



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 september 2020, nr. IENW/BSK-2020/175356, tot wijziging van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels naar aanleiding van het evaluatierapport over de ervaringen en bevindingen rond de gestandaardiseerde tunneluitrusting**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;

Gelet op de artikel 6a van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels;

**BESLUIT:**

### **ARTIKEL I**

De Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels wordt als volgt gewijzigd:

**A**

In artikel 6, vierde lid, onderdeel a, vervalt 'of een kettingbotsing'.

**B**

Artikel 4 van bijlage 3 behorende bij artikel 6a van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid vervalt 'of een kettingbotsing'.
2. In het tweede en vierde lid wordt 'tunnel' telkens vervangen door: verkeersbuis.

**C**

Bijlage 4, behorende bij de artikelen 13, 13a, 13c en 13d van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 3.8, derde lid, komt te luiden:
  3. Een deur kan ten minste 175 graden worden geopend.
2. In artikel 3.9 wordt de zinsnede 'naar beneden te draaien' vervangen door: te draaien of naar beneden te bewegen.
3. In artikel 3.13, eerste lid, vervalt ', of bij het openen van de hulpportdeur'.
4. Artikel 4.1, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:
  - d. een verlatingszone, welke begint bij het uitgangsportaal en eindigt op ten minste de stopafstand en op ten hoogste twee maal de stopafstand van het uitgangsportaal.
5. Artikel 4.7, tweede lid, komt te luiden:
  2. De verlichting kan uit de automatische regeling worden gehaald, waarna deze op een vastgesteld niveau kan worden geschakeld.
6. Artikel 4.8 vervalt.
7. In artikel 8.2 vervalt 'op de hoofdrijbaan'.



8. Artikel 10.1 komt te luiden:

**Artikel 10.1**

Het is mogelijk om een vastgestelde snelheidsbeperking aan te vragen op alle rijstrookgebonden signaalgevers op de 3 signaleringsraaien voor de verkeerslichten en op de rijstrookgebonden signaalgevers op de signaleringsraai met de verkeerslichten.

9. Artikel 11.1 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het tweede lid wordt onder vervanging van de punt aan het slot van dat lid door een komma toegevoegd: tenzij de rijrichting van direct naastgelegen verkeersbuizen gelijk is.

b. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Bij uitval van de besturing terwijl de ventilatie actief is, blijft de ventilatie in de ingestelde richting ventileren volgens de ingestelde of een hogere stand, waarbij de capaciteit ten minste 33% van de functioneel benodigde capaciteit is.

10. In artikel 12.2, derde lid, wordt 'laatste 60 seconden' vervangen door: laatste 30 seconden.

11. Artikel 17.5 komt als volgt te luiden:

**Artikel 17.5**

1. De afstand tussen de mond van de tunnel en de dichtstbijzijnde vluchtdeur is ten hoogste 100 meter of, als het vluchtdeuren naar dwarsverbindingen betreft, ten hoogste 250 meter.
2. De onderlinge afstand tussen naast elkaar gelegen vluchtdeuren is ten hoogste 100 meter of, als het vluchtdeuren naar dwarsverbindingen betreft, ten hoogste 250 meter.

12. Het tweede lid van artikel 17.11 komt als volgt te luiden:

2. De vluchtdeurconstructie is rookwerend gemaakt door het rondom aanbrengen van een opschuimend middel, dat bij blootstelling aan een hoge temperatuur ( $\geq 190$  °C) de gehele kier tussen de vluchtdeur en de civiele constructies afdicht.

13. In de artikelen 17.12, onderdeel b, 19.4, derde lid, 19.7, onderdeel a, en 21.3, eerste lid, wordt 'NEN 3011' telkens vervangen door: NEN 6088.

14. Onder toevoeging van de aanduiding <1> voor de tekst van artikel 18.2 wordt een nieuw lid toegevoegd:

2. In het geval van dwarsverbindingen hebben de vluchtdeuren aan de zijde van de dwarsverbinding een vaste handgreep om deze te kunnen openen.

