

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

	Partij	Paragraaf	Tekst rapport	Reactie partij	Toelichting Onderzoeksraad
1	Gemeente Zaanstad	1.4	Over de eigenaar van bruggen, als regisseur ten aanzien van veiligheid.	Enkele bruggen in Zaanstad, die bediend worden vanuit de Centrale Post, zijn eigendom van Rijkswaterstaat, provincie of Prorail.	Het referentiekader vormt de grondslag voor oordeelsvorming door de Raad en beschrijft hoe de Raad in algemene zin kijkt naar de invulling van systeemverantwoordelijkheid. Dit staat los van de vraag welke partij eigenaar is.
2	Gemeente Zaanstad	3.1	'Op de fietsbrug van de Den Uylbrug klinkt een slagboombel bij het dalen van de slagbomen, maar er klinkt geen bel bij het ontsteken van de landverkeersseinen, terwijl dit op andere bruggen wel het geval is.'	Welke andere bruggen worden bedoeld? Graag benoemen, gemeente is dit niet bekend. Gaat dit over Zaanse bruggen, over bruggen in Nederland, of over oudere bruggen die nog gebouwd zijn volgens de richtlijn Vaarwegen 2005? Het lijkt nu alsof de situatie op de Den Uylbrug een uitzondering is, terwijl de geldende richtlijn is gevolgd.	Zie uitleg in rapport: voetnoot 14 en bijlage G.
3	Gemeente Zaanstad	3.1	'Door de lage attentiewaarde van het sein en de beperkte overige informatiebronnen voor fietsers over de aanstaande brugopening, is er sprake van een verhoogd risico op onbewuste passage van het rode licht.'	Het is niet duidelijk waarom de attentiewaarde laag zou zijn. De attentiewaarde lijkt identiek aan die van andere losstaande verkeersregelinstallaties (VRI's). Het risico lijkt daarmee identiek aan die van veel andere bruggen of oversteken in het land met een VRI.	De attentiewaarde van een (losstaande) VRI wordt mede bepaald door de omgeving (context) waarin deze zich bevindt. Indien deze de weggebruiker geen, weinig of verwarrende informatie verschaft over de (mogelijke) aanwezigheid van een VRI, kan een losstaand rood licht daarom een lage attentiewaarde hebben en leiden tot onbewuste roodlichtpassages. Het is dus belangrijk om de effectiviteit van een VRI in zijn context te beoordelen.
4	Gemeente Zaanstad	3.3	'De camera's op de fietsbrug van de Den Uylbrug laten de wachtende fietsers voor de stopstrepen niet zien.'	Dit is niet correct. Wachtende fietsers zijn zichtbaar met de camera's.	Ten tijde van het ongeval waren de twee fisheye-camera's zo gericht dat wachtende fietsers er niet op te zien zijn. De overige twee camera's zijn gericht op het brugval en hebben niet als doel om wachtende fietsers in beeld te brengen. Bij de op het oosten gerichte camera zijn wachtende fietsers buiten beeld, en bij de op het westen gerichte camera zijn wachtende fietsers zo klein en ver op de achtergrond in beeld dat dit in de praktijk niet relevant is. Na het ongeval heeft de gemeente de Raad telefonisch geïnformeerd dat zij van plan was om de positionering van de fisheye-camera's aan te passen zodat wachtende fietsers op deze beelden wel zichtbaar zijn.
5	Gemeente Zaanstad	3.4	'Het camerasysteem plaatste bij elke bedienstap automatisch die beelden op de centrale schermen die voor de brugbedienaar van belang waren bij de te nemen beslissingen.'	Op 6 februari 2015 werkte het systeem van camerabeelden anders dan genoemd door de Onderzoeksraad. De bedienaar kan zelf kiezen welke beelden hij ziet.	Hier wordt de overgang van lokaal naar bediening op afstand beschreven. Hoe het camerasysteem op 6 februari 2015 werkte, wordt elders in het rapport beschreven (o.a. in bijlage E). Ook op 6 februari 2015 kiest het bediensysteem per bedienstap welke beelden op de centrale posities getoond worden. De brugbedienaar kan dit vervolgens aanpassen, maar ook op 6 februari kan de bedienaar er niet voor kiezen om de beelden van de fietsbrug op de centrale (groot-formaat) posities af te beelden.
6	Gemeente Zaanstad	3.4	'Het systeem bevatte geen voorzieningen om te controleren (of af te dwingen) dat de bedienaar ook daadwerkelijk naar de getoonde beelden keek.'	Dit is feitelijk correct, maar in de context geplaatst met lokaal bedienen: ook bij lokaal bedienen is dit systeem er niet.	Deze paragraaf beschrijft bondig het bedienen op afstand, en is geen vergelijking met (de veiligheid van) lokale bediening.

	Partij	Paragraaf	Tekst rapport	Reactie partij	Toelichting Onderzoeksraad
7	Gemeente Zaanstad	3.4	'De gemeente stelde in het bestek geen eisen aan de veiligheid van de gebruiker van de brug.'	Dit is incorrect. Dat soort eisen is onderdeel van de normen en richtlijnen die gehanteerd werden bij de bouw.	De Onderzoeksraad stelt in deze paragraaf dat de eisen die de gemeente stelde, grotendeels overeenkomen met normen en richtlijnen. Daar waar deze niet voorzien in de veiligheid van de gebruiker, stelde de gemeente geen aanvullende eisen.
8	Nabestaanden	3	n.v.t.	Toevoeging: De eerste slagbomen van de fiets- en de autobrug, komende vanaf de westkant (Havenbuurt), staan parallel aan elkaar. De tweede en laatste slagbomen (van de fiets- en autobrug) zijn ruim 10 meter van elkaar verwijderd. De slagboom van de autobrug ligt verder dan die van de fietsbrug. De weg kent een flauwe bocht naar rechts. Hierdoor zien sommige fietsers en voetgangers de openstaande slagboom van de autobrug aan voor die van de fietsbrug. Wanneer de waarschuwingsgeluiden klinken voor het neergaan van de slagbomen, kan het zijn dat fietsers/voetgangers midden op de brug voor (wat leek op) de stopstreep gaan wachten. Dit is echter halverwege de brug, wat gevaarlijke situaties kan opleveren als de brugwachter niet ingrijpt. Een dergelijk voorval is al enkele keren gebeurd, zo blijkt uit getuigenverklaringen.	Dit draagt mogelijk bij aan de verwarring van fietsers over hun positie op de brug. De Raad heeft niet alle mogelijke bronnen van verwarring beschreven, maar een aantal factoren genoemd die verwarring bij fietsers aannemelijk maken.
9	Brugbedienaar	2.3	Om 11:41:33 geeft de bedienaar alsnog het commando 'stop brugproces'	Dit klopt niet. De bedienaar heeft maximaal vijf seconden na het commando 'sluit brug' het commando 'stop brugproces' gegeven. Zie proces-verbaal politie, getuigen, monteurs en zelfs de politie zegt dit.	De tijd 11:41:33 is de tijd uit de logs van lessenaar 3 en deze wordt ook bevestigd door de meldingen in de SCADA-logs voor de Den Uylbrug. Dezelfde logs geven aan dat om 11:41:06 het commando is gegeven om de brug te sluiten. De camerabeelden van het ongeval geven aan dat de sluitende brug ongeveer 25 seconden lang beweegt. Voor de duidelijkheid is de tijd 11:41:06 in het rapport toegevoegd.