

Overeenkomst tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de burgemeesters van de gemeenten Barendrecht, Binnenmaas, Dordrecht, 's-Gravendeel, Leiderdorp, Rijnwoude, Rotterdam en Zwijndrecht inzake de 15 minuten brandwerendheidseis aan de tractie unit van een Thalys, de evacuatieprocedure en de afronding van Railplan.

15 december 2006

PARTIJEN

de **Staat der Nederlanden**, gezeteld te 's Gravenhage, in deze zaak rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw drs. K.M.H. Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: 'het ministerie van Verkeer en Waterstaat'), handelend in overeenstemming met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;

de gemeente **Barendrecht** vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer J. van Belzen (hierna: 'Barendrecht');

de gemeente **Binnenmaas** vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer J. de Prieëlle (hierna: 'Binnenmaas');

de gemeente **Dordrecht** vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer R.J.G. Bandell (hierna: 'Dordrecht');

de gemeente **'s-Gravendeel** vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer A.J. Pijlman (hierna: ''s-Gravendeel');

de gemeente **Leiderdorp**, vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer M. Zonnevylle (hierna: 'Leiderdorp');

de gemeente **Rijnwoude**, vertegenwoordigd door haar burgemeester, mevrouw A.C. Hommes (hierna: 'Rijnwoude');

de gemeente **Rotterdam** vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer I. Opstelten (hierna: 'Rotterdam');

de gemeente **Zwijndrecht**, vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer A. Scholten (hierna: 'Zwijndrecht');

de hierboven genoemde gemeenten worden hierna gezamenlijk aangeduid als 'de Gemeenten'.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Gemeenten worden hierna tesamen aangeduid als 'Partijen'.

OVERWEGINGEN

1. Partijen zijn in het kader van de procedure voor het verkrijgen van gebruiksvergunningen voor de Tunnel Groene Hart, Tunnel Rotterdam Noordrand, Kap Barendrecht, Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtsche Kil en de Dive Under bij Lombardijen reeds geruime tijd in discussie over a) het al dan niet stellen van een 15 minuten brandwerendheidseis aan het rollend materieel dat van die tunnels gebruik zal maken en b) de (on)mogelijkheid om in het kader van die gebruiksvergunning eisen te stellen aan de evacuatieprocedure bij calamiteiten.
2. De 15 minuten brandwerendheidseis en de eisen aan de evacuatieprocedure zijn de enige bekende resterende belemmeringen voor het verlenen van de gebruiksvergunning.
3. Partijen geven er sterk de voorkeur aan om beide kwesties in goed onderling overleg tot een bestuurlijke oplossing te brengen die tijdige en veilige ingebruikname van de genoemde tunnels en de HSL-Zuid zekerstelt.
4. Om de discussie te beslechten, is in gezamenlijkheid besloten om het oordeel te vragen van een onafhankelijke deskundige van TNO/SSC. Inmiddels is het door TNO/SSC opgestelde rapport afgerond. In dit rapport komt TNO/SSC tot de volgende bevindingen:
 - a. op basis van een aantal overwegingen en onder voorwaarden, wordt op basis van dit onderzoek geconcludeerd dat wel voldaan wordt aan de achterliggende functionele eis. Voor het maatgevend scenario kunnen reizigers op basis van zelfredzaamheid veilig vluchten en de 2e tunnelbuis bereiken. Het evacuatie concept van de Vervoerder (HSA) is daarop gebaseerd;
 - b. aanvullend wordt geconcludeerd dat het risico voldoende gereduceerd is. Dit zowel kwantitatief als kwalitatief. Deze conclusie is mede gebaseerd op internationaal gangbare methoden en *best practices*. Op basis van het ALARA-principe (ALARA: *As Low As Reasonably Achievable*) moet besloten worden over een verdere risicoreductie door het installeren van een brandblussysteem in de tractie unit van de Thalys. Dit is thans nog onvoldoende onderzocht;
 - c. de genomen risicoreducerende maatregelen zijn voor een niet onbelangrijk deel van procedurele aard en gevoelig voor menselijke factoren. De hierboven genoemde conclusies zijn dan ook alleen geldig onder de voorwaarde van strikte borging in de relevante veiligheidszorgsystemen én een periodieke controle hierop.
5. Een begeleidingsgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Brandweer en de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Verkeer en Waterstaat, heeft geconstateerd dat het proces van het door TNO/SSC verrichte onderzoek goed is geweest en dat TNO/SSC onafhankelijk zijn werk heeft kunnen doen.

6. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van het TNO/SSC-onderzoek geconstateerd dat, diepgaander dan tot nu toe is gebeurd, kan worden onderzocht of een blussysteem in de tractie unit van een Thalys technisch realiseerbaar is tegen aanvaardbare kosten (ALARA: *As Low As Reasonably Achievable*).
7. Partijen realiseren zich dat, ook als zou blijken dat een dergelijk blussysteem in de tractie unit van een Thalys technisch realiseerbaar is tegen aanvaardbare kosten, het bij Vervoerder rechtens afdwingen van een dergelijk blussysteem naar het oordeel van de Landsadvocaat niet mogelijk is.
8. Het toezicht op de strikte borging in de relevante veiligheidszorgsystemen van de Vervoerder én een periodieke controle hierop is een exclusieve bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Gemeenten worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat periodiek geïnformeerd over de wijze waarop de Inspectie Verkeer en Waterstaat hieraan procedureel en inhoudelijk invulling geeft.
9. De Vervoerder (HSA) heeft aangegeven, voor ingebruikname van de HSL-Zuid, een evacuatieproef uit te voeren.
10. De commerciële exploitatie van de HSL-Zuid vangt niet eerder aan dan nadat in het kader van de Betuweroute de 25 kV problematiek is opgelost.

PARTIJEN KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN

Artikel 1 Onderzoek

1. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal, na ondertekening van deze overeenkomst door Partijen, zo spoedig mogelijk nader onderzoek (laten) uitvoeren naar:
 - a. de vraag of een blussysteem in de tractie unit van een Thalys technisch realiseerbaar is tegen aanvaardbare kosten;
 - b. de risico's van het isoleren van de tractie unit door het sluiten van de lamellen.
2. Partijen spannen zich er maximaal voor in het onderzoek als bedoeld in lid 1 van dit artikel vóór ingebruikname van de HSL-Zuid af te ronden.
3. Het in lid 1 van dit artikel bedoelde onderzoek wordt begeleid door een begeleidingsgroep, bestaande uit:
 - a. twee personen, aan te wijzen door de Gemeenten;
 - b. één persoon, aan te wijzen door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties; en
 - c. één persoon, aan te wijzen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze persoon zal tevens optreden als voorzitter van de begeleidingsgroep.

4. De in lid 2 van dit artikel bedoelde personen worden zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen twee weken na ondertekening van deze overeenkomst aangewezen.
5. De in lid 2 van dit artikel genoemde begeleidingsgroep heeft tot taak om het in lid 1 van dit artikel bedoelde onderzoek inhoudelijk en procesmatig te begeleiden.
6. De begeleidingsgroep als bedoeld in lid 2 van dit artikel brengt, na afronding van het in lid 1 van dit artikel bedoelde onderzoek, een advies uit aan de minister van Verkeer en Waterstaat.
7. Na ontvangst van het in het vorige lid bedoelde advies, neemt de minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de burgemeesters van de Gemeenten, een beslissing over de vraag of Vervoerder wordt benaderd met het verzoek over te gaan tot (één van) de in lid 1 van dit artikel genoemde aanpassingen van de tractie unit van de Thalys. Bij het nemen van deze beslissing is het ALARA-principe leidend.
8. Ingeval de in lid 7 van dit artikel bedoelde beslissing positief uitvalt, spant het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich maximaal in om Vervoerder te bewegen om (één van) de in lid 1 van dit artikel genoemde aanpassingen aan te brengen in de tractie unit van de Thalys.

