

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 98

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2011

In het vragenuur van 26 april 2011 (Handelingen II 2010/11, nr. 78, item 3, blz. 4–5) heb ik aangegeven dat ik zou reageren op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het ongeval op de Ketelbrug van 4 oktober 2009. Daarnaast zou ik de resultaten mededelen van het onderzoek naar het incident met de Grevelingenbrug op 15 april 2011. In deze brief ga ik op beide zaken in en licht ik tevens de landelijke aanpak toe voor het waarborgen van een veilig gebruik van alle beweegbare objecten.

Ketelbrug 4 oktober 2009

Het brugdek van de Ketelbrug ging op 4 oktober 2009 onbedoeld omhoog, zonder dat de slagbomen waren gesloten. Daardoor ontstond een ongeval waarbij vier mensen gewond zijn geraakt. De OVV heeft dit incident onderzocht en geeft in haar rapport een aantal feiten en conclusies.¹ De belangrijkste conclusie was, dat op 4 oktober 2009 het op de Ketelbrug mogelijk was om met de noodbediening de brug te openen, zonder dat de afsluitbomen waren gesloten, waardoor een intrinsiek risicovolle situatie bestond. Rijkswaterstaat (RWS) heeft daarna een veiligheidsschil aangebracht, die ervoor zorgt dat in de noodbediening de brug niet kan worden geopend als de slagbomen geopend zijn. De OVV concludeert in haar rapport dat daardoor soortgelijke ongevallen zich niet meer kunnen voordoen. Ik onderschrijf de conclusies van het OVV.

Grevelingenbrug 15 april 2011

Op 15 april 2011 kwam het brugdek van de Grevelingenbrug een stukje omhoog, waardoor een auto beschadigd raakte. Uit onderzoek (waaronder bestudering van de logbestanden en een simulatie ter plaatse) blijkt, dat naar alle waarschijnlijkheid tijdens onderhoudswerkzaamheden onbedoeld kortstondig een hulprelais is ingeschakeld waarmee de rem

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van de brug wordt aangestuurd. Inmiddels is een extra beveiliging aangebracht. De rem kan nu alleen worden gedeblokkeerd als alle slagbomen geheel gesloten zijn. Daarmee kan dit incident zich niet meer voordoen. Ook wordt het besturingssysteem onderzocht op mogelijk verder aan te brengen verbeteringen.

Landelijke aanpak

Na het ongeval bij de Ketelbrug heeft RWS vastgesteld dat oneigenlijk gebruik van de noodbediening leidt tot mogelijke risico's voor de (vaar)weggebruiker bij andere beweegbare bruggen. Dit risico is weggenomen door voor alle beweegbare bruggen het gebruik van de noodbediening te reguleren in strikte procedures en onder strikte voorwaarden. Daarmee is de veiligheid van de beweegbare objecten verder verbeterd.

RWS streeft naar een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau van haar 165 beweegbare bruggen, 111 sluizen en 10 stuwen. Om inzicht te krijgen in wat nog verder kan worden verbeterd, heeft RWS een inventarisatie uitgevoerd. Daarbij zijn zowel technische zaken (zoals aanwezigheid van noodstoppen en zicht op het verkeer) als organisatorische aspecten (waaronder opleiding van bedienend personeel) in beeld gebracht. De objecten zijn vergeleken met de eisen die van toepassing zouden zijn als de objecten nu opnieuw zouden worden gebouwd. Daarbij heeft RWS een aspect «rood» gescoord, als het op een bepaald punt mogelijk lijkt om een technisch betere oplossing te realiseren, of als niet in de meest strikte zin van het woord wordt voldaan aan de huidige regelgeving.

Het areaal van RWS kent een grote diversiteit in gebruikte techniek en leeftijd. Een groot deel van het areaal is relatief oud. Zo is éénderde van de sluizen en stuwen gebouwd vóór 1940. Een aantal objecten voldoet daarom niet aan de huidige eisen. Techniek en de regelgeving blijven zich immers ontwikkelen. Door toegesneden bedieningsvoorschriften, opleidingen en toezicht wordt echter adequaat omgegaan met de diversiteit.

Naar aanleiding van het onderzoek is een aantal verbetermaatregelen geïdentificeerd. De belangrijkste zijn het aanbrengen van een aantal noodstoppen en camera's. Daarmee wordt de veiligheid van de (vaar)weggebruiker verder verbeterd. De verbetermaatregelen zijn naar verwachting eind juni 2011 aangebracht.

Ondanks dat hard gewerkt wordt aan de verdere verbetering van de veiligheid, kan een mogelijke menselijke fout of een storing nooit geheel worden uitgesloten. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen, worden ook na juni 2011 bij vervangingen en renovaties de veiligheidsvoorzieningen zoveel mogelijk verbeterd. Tot slot vinden reguliere inspecties plaats waarmee het veiligheidsniveau wordt bewaakt.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus