

Eveline de Wit

Aan het algemeen en dagelijks bestuur van het Waterschap Brabantse Delta
Bouvignelaan 5
4836 AA Breda

Nieuwerkerk, 22 mei 2018

Betreft: veiligheid Prinslandsebrug.

Geacht bestuur,

Sinds 1 april 2016 ben ik sluiswachter bij het Waterschap. Tijdens mijn dienst constateer ik regelmatig, en dan met name bij de Prinslandsebrug, dat de veiligheid voor de gebruikers ernstig in het geding is. Ik voel mij moreel verplicht u hierop te wijzen.

Tot op heden is slechts een paar verbeteringen uit het in Corsica geregistreerde onderzoeksrapport, Prinslandsebrug integrale veiligheidsanalyse d.d. 11 mei 2017, doorgevoerd.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in het kader van een dodelijk ongeval op 6 februari 2015 op de Den Uylbrug in Zaanstad aanbevelingen gedaan aan vaarwegbeheerders in Nederland. Een van de aanbevelingen luidt: "Pas een integrale veiligheidsbenadering toe op de bediening van bruggen op afstand waarbij de interactie tussen mens, techniek en omgeving centraal staat. De interacties tussen mens, techniek en de omgeving bepalen in hoge mate de veiligheid van de bediening op afstand. Het is daarom van groot belang dat bij het ontwerp van een systeem van brugbediening op afstand, bij veranderingen in dit systeem en bij het dagelijkse beheer ervan, de veiligheidsrisico's in kaart worden gebracht die gepaard gaan met deze interacties. Daarbij is het essentieel dat de veiligheidssituatie van iedere brug vanuit het perspectief van de verschillende gebruikers wordt beschouwd..." (Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid, Ongeval den Uylbrug, Zaandam - Meer dan de som der delen, januari 2016).

In dit licht heeft Waterschap Brabantse Delta als brugbeheerder laten onderzoeken wat de veiligheidsrisico's zijn in het gebruik van de Prinslandsebrug.

Eind 2016 begin 2017 is door VHP Human Performance en Kienia Industriële Automatisering een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd op de Prinslandsebrug.

Doel:

- Analyseer mogelijke knelpunten met betrekking tot de veiligheid en betrouwbaarheid van de Prinslandsebrug.
- Stel beheersmaatregelen om hiermee veilige omstandigheden te creëren bij gebruik van de brug voor *alle* gebruikers.

Onderzoekresultaten:

- 71 veiligheidsrisico's met beheersmaatregelen.
- 21 daarvan zijn beoordeeld met verhoogd veiligheidsrisico.

Van de 21 factoren met een verhoogd veiligheidsrisico waarvan de verbeteringen niet zijn doorgevoerd is er een aantal dat mij grote zorgen baart. Dit zijn:

- de kwaliteit van de camerabeelden. De beelden zijn te schokkerig, vaag en korrelig. In in het donker is het zicht slecht door instraling van omgevingslicht en onvoldoende verlichting van brug.
- De cameraopstelling bij de brug. De camerabeelden brengen niet het gehele gebied op en rond de brug in beeld (dode hoek door lantaarnpaal). Hierdoor is het zicht op langzaam verkeer onvoldoende.

Bij mijn eerste dienst op post Roode Vaart viel het mij direct op dat er geen mogelijkheid is om met de camera's in te zoomen om op die manier iets beter waar te nemen. Ik moest daarbij denken aan het dodelijk ongeval op de Prinslandsebrug op 2 september 2006 van de mij bekende heer Huibert Nieuwkerk uit Fijnaart. Hij stond die dag op het bewegende deel van de brug naar de afgemeerde plezierjachten te kijken. De sluiswachter heeft hem niet opgemerkt toen hij de brug opende voor het scheepvaartverkeer.

Bijgaand zend ik u een e-mail van Hans van Kapel van 26 oktober 2016. Deze e-mail stelde mij destijds enorm gerust, omdat er iets zou gebeuren aan de veiligheid van de Prinslandsebrug. Ik heb een hoge verantwoordelijkheid voor werkprocessen en daarmee de veiligheid van gebruikers van sluizen en bruggen. De (technische) voorzieningen daarvoor zijn nog steeds niet of niet voldoende om dit naar behoren te kunnen uitvoeren.

Ik vertrouw erop dat dit schrijven zal bijdragen aan het bereiken van de doelstelling en beoogde effecten zoals verwoord op pagina 45 van de begroting 2018, vastgesteld door het algemeen bestuur in de openbare vergadering op 29 november 2017 en luidt:

Een veilige brug voor vaarweg- en weggebruikers, sluiswachters en onderhoudspersoneel.