Artikel 2 Gebruiksvergunningen

1. De Gemeenten gaan elk zo spoedig mogelijk, maar in elk geval binnen 6 weken na ondertekening van deze overeenkomst, over tot het afgeven van de ontwerp-gebruiksvergunningen.
2. De Gemeenten nemen in de door hen te verlenen gebruiksvergunningen de in bijlage 1 bij deze overeenkomst opgenomen tekst op.

Artikel 3 Evacuatieprocedure bij calamiteiten

1. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat spant zich er maximaal voor in dat de Vervoerder de evacuatieprocedure voor ingebruikname van de HSL-Zuid in de praktijk test.
2. De Vervoerder stelt een algemene calamiteitenplanning op als bedoeld in de Regeling Veiligheidsattest Hoofdspoorwegen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat beoordeelt in het kader van het afgeven van een veiligheidsattest, deze algemene calamiteitenplanning. De Inspectie Verkeer en Waterstaat gaat pas over tot verlening van het veiligheidsattest, als bedoeld in de vorige zin, wanneer zij de hiervoor bedoelde algemene calamiteitenplanning positief heeft beoordeeld. De Inspectie Verkeer en Waterstaat weegt bij de beoordeling van de algemene calamiteitenplanning de resultaten, voor zover beschikbaar, van de test als bedoeld in lid 1 van dit artikel, mee.

3. De zinsnede 'voor zover beschikbaar' in het vorige lid van dit artikel, laat onverlet dat Partijen ervan uitgaan dat de evacuatieproef als bedoeld in lid 1 van dit artikel vóór ingebruikname van de HSL-Zuid wordt uitgevoerd.
4. De Gemeenten nemen in de door hen te verlenen gebruiksvergunningen geen voorschriften op die betrekking hebben op zaken onder vigeur van de Spoorwegwet.

Artikel 4 Kosten

1. De kosten van het onderzoek bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst worden gedragen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
2. Iedere partij draagt zelf de kosten gemoeid met de eigen vertegenwoordiging in de begeleidingsgroep als bedoeld in artikel 1 lid 3 van deze overeenkomst.
3. Indien zich een situatie voordoet als bedoeld in artikel 1 lid 8 van deze overeenkomst, zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich over de daarmee gemoeide kosten verstaan met de Vervoerder.

Artikel 5 Ingebruikname HSL-Zuid

De commerciële exploitatie van de HSL-Zuid vangt niet eerder aan dan nadat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat een inzetcertificaat als bedoeld in artikel 36 Spoorwegwet of een 'verklaring van geen bezwaar' als bedoeld in artikel 46 Spoorwegwet is afgegeven ten behoeve van het door de Vervoerder op het tracé van de HSL-Zuid in te zetten treinmaterieel.

Artikel 6 Railplan

Partijen spannen zich maximaal in om een ordentelijke afronding van Railplan mogelijk te maken.

Artikel 7 Communicatie

Publiciteit en overige communicatie met derden over het onderwerp van deze overeenkomst geschiedt uitsluitend na onderling overleg tussen Partijen, in welk verband heeft te gelden dat elk der Partijen zich gevoelig zal tonen voor de politiek-bestuurlijke context.

Artikel 8 Bestuurlijk overleg

Indien de uitvoering van deze overeenkomst dit vereist, vindt naar behoefte, doch minimaal één maal per kwartaal een bestuurlijk overleg plaats tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en een vertegenwoordigend burgemeester van de Gemeenten. Naast onderwerpen die betrekking hebben op de uitvoering van deze overeenkomst, kan het onderwerp 25 kV als bedoeld in overweging 10 van deze overeenkomst onderwerp van gesprek zijn.

