

FAQ Beverentunnel wordt ADR -categorie D - Meest gestelde vragen

1. Waarom wordt deze maatregel genomen?

De verlaging van de ADR-categorisering gebeurt omwille van de veiligheid. De tunnel is destijds niet gebouwd voorzien op het beheersen van incidenten met ADR-transport. Een aantal cruciale veiligheidssystemen zijn onvoldoende om incidenten van dergelijke omvang te beheersen, zoals het ventilatiesysteem, de vloeistofafvoer en de vluchtroute. Om dit aan te passen zijn ingrijpende werken nodig. Deze werken zijn gepland en zullen de komende jaren uitgevoerd worden maar om het risico in tussentijd te beperken is een beperking van het aantal transporten met gevaarlijke producten de snelste en meest efficiënte maatregel.

2. Zijn er geen andere manieren om dat risico op korte termijn te beperken en de tunnel veilig te houden?

Er zijn andere manieren om het risico te beperken maar geen enkele van deze ingrepen, noch een combinatie ervan doet het risico voldoende afnemen. Naast een structurele renovatie op lange termijn is een ADR-verbod op korte termijn de enige oplossing. Dat wil niet zeggen dat andere maatregelen geen nut hebben en dat we die ook niet implementeren.

Er zijn al verschillende verkeerskundige ingrepen toegepast die het risico op aanrijding - en daaropvolgende grote brand of ontploffing - sterk beperken. Deze zijn:

- dynamische tonnagebeperking linkerrijstrook
- tunneldoseren
- trajectcontrole
- aanpassingen kruispunt WHN om fileterugslag te vermijden vanaf de afrit

De verkeersveiligheid in de Beverentunnel wordt (net als in de andere tunnels) continu gemonitord om waar nodig maatregelen bij te sturen en te optimaliseren. Hoewel deze ingrepen duidelijk de kans verlagen dat het fout gaat in de Beverentunnel is een verbod op transport van een groot aantal gevaarlijke producten nodig.

3. Wanneer wordt de tunnel dan gerenoveerd?

Het is de uitdrukkelijke ambitie van het Agentschap Wegen en Verkeer om de Beverentunnel grondig te renoveren en op middellange termijn alle ADR-transporten weer toe te kunnen laten. Daarvoor zijn wel ingrijpende werken nodig, om de tunnelconstructie te versterken wat betreft bestendigheid tegen brand- en ontploffingen, afvoer van gevaarlijke (vloeistof)stoffen, ventilatieconcept, vluchtconcept etc...

De voorbereidingen van die renovatie zijn al lopende. Op dit moment inspecteren we in detail de huidige staat van de tunnelconstructie. Op basis hiervan wordt een uitvoeringsmethode met technische ontwerpplannen opgemaakt. De studie zal nog ongeveer een jaar in beslag nemen. Daarna kan de omgevingsvergunning worden aangevraagd (zomer 2021-voorjaar 2022) en een

aannemer geselecteerd (voorjaar 2022-zomer 2022). Uitvoering van de werken wordt geschat op ca. 2 jaar, zodat de tunnel vanaf 2024 terug optimaal kan gebruikt worden.

4. Wie bepaalt de norm of het aanvaardbaar risico? Hoe wordt dat berekend?

De Europese Tunnelrichtlijn schrijft eisen voor wanneer het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegelaten in een tunnel (bv m.b.t. drainage). De tunnelrichtlijn bepaalt ook dat een risicoanalyse moeten worden uitgevoerd alvorens de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel worden vastgesteld of gewijzigd. De tunnelrichtlijn schrijft ook voor dat specifieke operationele maatregelen dienen overwogen te worden indien de risicoanalyse daartoe aanleiding geeft.

De Beverentunnel voldoet momenteel niet aan de minimumveiligheidseisen zoals vastgelegd in de Europese Tunnelrichtlijn. De benodigde werkzaamheden om te voldoen aan deze eisen zijn momenteel in voorbereiding, maar zijn zeer structurele werkzaamheden die bijgevolg veel tijd vereisen. In afwachting van deze structurele werkzaamheden eist de Europese Commissie dat met tijdelijke maatregelen wordt voldaan aan het veiligheidsniveau. Concreet betekent dit dat we met een risicoanalyse moeten aantonen dat we de tijdelijke maatregel(en) een gelijkwaardig of beter veiligheidsniveau behalen dan met de minimumveiligheidseisen.

