel te onderbreken of te beperken als niet voldaan wordt aan de veiligheidseisen. Het geeft daarbij aan onder welke voorwaarden het normale verkeer weer doorgang kan vinden.

De Regering zorgt ervoor dat de volgende taken worden uitgevoerd :

- 1° het op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels en daarmee verband houdende veiligheidseisen opstellen;
- 2° het opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen (met inbegrip van calamiteitenplannen) voor de training en uitrusting van hulpdiensten;
- 3° het vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen;
- 4° het implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen.

Art. 6. Voor elke tunnel, ongeacht of die in de ontwerp-, in de bouw- of in de operationele fase verkeert, wijst de Regering het openbare of particuliere lichaam aan dat als tunnelbeheerder verantwoordelijk is voor het beheer van de tunnel in de betreffende fase. De Regering kan deze functie zelf uitoefenen.

Over elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Het verslag wordt binnen hoogstens één maand bij gewone post aan de in artikel 7 bedoelde veiligheidsbeambte, de Regering en de hulpdiensten gezonden.

Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het incident of ongeluk, vermeld in het tweede lid, of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, zendt de tunnelbeheerder dit verslag binnen één maand na ontvangst naar de veiligheidsbeambte, de Regering en de hulpdiensten.

Art. 7. Voor elke tunnel benoemt de tunnelbeheerder een veiligheidsbeambte, die eerst moet worden aanvaard door de Regering. Die veiligheidsbeambte coördineert alle preventieve en veiligheidsmaatregelen om de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel te garanderen. De veiligheidsbeambte kan tot het tunnelpersoneel of tot de hulpdiensten behoren. Ten aanzien van veiligheidskwesaties in verkeerstunnels is hij onafhankelijk en neemt hij geen instructies aan van een werkgever.

Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functies in verschillende tunnels uitoefenen.

De veiligheidsbeambte heeft de volgende taken/functies :

- 1° zorgen voor coördinatie met hulpdiensten en meewerken aan de opstelling van de uitvoeringsplannen;
- 2° meewerken aan de planning, uitvoering en evaluatie van acties in noodsituaties;
- 3° meewerken aan het opstellen van veiligheidsplannen en het specificeren van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van nieuwe tunnels en wijzigingen aan bestaande tunnels;
- 4° nagaan of het bedieningspersoneel en de hulpdiensten getraind zijn en meewerken aan de organisatie van oefeningen die met regelmatige tussenpozen worden gehouden;
- 5° advies verlenen over de ingebruikstelling van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van tunnels;
- 6° nagaan of de tunnelconstructie en -voorzieningen worden onderhouden en gerepareerd;
- 7° meewerken aan de evaluatie van alle significante incidenten en ongelukken, als vermeld in artikel 6, tweede en derde lid.

Art. 8. De Regering ziet erop toe dat inspecties, evaluaties en tests worden uitgevoerd door inspectieinstanties.

Elke instantie die inspecties, evaluaties en tests uitvoert, moet procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk van de tunnelbeheerder.

Art. 9. De Regering gaat na of de in gebruik genomen tunnels voldoen aan de minimumveiligheidseisen, mede aan de hand van de door de Regering te bepalen veiligheidsdocumentatie en een inspectie.

Indien nodig legt de tunnelbeheerder aan de Regering een plan voor om de tunnel aan de bepalingen van dit decreet aan te passen, samen met de corrigerende maatregelen die zij wil gaan treffen.

De Regering keurt de corrigerende maatregelen goed of geeft aan dat ze moeten worden gewijzigd.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de constructie of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, de door de Regering te bepalen procedure toegepast.

Art. 10. De Regering vergewist zich ervan dat de inspectie-instantie regelmatig inspecties uitvoert om ervoor te zorgen dat alle tunnels die onder dit decreet vallen, aan de bepalingen ervan voldoen.

De termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel bedraagt ten hoogste zes jaar.

Indien de Regering op basis van de rapportage door de inspectie-instantie concludeert dat een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van dit decreet, laat ze de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte bij aangetekend schrijven weten dat er maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen.

De Regering bepaalt de voorwaarden die zullen gelden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen, wat het voortgezette gebruik of de heropening van de tunnel betreft, en stelt eventueel andere relevante beperkingen of voorwaarden vast.

Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra die maatregelen zijn genomen, opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de door de Regering te bepalen procedure.

Art. 11. Indien nodig worden risicoanalyses uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan de Regering wordt voorgelegd.

Bij die analyse van de risico's van een gegeven tunnel, wordt rekening gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, meer bepaald met de verkeerskenmerken, de tunnallengte, het verkeerstype en de tunnelgeometrie, alsmede met het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.

Art. 12. Om de installatie en het gebruik van innovatieve veiligheidsvoorzieningen of de toepassing van innovatieve veiligheidsprocedures mogelijk te maken die een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau bieden dan de in dit decreet bepaalde eisen, kan de Regering een afwijking van de in dit decreet bedoelde eisen toestaan op basis van een naar behoren gedocumenteerd verzoek van de tunnelbeheerder.

Art. 13. Dit decreet treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

**MINISTERIEEL BESLUIT VAN 22 JANUARI 2008 HOUDENDE AANWIJZING VAN HET
BESTUURSORGAAN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET.**
(B.S. 22.02.2008)

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,
Gelet op het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, gewijzigd bij de besluiten van 1 oktober 2004, 15 oktober 2004, 23 december 2005, 19 mei 2006, 30 juni 2006, 28 juni 2007 en 10 oktober 2007, inzonderheid op artikel 3, § 10, 1° en 7, 1°;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 november 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen, de wijze van goedkeuring van het ontwerp, de veiligheidsdocumentatie, de ingebruikstelling, de wijzigingen en periodieke oefeningen met betrekking tot de tunnels in het trans-Europese wegennet, inzonderheid op artikel 17,

Besluit :

Enig artikel. Het Agentschap Wegen en Verkeer, opgericht bij besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 14 november 2007, zal optreden als het bestuursorgaan, vermeld in artikel 4, 4° van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.