

Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand

Behorend bij: begrotingsvoorstellen binnenvaart 2019

De ASV dringt aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ongevallen en het oponthoud die het op afstand bedienen van bruggen en sluizen oplevert vragen om een nadere bestudering van dit fenomeen, aangezien de gevolgen groot zijn en het besluit van het invoeren ervan niet altijd op de juiste gronden genomen lijken te worden.

Argumenten ter overdenking m.b.t. besluitvorming

De ASV is ervan overtuigd dat er inmiddels genoeg ervaring is opgedaan met het op afstand bedienen van bruggen en sluizen om hier een evaluatie over te kunnen houden. Willen we dit? En willen we dit op deze manier? De ASV heeft een aantal feiten op een rijtje gezet wat betreft bedienen van sluizen op afstand:

Veiligheid

- Gaat aantoonbaar achteruit. Zie de ongevallen in Zaanstad en dergelijke: samenvatting en conclusies onderzoek ongeval Zaanstad vindt u verderop

Consequenties voor vervoer/ verkeer over water

- Veel minder betrouwbaarheid van het goed functioneren
- Geen "meedenkende" sluiswachter meer voor bijzondere omstandigheden
- Meer vertragingen
- Onmogelijke planningen: door dit bedienen op afstand wordt er steeds vaker verwacht van een schipper dat hij uren (soms zelfs 24 uur) van tevoren weet welke brug/sluys hij wil gebruiken. Dat is een onmogelijke opgave en leidt tot onnodig veel oponthoud
- Doordat er meer veiligheidsmarges ingebouwd worden durft men niet meer te schutten zoals men in het verleden deed, dus worden de marges van de toegestane grootte van schepen aangepast. Ergo: bepaalde schepen zijn opeens "te groot" geworden om in sluizen te kunnen schutten waar ze dat al decennialang hebben gedaan: de binnenvaart wordt benadeeld.
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen op water bij ongevallen/ grote storingen (die steeds meer voorkomen)
- Kans op gehackt te worden is aantoonbaar aanwezig, waarmee bijvoorbeeld in Noord-Holland zo'n beetje de hele provincie platgelegd kan worden wat vervoer over water (en de weg?) betreft.

Consequenties voor wegverkeer

- Het hele proces duurt (door de veiligheidswaarborgen) langer: een circa 33% langere 'roodlichttijd' voor het wegverkeer.
- Omdat de filezwarte kwadratisch gaat neemt de vertraging met 80% toe
- Meer vertragingen (ook door storingen die zich meer voordoen)
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen afsluitingen van wegen op water en/of de weg bij ongevallen/ grote storingen

Harde cijfers: Consequenties voor bedienaars

- In Friesland zijn de arbeidskosten gedaald van 77.000 bedieningsuren naar 55.000 bedieningsuren, een “winst” van 22.000 bedieningsuren maar.....
- In plaats van ‘goedkope’ sluiswachters heb je nu dure ict-ers nodig
- Die 22.000 uur moet een half miljoen opleveren
- Voor het Prinses Margrietkanaal (met die vele besparingen) is de besparing 300.000,-
- 7 bruggen op afstandsbediening levert een kostenpost op van ongeveer 4 miljoen euro (550.000,- per brug)
- Met meer storingen en die verhelpen kost ook geld, bovendien betaalt “iemand” voor het oponthoud, dus maatschappelijk gezien is het wellicht helemaal niet goedkoper.
- In Noord-Holland heeft men besloten brugwachters (op afstand) ook in te zetten als bewakers van parkeergarages en voor wegverkeersmanagementdoeleinden.
- In Noord-Holland is dan ook een groot probleem ontstaan dit jaar met niet goed functionerende bedienaars.
- Ook andere provincies willen brugwachters voor andere doelen inzetten: “waarnemingen maken duidelijk dat 1 bediener in staat blijkt 12 tot 16 brugbedieningen te “leveren” in een uur tijd”
- Openingstijd is door veiligheidsmaatregelen verlengd met 1,5 minuut.
- Uit een deel MKBA voor afstandsbediening in Noord-Holland blijkt dat de businesscase niet uit kan: de investeringen zijn groter dan de besparingen op brugbediening (maar ze rekenen de blauwe golf mee als positieve baat en dat mag niet)

Conclusie: het lijkt allemaal een besparing maar er wordt dan wel bezuinigd op kwaliteit, kwantiteit van arbeidskosten voor bedienend personeel maar het levert veel hogere kosten op voor ict-ers en onderhoudspersoneel.

Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand

De ASV dringt aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ongevallen en het oponthoud die het op afstand bedienen van bruggen en sluizen oplevert vragen om een nadere bestudering van dit fenomeen, aangezien de gevolgen groot zijn en het besluit van het invoeren ervan niet altijd op de juiste gronden genomen lijken te worden.

Ongevallen:

Er hebben inmiddels al heel wat ongevallen plaatsgevonden die veroorzaakt werden door het bedienen op afstand. Een (fiets)brug die weggevaren is in Groningen omdat de brug al dicht ging voor het schip erdoor was, jachten die hun mast verspeeld hebben omdat die over het hoofd gezien werd, een dodelijk ongeval in Zaanstad en twee zwaar gewonden, het zijn maar een paar voorbeelden. Schippers maken zo ook heel wat bijna-ongevallen mee veroorzaakt door deze werkwijze.

Voorbeeld: Specifiek n.a.v. het ongeval in Zaanstad waarbij twee personen zwaar gewond raakten en waarbij De onderzoeksraad voor de veiligheid een rapport heeft geschreven:

Het is een gedegen onderzoek waar lessen uit te leren zijn, maar de ASV heeft ook wel een kanttekening bij sommige aannames gedaan door de onderzoeksraad.