Uit de risicoanalyses bleek dat een verlaging tot categorie D noodzakelijk is om bovengenoemd veiligheidsniveau te kunnen garanderen, zelfs na alle uitgevoerde aanpassingen die de verkeersveiligheid verbeteren.

De manier waarop het risico wordt berekend is een beproefde Nederlandse methodiek, de QRA-methode. De QRA-methode is een kwantitatieve risicoanalyse, die op basis van verschillende parameters een inschatting maakt van het totale risico in de tunnel.

5. Als het gevaarlijk is in tunnels, is het dan ook niet gevaarlijk om met zo'n transport bovengronds door bebouwde omgeving of bedrijventerreinen te rijden?

De gevolgen van een ongeval in een tunnel of in open lucht zijn heel anders.

- In de snelwegtunnels is de gemiddelde snelheid groter dan in een bebouwde omgeving.
- Het snelheidsverschil tussen zwaar en licht verkeer is groter in tunnels dan in een bebouwde omgeving
- Er zijn minder uitwijkmogelijkheden.
- De concentratie vrachtverkeer is heel wat groter in de haventunnels ($\pm 40\%$)
- In een tunnel is de redding van personen veel moeilijker
- De hitte-ontwikkeling is veel groter door de afgesloten ruimte, dus kans op doden, zwaargewonden en schade is veel groter

- Indien een explosie gebeurt, zullen in open lucht de drukken snel afnemen in functie van de afstand tot de explosie en het schadegebied beperkter blijven. In een tunnel blijven de drukken even groot en zal in de praktijk iedereen in de tunnel tot ongeveer 50m-100m buiten de tunnel overlijden.
- De tunnelconstructie zelf kan dermate beschadigd worden dat deze op instorten staat
- De gevolgen voor de mobiliteit zijn veel groter. Een tunnel die volledig afgesloten is betekent in het geval van sommige tunnels immers vaak lang omrijden.
- De gevolgen voor de economie zijn enorm vb. als een haventunnel volledig afgesloten zou zijn.
- Veel ongevallen in een tunnel gebeuren nu door onaangepaste snelheid op de helling naar beneden. Opleggers die slippen en in schaar komen te staan of botsen. Dat is een specifiek risico verbonden aan tunnels.

6. Wie ondervindt impact van deze maatregel?

Het vervoer van de gevaarlijke goederen die een zeer grote ontploffing, een grote ontploffing, het vrijkomen van een belangrijke hoeveelheid giftige stoffen of een grote brand kunnen veroorzaken. Op basis van metingen en berekeningen schat het AWV dat het gaat over ongeveer 1 tot 2 % van alle vervoer door de Beverentunnel.

7. Als er maatregelen genomen zijn, mogen dan alle ADR-transporten weer door de tunnels?

Wanneer de nodige structurele werkzaamheden zijn uitgevoerd en is aangetoond m.b.v. een risicoanalyse dat een voldoende hoog veiligheidsniveau gehaald wordt, kunnen we terug upgraden naar categorie A.

8. Wat met de andere tunnels? Worden/zijn die ook allemaal opnieuw onder de loep genomen?

Eenzelfde oefening is gebeurd voor alle tunnels die onder het toepassingsgebied van de Europese tunnelrichtlijn vallen. Vanwege de specifieke kenmerken, gebruik en toestand, zijn de maatregelen die in elke tunnel genomen moeten worden echter verschillend.

9. Hoe moeten vrachtwagens nu rijden?

Aan de Beverentunnel kunnen vrachtwagens relatief eenvoudig en zonder veel omweg bovengronds rijden via de sluis van Kallo. Dit betreft de omleidingsroute zoals deze nu ook gebruikt wordt bij tunnelsluitingen voor regulier onderhoud.