15. In artikel 19.2 wordt 'bij slecht zichtomstandigheden,  $k > 0,012/m'$  vervangen door: bij slecht zichtomstandigheden, waarbij  $k = 0,012/m$ .

16. Artikel 19.5 vervalt.

17. Artikel 23.2 komt te luiden:

**Artikel 23.2**

Indien de no break voorziening zorgt voor de elektrische voeding, heeft de verlichting:

- a. op de vloer van de vluchtweg een verlichtingssterkte van gemiddeld  $\geq 2,5$  lux;
- b. op de vloer van de vluchtweg een langsgelijkmatigheid van  $\geq 0,025$ . (1:40), en
- c. een kleurweergave index van  $R_a \geq 40$ .

18. Artikel 27.1, derde lid, komt te luiden:

3. De noodbediening functioneert onafhankelijk van het besturingssysteem van de tunnel.

19. Artikel 29.2, vijfde lid, vervalt.



---

20. Artikel 35.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt.
2. Het vierde lid wordt vernummerd tot derde lid.
3. In het derde lid (nieuw) wordt 'een schoonvloeistofbassin en een hoofdvloeistofbassin' vervangen door: een schoonvloeistofbassin, een vuilvloeistofbassin en een hoofdvloeistofbassin.

D

Bijlage 6, behorende bij artikel 13d, tweede lid, van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:
  - a. In het derde lid wordt 'klasse A' vervangen door: klasse B.
  - b. In het vierde lid wordt 'klasse A' vervangen door: klasse C.
  - c. Het vijfde lid vervalt.
2. De artikelen 1.8 en 2.8 vervallen.

#### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2020.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### *Inleiding*

In de tunnelwetgeving, de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) en de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw), is een gestandaardiseerde uitrusting voor rijkstunnels opgenomen. Op grond van de Warvw wordt de gestandaardiseerde tunneluitrusting iedere vijf jaar geëvalueerd. In september 2018 is een evaluatierapport opgesteld over de ervaringen en bevindingen rond de gestandaardiseerde tunneluitrusting. Met de evaluatie is inzichtelijk gemaakt hoe de gestandaardiseerde uitrusting, zoals opgenomen in de Rarvw, in de afgelopen vijf jaar heeft gefunctioneerd. Het rapport is 12 september 2018 aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2017/18, 29 296, nr. 33). In de begeleidende brief wordt aangegeven dat het rapport slechts enkele suggesties ter verbetering van de gestandaardiseerde uitrusting geeft en dat de uitkomsten van de evaluatie geen aanleiding geven om de gestandaardiseerde uitrusting wezenlijk te wijzigen. Met de onderhavige regeling wordt uitvoering gegeven aan een aantal suggesties in de evaluatie om de gestandaardiseerde uitrusting aan te passen. Deze suggesties zien met name op het verbeteren van de uitvoerbaarheid van de gestandaardiseerde uitrusting. De uitvoerbaarheid wordt vooral bepaald door de invulling op prestatie-eis-niveau die aan de onderdelen van de gestandaardiseerde uitrusting is gegeven in bijlage 4 van de Rarvw. De wijzigingen in de voorschriften betreffen bijvoorbeeld het verduidelijken van prestatie-eisen en het schrappen van onnodig beperkende detailvoorschriften. De gestandaardiseerde uitrusting zoals deze is vastgelegd in de artikelen 13, 13a, 13c en 13d van de Rarvw wordt niet gewijzigd.

#### *Advisering door het Veiligheidsberaad*

Op basis van artikel 6a, tweede lid, onderdeel b, van de Warvw is het Veiligheidsberaad in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de in de artikelen 13 tot en met 13d, opgenomen gestandaardiseerde uitrusting. Het Veiligheidsberaad heeft in zijn brief van 20 mei 2020 aangegeven dat het proces van de evaluatie en de wijze waarop de evaluatie en de opvolging van de aanbevelingen zijn uitgevoerd zorgvuldig is verlopen. Tevens constateerde het Veiligheidsberaad dat de uitkomsten van de evaluatie geen aanleiding hebben gegeven om de gestandaardiseerde uitrusting wezenlijk te wijzigen, reden waarom het Veiligheidsberaad aangaf dat het niet nodig was om advies uit te brengen over de voorgenomen wijzigingen.