Met vriendelijke groet,

Eveline de Wit
Sluiswachter post Roode Vaart

From: Kapel, Hans van
Sent: 26 Oct 2016 12:05:19
To: Rombouts, Jack; Geelen, Thomas van; Roelen, Marc; Gulp, Peter van; Suijkerbuijk, Jan; Zutven, Bert van; Nootboom, Len; Meuleman, Arthur; Monsieus, Kees
Cc: Wit, Eveline de; Rutters, Ad; Prinse, Wilma; Poppelaars, Jack; Jansen, Mark; Jacobsen, Eric-Jan; Dongen, Jacques van; Eland, Henk
Subject: samenvatting en (fasering) acties onderhoudswerkzaamheden Prinslandsebrug n.a.v. portefeuillehoudersoverleg

Hallo,

Vanochtend hebben Bert en ik overleg gehad met Arthur Meuleman en Kees de Jong in het zogenaamde portefeuillehoudersoverleg. Daarin ging het over hoe we nu omgaan met de toestand en het functioneren van de Prinslandsebrug. Hieronder vind je kort de samenvatting en de bijbehorende acties.

Uit gesprekken van Bert met diverse mensen van O+T en onze sluiswachter, is gebleken dat het geen appeltje-eitje is om alle gebreken op stel en sprong te repareren, mede omdat het een keten is van installatie-onderdelen die aan elkaar hangen en er geen recente RI&E voorhanden is, terwijl ook niet geheel duidelijk is wat er de afgelopen jaren nu wel/niet is uitgevoerd zowel qua inspecties als qua werkzaamheden. De juiste volgorde zou zijn om dit eerst op een rij te krijgen en dan aan de werkzaamheden te beginnen. Omdat wij de werkzaamheden uitvoeren voor de provincie en zij dit voor 100% financiert moet er ook vooraf met hen worden overlegd. Nu zijn zij nog volledig onwetend. Nb. De provincie heeft hier in feite twee petten op: wegbeheerder (de brug staat ook in hun beheerplan kunstwerken) en vaarwegbeheerder; de brug is een erfenis voor haar vanuit het feit dat zij wegbeheerder in het verleden was (zij hebben voor de brug ook een vergunning van het heemraadschap Mark en Dintel gehad (1972).

Mede gelet op het dodelijke ongeval in 2004 bij de Prinslandse brug, het aantal bewegingen van de brug (4000/jr) en het ongeval in Zaandam is nu ingeschat dat het grootste veiligheidsrisico zit in de bediening van de brug op afstand (en de daarmee samenhangende voorzieningen voor vaar- en wegverkeer). Daar zou de 1^e actie per direct op gericht moeten zijn. Vervolgens moet een RI&E en eventueel aanvullende technische inspecties uitgevoerd worden om helder te krijgen wat er nu moet gebeuren op hydraulisch, elektrisch en procesautomatiseringsgebied.

Samenvattend leidt dit tot (op hoofdlijnen) de volgende acties:

- Opstellen cameraplan a la Mandersluis en bijbehorende veiligheidsvoorzieningen (evt met procesautomatisering): O+T (nb. Eveline de Wit geeft contactpersoon RWS aan Bert door)
Veiligheidsvoorzieningen vaarweg en weg: overleg met de wegbeheerder(s) en intern overleg met O+M: Bert
Kosten opstellen cameraplan: exploitatie O+T/O+M in overleg tussen Peter van Gulp, Henk Eland en Hans van Kapel.
Opstellen kosten uitvoering werkzaamheden: O+T
Regelen financiën uitvoering cameraplan/veiligheidsvoorzieningen: Hans iom Peter en Henk (evt. Len/Arthur)
Termijn: zsm aan beginnen; 1^e prio
- Achterhalen eisen RI&E: O+T met Bert in overleg met Eric-Jan Jacobsen; volgende week
- Achterhalen 'overeenkomst' met de provincie over financiering en andere afspraken onderhoudswerkzaamheden Prinslandsebrug (nb. In het beheerplan kunstwerken PNB (2014) staat dat wij het onderhoud verzorgen, maar waar dit in is vastgelegd?): actie Wilma/Bert
Bijbehorende vraag: worden de kosten voor de provincie gedekt vanuit de overeenkomst via het vaarwegbeheer of moet daar bij de provincie de pot vanuit het wegbeheer aangesproken worden: actie Hans
- Uitvoeren RI&E: O+T
Basis voor RI&E: zo goed mogelijk nagaan welke werkzaamheden en inspecties er na 2006 (de vorige RI&E) zijn uitgevoerd; in tabelvorm met verwijzing naar inspectierapporten e.d.
Opstellen kosten uitvoering werkzaamheden: O+T
Termijn: start voor einde 2016
Opstellen AB-nota voor uitvoering werkzaamheden (na overleg met de provincie): Bert/Hans
- Bovenstaande lijn wordt als mededeling aan het DB gemeld: Bert/Hans

Gr,
Hans