De omleiding situeert zich concreet tussen de complexen Waaslandhaven-Noord en Waaslandhaven-Zuid, waar de ADR-transporten de R2 moeten verlaten dan wel terug oprijden om de Beverentunnel te mijden.

Noordwaarts verlaat men de R2 via het complex Waaslandhaven-Zuid en rijdt men via de Steenlandlaan en het sluizencomplex naar Oudendijk waar men terug de R2 kan oprijden aan het complex Waaslandhaven-Noord

Zuidwaarts verlaat men de R2 via het complex Waaslandhaven-Noord en rijdt men via de Ploegweg en het sluizencomplex naar de Steenlandlaan om dan daar via Complex Waaslandhaven-Zuid terug de R2 op te rijden.

10. Zal deze maatregel niet zorgen voor meer files en vertragingen?

Neen. Het normale verkeer ondervindt hiervan geen hinder. Voor de ADR-transporten die niet meer door de tunnel mogen, is er een omweg van netto 1.1km extra. De hinder is bijgevolg beperkt.

11. Zorgt dit voor economische schade?

De impact is moeilijk te becijferen maar de aanpassing van de Beverentunnel zorgt voor een zeer beperkte extra omleiding voor een zeer beperkt percentage van het aantal vervoersbewegingen in de haven. Die impact is sowieso niet te vergelijken met de gevolgen van een incident met ADR-vervoer in de tunnel.

12. Vanaf wanneer wordt deze maatregel ingevoerd?

De maatregel wordt ingevoerd vanaf 1 oktober 2020 en zal ook direct worden gehandhaafd. Er is geen gedoogperiode. Het is wel zo dat vanaf 1 september er op en langs de weg ruim zal gecommuniceerd en gesignaleerd worden over de gewijzigde regeling zodat chauffeurs zeker op de hoogte zijn.

13. Hoe wordt er op toegezien en gehandhaafd?

De Wegeninspectie zal hier geregeld en systematisch op controleren waar en wanneer mogelijk ondersteund door de federale politie. De nieuwe boetebedragen variëren van 55 tot 1.650 euro naargelang de ernst van de overtreding en de impact op de verkeersveiligheid of het milieu.

14. Wat als er op de omleidingsroutes iets gebeurt waardoor het verkeer niet meer kan passeren?

Bij geplande hinder door vb. werken of bij grote calamiteiten met langdurige hinder kan de ADR-bepijking in de Beverentunnel mits ondersteunende maatregelen (vb. snelheidsverlaging) tijdelijk opgeheven worden.

Bijvoorbeeld. Er wordt langdurig gewerkt aan één van de bruggen over de sluzen. Als de andere brug open staat om een schip te laten passeren kunnen vrachtwagens niet meer langs. Op zo'n moment zal de ADR-bepijking opgeheven worden en mogen vrachtwagens tijdelijk en uitzonderlijk terug door de tunnel.

15. Wat als er werken zijn aan de bruggen en de sluzen gaan open? Moeten vrachtwagens dan wachten?

Zie boven.

16. Hoe worden chauffeurs geïnformeerd?

AWV voorziet een informatiepakket met een tekst, flyers en affiches (in NL, FR, EN, DU) voor alle bedrijven in de haven en voor stakeholders die als intermediair kunnen optreden. Zij worden geïnformeerd en krijgen een informatiepakket om verder te verspreiden.

Verder wordt een maand voor de invoering uitvoerig gecommuniceerd langs en boven de weg middels dynamische signalisatieborden, tekstkarren en verkeersborden.

Het agentschap zal de informatie ook verspreiden via haar eigen website www.wegenenverkeer.be/beverentunnel en via de pers.

Uiteraard zal het ADR-verbod duidelijk aangegeven staan zodat vrachtwagens tijdig de omleidingsroute kunnen kiezen. Deze volgt de calamiteitenroute en staat bewegwijzerd met de letters T en U.

17. Waar kan ik terecht voor meer informatie?

Alle informatie is te vinden op www.wegenenverkeer.be/beverentunnel. Daar zijn flyers en affiches te downloaden en vind je deze FAQ-lijst.