#### *Overeenstemming met de Minister van JenV en voor BZK*

De regeling is overeenkomstig artikel 6a van de Warvw vastgesteld in overeenstemming met de Minister van Justitie en Veiligheid en met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

#### *Financiële- en andere gevolgen*

Deze regeling heeft geen effecten op het milieu.

Deze regeling bevat geen voorschriften gericht tot het bedrijfsleven en heeft daarom geen bedrijfs-effecten en geen markteffecten.

Deze regeling brengt, gelet op de aard van de regeling, evenals het de wet waarop het berust (Kamerstukken II 2011/12, 33 125, nr 3, p. 13) geen administratieve lasten met zich mee voor burgers en bedrijfsleven. Om die reden is deze regeling niet ter toetsing aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd.

#### *Uitvoerings- en handhavingstoets en internetconsultatie*

Bij de evaluatie van de gestandaardiseerde uitrusting hebben Rijkswaterstaat en de hulpverleningsdiensten aangegeven wat hun ervaringen zijn met de gestandaardiseerde uitrusting. Daarbij hebben zij suggesties gedaan op welke wijze de uitvoerbaarheid van de gestandaardiseerde uitrusting verbeterd kan worden. Die suggesties zijn verwerkt in deze regeling, waarbij Rijkswaterstaat uitvoerig betrokken is. Om die reden heeft er geen uitvoerbaarheidstoets meer plaatsgevonden.

Ook is afgezien van internetconsultatie omdat deze regeling geen verandering teweeg brengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk.

#### *Notificatie van de technische voorschriften*

De ontwerpregeling voor de Rarvw is op 14 oktober 2011 ingevolge richtlijn nr. 98/34/EG, zoals



gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften betreffende de diensten van de informatiemaatschappij voorgelegd aan de Europese Commissie. Daarbij is opgemerkt dat de Rarvw voldoet aan de minimumvereisten die de richtlijn stelt en geen strijdigheid met de richtlijn oplevert. De wijzigingen in de onderhavige regeling leiden niet tot nieuwe technische voorschriften. De ontwerpregeling is daarom niet voorgelegd aan de Commissie.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel I**

#### *Onderdelen A en B*

In artikel 6, vierde lid, onderdeel a, van de Regeling en in artikel 4, tweede lid, van bijlage 3 werd naast 'een ernstige aanrijding' onder calamiteiten ook een kettingbotsing genoemd. Bij afhandeling van een calamiteit worden de incidentbuis en de ondersteunende buis afgesloten ten behoeve van de bereikbaarheid van de hulpdiensten. 'Kettingbotsing' is hier als specifiek herkenbaar voorbeeld van een dergelijk ongeval aangegeven. In de praktijk blijkt dit niet zo te worden geïnterpreteerd en vraagt men zich af wanneer er sprake is van een kettingbotsing, hetgeen leidt tot onduidelijkheid over wanneer de procedure nu wel of niet moet worden toegepast. Ook blijkt dat veel kettingbotsingen niet de eigenschappen hebben van een ernstige aanrijding. In die situaties is het niet nodig en niet gewenst dat de procedure voor calamiteiten wordt toegepast. Voor de afhandeling van het incident is het dan voldoende dat één rijstrook wordt 'afgekruist' en slechts één verkeersbuis af te sluiten.

In artikel 4, tweede en vierde lid, van bijlage 3 werd gesproken over tunnel. Echter bij een calamiteit wordt niet de gehele tunnel in calamiteitenbedrijf gesteld, maar enkel de verkeersbuis waar de calamiteit plaatsvindt. Om die reden is 'tunnel' vervangen door 'verkeersbuis'.

#### *Onderdeel C*

Onderdeel C bevat de wijzigingen in bijlage 4 bij de Regeling.

