

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 451
van **CHRIS JANSSENS**
datum: 21 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Geautomatiseerde en gecentraliseerde bediening bruggen en sluizen - Incidenten

Op 17 januari 2019 voer een vrachtschip tegen de hefbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Humbeek-Sas (deelgemeente van Grimbergen). De schade is aanzienlijk en het zou aan de hand van de eerste vaststellingen drie tot vier maanden duren vooraleer de brug opnieuw operationeel is.

De volledig geautomatiseerde hefbrug was rond halfnegen 's morgens omhoog gegaan om een vrachtschip door te laten. Maar dan liep het fout. Nadat een eerste schip probleemloos gepasseerd was, volgde onmiddellijk daarna een tweede vrachtschip. Het detectiesysteem dat de brug automatisch op en neer laat, heeft dat tweede schip niet opgemerkt en dus werd de brug na het eerste schip automatisch naar beneden gelaten waarna het brugdek werd geraamd. Dit brugdek werd enkele meters verschoven en het vroegere seinhuis werd verpletterd. De scheepvaartpolitie is een onderzoek gestart en heeft de schippers al verhoord.

De impact op het verkeer en de bereikbaarheid van handelaars en omwonenden is groot. Het gemeentebestuur van Grimbergen wou zo spoedig mogelijk een oplossing voor fietsers en voetgangers die het kanaal willen oversteken. Fietsers kunnen voorlopig omrijden via één van de andere bruggen (Verbrande Brug of Kapelle-op-den-Bos), maar dat is een grote omweg en daarenboven is de route naar Verbrande Brug voor fietsers niet optimaal. Het gemeentebestuur wil graag een veerpont laten inzetten voor fietsers en voetgangers. Het inleggen van zo'n veerpont is evenwel geen evidentie, want er zijn maar weinig aanbieders.

De beheerder van de brug, de Vlaamse Waterweg nv (Afdeling Automatisatie en Scheepvaartmanagement) heeft beloofd zijn uiterste best te doen om een veerpont te vinden.

De sluizen en bruggen van het Zeekanaal Brussel-Schelde worden bediend door middel van een afstandsbedieningssysteem. Er zijn twee onafhankelijke bedieningscentrales voor het bedienen van deze sluizen en bruggen op afstand waarbij acht bruggen van het Zeekanaal Brussel-Schelde worden bediend door de Centrale Zemst. Volgens de berichtgeving zou het cameradetectiesysteem van de brug in Humbeek-Sas hebben gefaald.

De Vlaamse Waterweg nv heeft altijd de gecentraliseerde bediening van bruggen en sluizen (telematicaproject) verdedigd vanwege de hogere uitvoeringssnelheid en tal van

andere voordelen voor de scheepvaart. De monitoring met videocamera's levert volgens de Vlaamse Waterweg nv een belangrijke bijdrage aan het bevorderen van de doorstroming en de verkeersveiligheid op en langs het water. Ze laat ook toe om behalve de reisduur voor schepen, ook de wachttijden aan de bruggen bij scheepspassages te verkleinen.

1. Klopt het dat het incident in Humbeek te wijten is aan een falend cameradetectiesysteem?
2. Kan de minister een overzicht geven van de scheepvaartincidenten en incidenten met wegverkeer (gerelateerd aan het operationeel zijn van de bruggen) die zich sinds de keuze voor een automatische, gecentraliseerde bediening van bruggen en sluizen die door de Vlaamse Waterweg nv (en haar voorganger Waterwegen en Zeekanaal NV) worden beheerd, hebben voorgedaan?
3. Welke periodieke controles gebeuren er bij het geautomatiseerde bedieningssysteem?
4. Zijn er in Vlaanderen überhaupt nog manueel bediende bruggen en sluizen in beheer van De Vlaamse Waterweg nv? Zo ja, welke specifieke technische redenen zijn er voor een manueel beheer?
5. Is er door de eerder vermelde beheerder al een veerpont gevonden voor de remediëring van de bereikbaarheid in Humbeek-Sas?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 451 van 21 januari 2019

van **CHRIS JANSSENS**

1. Dit klopt niet. De brug wordt bediend door een binnenvaartbegeleider (met behulp van onder meer verschillende camerabeelden van de brug, de toegang tot en de omgeving van de brug, en het kanaal) vanuit de afstandsbedieningscentrale te Zemst. De exacte oorzaak van het incident wordt nog onderzocht door de Nautische Commissie, waarbij alle technische en menselijke factoren worden bekeken.
2. Overzicht van incidenten in volgende tabel:

Datum	Kunstwerk	Stad/Gemeente	Incident
21/04/2016	brug 11	Brecht	Slagboom + toebehoren beschadigd
5/05/2016	Rattevallebrug	Middelkerke	Auto verpletterd onder ballastbak
22/10/2016	brug 6	Beerse	Opw. leuning en trekstang beschadigd
3/01/2017	brug 6	Beerse	Brugleuning beschadigd
18/05/2017	brug 10	Brecht	Slagboom + toebehoren beschadigd
16/08/2017	sluis 1	Rijkevorsel	Afwaartse leuning sluisdeur beschadigd
24/03/2018	Wijgmaalbrug	Leuven	Kast van slagboom beschadigd
21/05/2018	brug 10	Brecht	Opwaartse leuning beschadigd
23/05/2018	brug 4	Beerse	Afwaartse leuning landhoofd en leuning R.O.
22/10/2018	sluis 1	Rijkevorsel	Deurleuning sluis beschadigd
25/01/2019	brug Oudenaarde	Oudenaarde	Auto op brug
17/01/2019	Humbeek sas-hefbrug	Humbeek	Brugdek beschadigd

3. Er is geen volautomatisch bedieningssysteem aanwezig op de brug, de brug wordt steeds bediend door manuele acties vanuit de centrale te Zemst of in specifieke situaties vanuit een lokale bedienpost op de brug zelf.
Alle ondersteunende automatisatie-systemen worden gecontroleerd naargelang hun kritichiteit. Zo wordt onder meer het kritische noodstop-systeem continu gemonitord en gecontroleerd door middel van een zogenoemd 'keep-alive' of 'heartbeat' signaal. Andere veiligheids-gerelateerde systemen hebben een zelfcontrole en zullen een bediening verhinderen in het geval een defect wordt gedetecteerd. Deze systemen voldoen ook aan de geldende veiligheidsnormen hieromtrent die zeer streng zijn voor afstandsbediening en internationaal worden toegepast.
Deze systemen en de toegepaste veiligheidsvoorschriften worden steeds ook gecontroleerd en opgevolgd door zowel onze eigen technische diensten als met ondersteuning van onder meer een extern 24/7 dienstverleningscontract dat (onder meer) voorziet in een halfjaarlijks preventief onderhoud aangevuld met een correctief luik voor het oplossen van defecten en storingen.

4. Er is geen enkele volautomatische brug of sluis. Er is altijd een binnenvaartbegeleider die de bediening van een brug of sluis initieert en controleert. Dat kan zowel lokaal aan de brug of sluis, dan wel op afstand in een centrale, met behulp van camerabeelden. Een uitzondering zijn enkele kleinere kunstwerken voor pleziervaart waarbij de schipper zelf de bediening initieert en opvolgt.
5. Ja. Het veerpont is van start gegaan op woensdag 30 januari 2019. De veerdienst is elke dag operationeel van 6.00 uur tot 22.00 uur en dit telkens op het uur en het half uur.
Op weekdagen zal de veerdienst, ten behoeve van de pendelaars en scholieren, continu varen van 7.00 uur tot 9.00 uur en van 15.30 uur tot 17.30 uur.