Artikel 9 Geschillenregeling

1. Ingeval van een geschil over de uitvoering of interpretatie van het bepaalde in deze overeenkomst, treden Partijen in overleg.
2. Er is sprake van een geschil als bedoeld in lid 1 van dit artikel zodra één der Partijen zulks schriftelijk meldt aan de overige Partijen.
3. Binnen een termijn van vier weken na ontvangst van de schriftelijke mededeling als bedoeld in het vorige lid van dit artikel, vindt overleg plaats.

Aldus overeengekomen:

De minister van Verkeer en Waterstaat
d.d.

.....
Mevrouw drs. K.M.H. Peijs

De burgemeester van de gemeente Barendrecht
d.d.

.....
De heer J. van Belzen

De burgemeester van de gemeente Binnenmaas
d.d.

.....
De heer J. de Prieëlle

De burgemeester van de gemeente Dordrecht
d.d.

.....
De heer R.J.G. Bandell

De burgemeester van de gemeente 's-Gravendeel
d.d.

.....
De heer A.J. Pijlman

De burgemeester van de gemeente Leiderdorp
d.d.

.....
De heer M. Zonneville

De burgemeester van de gemeente Rijnwoude
d.d.

.....
Mevrouw A.C. Hommes

De burgemeester van de gemeente Rotterdam
d.d.

.....

De heer I. Opstelten

De burgemeester van de gemeente Zwijndrecht
d.d.

.....

De heer A. Scholten

Bijlage 1

De in de gebruiksvergunning op te nemen tekst luidt als volgt:

'In 2000 is de HSL-Zuid met de gemeenten en het Ministerie van Binnenlandse Zaken een beveiligingsconcept overeengekomen voor de HSL-Zuid: Beveiligingsconcepten deel A en B. Hierin is de volgende eis opgenomen:

'Alle treinen, met al dan niet hoge aantallen passagiers (tot 2000 reizigers) die gebruikmaken van het vervoerssysteem HSL-Zuid, moeten brand vanaf een detecteerbare grootte en na detectie minimaal 15 minuten kunnen beheersen. Gedurende deze tijd dienen rook en hitte binnen het rijtuig te blijven en niet in de aangrenzende rijtuigen of in de tunnel te komen'.

Deze eis wordt de '15 minuteneis' genoemd.

Deze formulering met betrekking tot brandveiligheid is in 2000 opgenomen in de Beveiligingsconcepten deel A en B in de veronderstelling dat dezelfde formulering ook zou worden opgenomen in de technische uitwerking van de Europese richtlijn (96/48/EG), de zogenaamde 'Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit voor Rolling Stock' (hierna: TSI). Ten tijde van vaststelling van de Beveiligingsconcepten Deel A en B, werd in de Europese Unie onderhandeld over de concrete invulling van de TSI.

In 2002 werd de beschikking 2002/735/EG met betrekking tot rollend materieel, de TSI, vastgesteld. De brandveiligheid is in deze TSI functioneel gespecificeerd. Deze formulering is echter andersluidend dan de in de Beveiligingsconcepten Deel A en B opgenomen formulering terzake. In paragraaf 4.3.11 van beschikking 2002/735/EG zijn de eisen met betrekking tot brandveiligheid opgenomen.

Gezien het bovenstaande wordt voor de gebruiksvergunning de formulering, zoals gehanteerd in de Beveiligingsconcepten deel A (versie #10) en deel B (Tunnel Rotterdam Noordrand versie #8, Tunnel Groene Hart ref. 00HSL260 d.d. 21 juli 2000, Tunnel Oude Maas versie 8, Tunnel Dordtsche Kil versie 8 en Dive Under Lombardijen versie 488169 2.07) geacht te zijn vervangen door de onderstaande tekst:

'Alle treinstellen die gebruik maken van het vervoerssysteem HSL-Zuid voldoen aan daarop van toepassing zijnde Europese wet- en regelgeving'.