#### **Onderdeel C, onder 1**

De eis van het scharniertype is komen te vervallen. Belangrijk is dat een deur zodanig kan worden geopend, dat het uitrollen van de brandslang van de slanghaspel niet wordt gehinderd doordat de slang langs de geopende deur schuurt. De vereiste openingshoek is gewijzigd van ten minste 180 graden in ten minste 175 graden. Afhankelijk van de uitvoeringswijze van de hulppostkast is 180 graden niet altijd precies haalbaar, terwijl het hindervrij uitrollen van de brandslang bij 175 graden voldoende is gewaarborgd.

#### **Onderdeel C, onder 2**

De uitvoeringseis ten aanzien van de deurklink voor het ontgrendelen van de hulppostkast wordt verruimd. De hulppost wordt ontgrendeld door de deurklink van de eerst openende deur te draaien of naar beneden te bewegen.

#### **Onderdeel C, onder 3**

Gebleken is dat het niet prettig is voor de gebruiker wanneer de slanghaspel automatisch kantelt bij het openen van de kastdeur, dat is alleen wenselijk bij het uitnemen van de spuitmond.

#### **Onderdeel C, onder 4, 5 en 6**

- (4) Vanwege nieuwe ontwikkelingen en normen met name rond LED-verlichting is het gewenst deze eisen in lijn te brengen met de actuele richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV).
- (5) Het is bovendien gewenst een samenhangend verlichtingsniveau in de tunnel te hebben, daarom is de eis geschrapt dat in iedere zone het niveau apart ingesteld kan worden.
- (6) Het voorschrift over de langsgelijkmatigheid van de verlichting is vervallen, omdat deze eisen mede afhangen van het toegepaste type verlichting (lijnverlichting of puntverlichting). Tevens waren de in het voorschrift opgenomen waarden niet compleet, omdat er bijvoorbeeld voor tunnelwanden afzonderlijke waarden gelden. Gegeven deze omissies, en het feit dat voor gedetailleerde voorschriften voldoende gangbare ontwerprichtlijnen beschikbaar zijn, was het voorschrift onnodig beperkend. Het voorschrift over een maximale kleurtemperatuur van 5000K is



vervallen, omdat dit onnodig beperkend is geworden. Door technische vooruitgang kan een hogere kleurtemperatuur een betere balans tussen contrast en comfort bieden. Ook uit het oogpunt van duurzaamheid/energiebesparing kan een hogere kleurtemperatuur gewenst zijn.

### **Onderdeel C, onder 7**

In artikel 8.1 is bepaald op welke rijstroken de detectie snelheidsonderschrijding en spookrijders moet functioneren. Artikel 8.2 geeft vervolgens aan vanaf welk punt vóór de tunnel en tot welk punt na de tunnel de detectie moet functioneren. Daar staat ook dat detectie dient te worden uitgevoerd op de hoofdrijbaan. Daarmee kan ten onrechte de indruk ontstaan dat het systeem niet op andere rijbanen van toepassing is. Om die reden is de zinsnede 'op de hoofdrijbaan' geschrapt.

### **Onderdeel C, onder 8**

Gebleken is dat onduidelijk is vanaf welk punt de signaleringsraaien geteld worden. In artikel 1 is signaleringsraai gedefinieerd als een portaal dwars over de snelweg met verkeerssignaleringsborden. Een verkeerslicht is geen verkeerssignaleringsbord. Naast het verkeerslicht kunnen op hetzelfde portaal echter ook nog verkeerssignaleringsborden zitten. Artikel 10.1 biedt thans de verduidelijking.

### **Onderdeel C, onder 9**

- (a) Als er voldoende afstand bestaat tussen de twee buisparen, is er geen sprake van direct naastgelegen verkeersbuizen. Dan hoeft de ventilatie in alle buizen niet omkeerbaar te zijn. Als een buis echter naast een andere buis ligt, waar de rijrichting tegengesteld is, is omkeerbare ventilatie in beide buizen noodzakelijk.
- (b) In het vijfde lid was opgenomen dat bij uitval van de besturing terwijl de ventilatie actief is de ventilatie in de ingestelde stand blijft staan. Die ingestelde stand kan echter te laag zijn voor een calamiteit. Het vijfde lid is gewijzigd in die zin dat als de ventilatie onder de 33% staat ingesteld bij uitval van de besturing, de ventilatie alsnog naar 33% van de functioneel benodigde capaciteit gaat. Dit sluit aan bij de regeling in het vierde lid voor niet ingeschakelde ventilatie bij uitval van de besturing. In dat geval zal de ventilatie ook inschakelen naar 33% van de capaciteit.

### **Onderdeel C, onder 10**

In artikel 12.2, derde lid, stond ten aanzien van de luchtkwaliteit in de verkeersbuis dat zichtmetingen moeten worden uitgevoerd, waarbij elke zichtmeting het gemiddelde is van de laatste 60 seconden op basis van een bemonstering per seconde. Hierover wordt aangegeven dat een snellere meting gewenst is om de ventilatie in geval van brand tijdig in te schakelen. In het derde lid wordt nu uitgegaan van een zichtmeting op basis van de laatste 30 seconden.

### **Onderdeel C, onder 11**

In artikel 17.5 waren alleen eisen opgenomen over de onderlinge afstanden tussen de vluchtdeuren. Toegevoegd zijn de afstandeisen van de tunnelmond tot de dichtstbijzijnde vluchtdeur.

### **Onderdeel C, onder 12**

In het tweede lid van artikel 17.11 stond een eis ten aanzien van de rookwerendheid van de vluchtdeuren conform NEN-EN 81-58. Aangegeven werd dat deze lekdichtheidsnorm opgesteld is voor liften en niet uitvoerbaar is voor vluchtdeuren. Er is verder geen prestatie-eis die van toepassing is op vluchtdeuren in tunnels, waar aantoonbaar aan kan worden voldaan. Daarom is gekozen voor een instrumenteel voorschrift, dat ziet op de best beschikbare voorziening. Daarnaast voorziet de gestandaardiseerde uitrusting in overdruk in het middentunnelkanaal, waarmee ook een zekere rookwerendheid wordt bereikt als de temperaturen niet hoog genoeg zijn om het opschuimend middel (zweband) in werking te stellen.

### **Onderdeel C, onder 13**

In de bijlage werd op een aantal plaatsen verwezen naar een afbeelding van een vluchtend persoon conform NEN 3011. Dit is echter thans niet in overeenstemming met artikel 6.24 van het Bouwbesluit 2012, waar is bepaald dat de vluchtrouteaanduiding in een wegtunnel moet voldoen aan NEN 6088.

### **Onderdeel C, onder 14**

In de uitvoeringseisen opgenomen ten aanzien van handgreep op de vluchtdeuren ontbrak de eis voor



de uitgangsvluchtdeur aan binnenzijde van dwarsverbinding, die ook voorzien moet zijn van een vaste handgreep.

### **Onderdeel C, onder 15**

Artikel 19.2 bepaalde dat contourverlichting moet worden aangebracht rondom vluchtdeuren die herkenbaar is bij slechtzichtsomstandigheden met  $k > 0,012/m$ . Hiervan wordt aangegeven dat het de bedoeling is dat de zichtbaarheid bij slechte zichtcondities is geborgd. Er geldt: hoe hoger de  $k$ -waarde, hoe hoger de rookdichtheid en dus hoe slechter het zicht. In de eis was dus de verkeerde wiskundige notatie ('>') gebruikt. Dit leidt tot een onduidelijke (en niet haalbare) eis aan de verlichting. Ook bij een oneindige rookdichtheid zou de contourverlichting dan immers nog zichtbaar moeten zijn over een afstand van 100 meter. Met de doorgevoerde wijziging wordt de eis van herkenbaarheid gekoppeld aan een situatie waarbij geldt  $k = 0,012/m$ . De contourverlichting hoeft dan dus niet aan de eis te voldoen bij slechtere zichtcondities c.q. een hogere rookdichtheid.

### **Onderdeel C, onder 16**

In artikel 19.5 stond dat op de wand recht tegenover elke vluchtdeur een bord geplaatst moet zijn met een afbeelding en de tekst 'exit overzijde'. In de praktijk is gebleken dat mensen die met pech op de rechter rijstrook staan, hierdoor worden aangemoedigd de rijbaan over te steken bij rijdend verkeer, hetgeen zeer gevaarlijk is. De instructie is bedoeld voor een calamiteit waarbij moet worden geëvacueerd en het verkeer stil staat. Voor een situatie met evacuatie kan het bord ook worden gemist, omdat alleen de contourverlichting en het geluidbaken al effectief genoeg zijn om de vluchtdeur aan te duiden.

### **Onderdeel C, onder 17**

Artikel 23.2 is opnieuw vastgesteld, omdat gebleken is dat onduidelijk was wat met volledige uitval van alle elektrische voeding bedoeld werd. Thans wordt duidelijker aangegeven wat bedoeld wordt. Omdat in artikel 34.2 al geregeld is dat bij laagspanningsuitval de no break voorziening de energievoorziening continueert, behoeft dat niet in artikel 23.2 herhaald te worden.

### **Onderdeel C, onder 18**

Artikel 27.1, derde lid, bepaalde dat de noodbediening niet verbonden is met het besturingssysteem van de tunnel. Gebleken is dat dit onpraktisch is: immers de noodbediening kan wel in verbinding staan met het besturingssysteem, opdat het besturingssysteem de status van de noodbediening doorkrijgt. Het gaat er om dat duidelijk wordt dat de noodbediening niet afhankelijk is van het besturingssysteem.

### **Onder C, onder 19**

In artikel 29.2, vijfde lid, was bepaald dat bij de uitgang van iedere verkeersbuis een droge blusleiding aanwezig moest zijn. Uit de evaluatie van de gestandaardiseerde uitrusting is gebleken dat deze voorziening niet nodig en niet gewenst is.

### **Onderdeel C, onder 20**

In artikel 35.4, derde lid, was opgenomen dat een vuilvloeistofbassin een vloeistofpompinstallatie heeft die de vloeistof afvoert naar het openbare riool. Niet duidelijk werd waarom dat riool specifiek is voorgeschreven. Er zijn situaties, bijvoorbeeld dichtbij een kanaal, waar een andere afvoer gewenst is. Om die reden is de eis geschrapt en in het (nieuwe) derde lid het vuilvloeistofbassin toegevoegd, zodat de locatie van lozing van het water ook hier met de waterbeheerder moet worden afgestemd.

### *Onderdeel D*

### **Onderdeel D, onder 1**

- (a, b) In artikel 1.2, derde en vierde lid, was een verrijdbare bermbeveiliging voorgeschreven met in gesloten stand een kerende werking van H2 klasse A, en in geopende stand van H1 klasse A. Gebleken is echter dat op de markt geen bermbeveiliging beschikbaar is die aan deze eisen voldoet. Thans wordt mogelijk gemaakt om bermbeveiliging van andere typen toe te staan.
- (c) In 1.2, vijfde lid, stond een norm voor een scharnierpunt. De betreffende formule is afkomstig uit dezelfde NEN-EN voor klasse A. Nu voor de kerende werking de klasse A niet langer wordt gehandhaafd, ligt het niet voor de hand deze exacte norm voor het scharnierpunt te handhaven. Daarnaast is het inzicht op dit moment dat het voor de veiligheid in de tunnel niet nodig is om



---

deze norm te handhaven. Het is een te gedetailleerd voorschrift.

### **Onderdeel D, onder 2**

In de artikelen 1.8 en 2.8 waren (onduidelijke) eisen opgenomen ten aanzien van de werkende breedte van een beweegbare barrier. W8 is de hoogste klasse die op de markt bestaat. De werkende breedte kan dus niet meer zijn dan 3,5 meter. De eisen in de genoemde (thans vervallen) artikelen voegden niets toe. De eis zag bovendien ook niet op veiligheid in de tunnel, maar op verkeersafwikkeling buiten de tunnel.

### **Artikel II**

Ingevolge aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving treden ministeriële regelingen in werking op 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Deze regeling treedt overeenkomstig deze aanwijzing op 1 oktober 2020 in werking.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*