Conclusies onderzoeksraad voor de veiligheid betreffende ongeval Prins Bernhardbrug (Zaandam):

- Men heeft op afstand bedienen ingevoerd bij een brug en een situatie die daar niet geschikt voor is,
- Men heeft de bedieners opgezet met een grote verantwoordelijkheid en te weinig middelen en training om 100% veilig de werkzaamheden uit te voeren.
- Men heeft kennelijk onvoldoende geleerd van het dodelijke ongeval op de den Uylbrug , en/of het geleerde niet toegepast op andere bruggen dan de den Uylbrug:
- Op 28 november 2018 was de Integrale Veiligheidsscan voor de Bernhardbrug nog niet uitgevoerd.

Kanttekening t.o.v. de Onderzoeksraad: Beperkt blikveld “Staande praktijk: scheepvaart eerst”*.

Ook de onderzoeksraad heeft een beperkt blikveld. Men lijkt ook te denken dat de schepen vooral snel door willen varen voor hun eigen belang, niet meenemende dat voor alle gebruikers een snelle doorvaart (is kortere opening) het meest efficient is (en zeker bij lege schepen in geval van wind ook het meest veilig). Is men ten rade gegaan hierover bij binnenvaartorganisaties?

Opmerkingen naar aanleiding van het rapport door de ASV: Daar schrikken we van

- Er is, anders dan voor Rijkswaterstaat, nog steeds geen bindend voorschrift of norm die voorziet in de minimale, verplichte eisen om goed en veilig met camera's op afstand bruggen te kunnen bedienen.
- Er zijn geen vastgestelde landelijke kaderstellende normen voor het bedienen van op afstand bediende bruggen. Veel bruggen kunnen niet veilig op afstand bediend worden omdat het totaalbeeld ontbreekt.
- De gemeente heeft de lessen uit het ongeval op de Den Uylbrug en de eerste resultaten uit de pilot niet benut voor het structureel verbeteren van de veiligheid van de Bernhardbrug.
- Provincie Noord-Holland blijft inzetten op op afstand bedienen ondanks onze waarschuwingen.
- Schippers hebben nooit om bedienen op afstand gevraagd; nu lijkt in dit rapport toch de binnenvaart een soort Zwarte Piet te krijgen toegespeeld al zou de scheepvaart prioriteit krijgen boven anderen en vooral voor snelheid gaan.
- Het gevaar bestaat dat het op afstand bedienen uitgangspunt wordt (goedkoper) en de vaarweggebruikers zich daar maar aan moeten aanpassen: De binnenvaart zit niet te wachten op nog meer drempels voor de binnenvaart, veroorzaakt door bezuinigingen.
- In plaats van nog meer obstakels zou men ook anders kunnen kijken: Nu dreigen er nog meer veiligheidsmaatregelen te komen. Maar de bruggen zouden hoger moeten zijn, de mensen en middelen die gebruikt worden kwalitatief voldoende, zodat de binnenvaart niet nog meer belemmerd wordt.

En wie is “de schuldige”? Weer de brugbedienaar?

In het eerder rapport uit 2018 over het dodelijke ongeval op de den Uylbrug de volgende conclusie werd getrokken “Door een eenzijdige focus op technische oplossingen werd veiligheid – waar de gemeente Zaanstad als brugbeheerder verantwoordelijk voor was – het probleem van de brugbedienaar. Dit betekende dat op het uitvoerende niveau de brugbedienaar te weinig handvatten geboden werden om risicovolle situaties te herkennen en goed te beoordelen. De beslissing of een brug veilig geopend kon worden, nam de bedienaar geheel op basis van eigen opgedane ervaring en inzichten. Hij moet zelf beoordelen of hij gezien zijn werkomstandigheden in staat is om een dergelijke beslissing te nemen.” Toch werd de bediener veroordeeld, niet degenen die verantwoordelijk waren voor het (op deze wijze) invoeren van het bedienen op afstand.

Wie wil nog brugwachter worden?

Wie wil dit werk in de toekomst nog doen? Ook dat is een belangrijke vraag. Als de brugbediener (tegenwoordig vaak slecht betaald) de kans loopt met zoveel taken tegelijkertijd opgepadeld te worden en tegelijkertijd kennelijk zo'n enorme verantwoordelijkheid heeft en risico loopt op vervolging

Kortom:

Het rapport is een gedegen rapport, met veel goede aanbevelingen en opmerkingen voor de beleidsmakers. Maar er schuilt een gevaar in. Het lijkt erop alsof het bedienen op afstand niet ter discussie staat. Wel staat de rol van de scheepvaart ter discussie, die zou minder prioriteit moeten hebben. Dat zou kunnen leiden tot nog meer oponthoud. Wij stellen hiermee de trend van het bedienen op afstand aan de orde.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma

Gebruikte Informatie:

- 1) Friesland: Plan uitwerking afstandsbediening bruggen
<http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/9120/ingekomen-stukken-week-39-2013/files/03.0%20GS%20-%20Planuitwerking%20Afstandsbediening%20bruggen.pdf>
- 2) Eindrapport Noord-Holland binnenvaart
https://www.panteia.nl/index.cfm/_api/render/file/?method=inline&fileID=3F879CC3-46BA-4A03-9E104D90E7B423A9
- 3) Rapport: een maatschappelijke kosten- en batenanalyse van idiensten voor centrale bediening <https://docplayer.nl/67899943-Mkba-icentrale-een-maatschappelijke-kosten-batenanalyse-van-idiensten-voor-centrale-bediening.html>
- 4) Rapport: veiligheid van op afstand bediende bruggen:
<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12716/veiligheid-van-op-afstand-bediende-bruggen-%E2%80%93-3-lessen-uit-het-ongeval>