

Bijlage 2

Voortgangsrapportage II RI&E Havendienst

1 september 2020

Inleiding

Adviesbureau Intergo heeft in 2019 een risico inventarisatie & evaluatie (RI&E) opgesteld over de Havendienst. Op 16 januari 2020 is de rapportage (plus bijlagen) samen met het plan van aanpak verbetermaatregelen in de raadscommissie Beheer besproken. In mei heeft het college een eerste voortgangsrapportage vastgesteld. Dit stuk is de tweede Voortgangsrapportage RI&E Havendienst.

De gemeente werkt aan maatregelen om geconstateerde risico's bij de Havendienst weg te nemen of, als dat niet geheel kan, zoveel als mogelijk te verminderen. De grootste risico's en risico's met grootste gevolgen hebben hierbij prioriteit in de aanpak van de maatregelen. De risico's zijn qua prioriteit geclassificeerd in rood, oranje, geel en groen.

Rode risico's

Op 1 september 2020 zijn voor 20 van 24 rode risico's maatregelen genomen. Nog niet alle beheersmaatregelen zijn gevalideerd. Deze validatie staat in planning of we wachten op de resultaten van enkele validatie, zoals de validatie van het scheepvaartmanagement op het Havenkantoor.

De urgente risico's waren geclassificeerd als rood risico omdat het gevolg van het optreden van het risico groot is. Deze risico's moesten op korte termijn worden verholpen of anders beheerst met een tijdelijke beheersmaatregel tot de definitieve maatregel kan worden geïmplementeerd. In sommige gevallen was en is een oplossing niet meteen voor handen. Voorbereiding voor nader onderzoek en afstemming vergde tijd en vanwege de Coronamaatregelen was er soms sprake van uitloop in planning en tijd.

Openstaande vier rode risico's:

- Prinsenbrug, Omdat er vanaf de bedienruimte onvoldoende zicht is, wordt er ondersteuning geboden dmv camera's. Desondanks zijn er nog blinde vlekken (onder de brug bij doorvaart, achter brugdekken als deze openstaat). Hier moet nog een extra camera worden geplaatst. Beeld weergave is slecht en niet logisch gepositioneerd, dit is inmiddels verbeterd. Monitoren zijn vervangen. Risico van te weinig zicht wordt verhoogd bij grote werkdruk. De werkdruk is verlaagd door een betere verdeling van taken door het verplaatsen van het scheepvaartmanagement naar het Havenkantoor.
- Bij de Gravenstenenbrug zijn de hekjes geplaatst en geautomatiseerd, hierdoor is het risico voor beknellen van passanten sterk verlaagd want deze worden op veilige afstand tegen gehouden door de hekjes. Gevolg is dat het plaatsen van een spiegel minder urgent is geworden maar nog wel noodzakelijk. De spiegel zal medio september worden geplaatst.

- De verkeerssituatie rondom de Langebrug veroorzaakte twee rode als meerdere oranje risico's. De Langebrug is moeilijk te bedienen vanwege de combinatie enkele slagboom bij het tweezijdige fietspad. De kans bestaat dat fietsers opgesloten kunnen raken tussen de slagbomen. Het vergt veel inspanning van de brugwachters om dit te voorkomen. Er wordt een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd om verbetermaatregelen in kaart te brengen voor een definitieve oplossing. Vooruitlopend hierop is de fietsverkeerslichteninstallatie aangepast, zodat het risico enigszins is beperkt.
- Bij de Buitenrustbrug is aangegeven dat de slagbomen aan de westzijde te dicht op de doorvaartopening staan. Hierdoor zou een kind onder de slagboom door kunnen kruipen en vrij snel in de doorvaartopening kunnen vallen. Echter voldoet de plaatsing van de slagbomen wel aan de NEN8767 ontwerpnormen beweegbare bruggen. Dit risico wordt nogmaals getoetst door bureau VHP/Witteveen en Bos voor een second opinion. Hun advies wordt medio september verwacht.

Oranje risico's

Tijdens de inventarisatie zijn 89 punten aangetroffen die op redelijk korte termijn moesten worden aangepakt; de oranje risico's. In 2020 is hiervoor budget beschikbaar gesteld. Inmiddels zijn 50 van de oranje risico's opgelost, waarbij voor een deel validatie nog dit najaar plaats moet vinden. Aan het einde van dit jaar moeten alle oranje risico's zijn opgelost. De in de tabel onder deze tekst vermelde risico's hebben in de aanpak urgentie omdat ze op diverse bruggen optreden.

Bij zeven van de oranje risico's zijn niet directe beheersmaatregelen mogelijk, dit gaat om gedrag van de gebruikers die signalen en bebording negeren. Er zijn wel extra spandoeken met waarschuwingsteksten opgehangen, er wordt geflyerd met informatie over de spelregels op het water en er vindt toezicht en handhaving plaats, maar onordentelijk gedrag blijft aanwezig bij een deel van de vaarweggebruikers.

De bedienprocessen bij punt 2 hieronder zijn in concept beschreven. Vanwege krapte in bezetting heeft voortgang in het hoogseizoen stil gelegen. Een werkgroep heeft de draad nu weer opgepakt.

	Risico	Verbetermaatregel	Planning
1	5x in totaal genoemd Schoterbrug, Waarderbrug Prinsenbrug werkbelasting	Verplaatsen scheepvaartmanagement naar Havenkantoor	Scheepvaartmanagement is verplaatst in week 14. Onderzoek taakbelasting heeft plaatsgevonden in week 33 en 34. We zijn in afwachting van uitkomst onderzoek ten behoeve van validatie van de maatregel
2	8x genoemd	Eerst huidige bedienproces	Validatie in oktober 2020



	Geen uniforme bediening	beschrijven bedienprotocol beschrijven Plan van eisen bedienconsole opstellen. Technisch ontwerpen Vorbereiden produceren Inbouwen.	Oktober 2020 november 2020 Medio december gereed. Medio januari 2021 gereed Medio maart 2021 gereed Nog nader of te stemmen route overleg
3	8x genoemd lokaal zicht is slecht	Plaatsen van extra camera's en of spiegels	LocatieOnderzoekRapportage is net gereed. Afhankelijk hiervan is definitieve planning te maken i.v.m. technische uitdagingen.
4	2 x Uitglijden en verdrinken	Instructies en zwemvesten in de brugwachtershuisjes aanbrengen waar dit risico van toepassing is Het aanbrengen van drenkelingtrappen is geen beheersmaatregel uit de RI&E maar is wel noodzakelijk	zwemvesten zijn besteld en geleverd. Instructie voor gebruik opstellen en training organiseren met de nieuwe BHV organisatie, oktober 2020. Drenkelingtrappen programmeren voor 2021 Offerte traject is gestart.

Gele risico's

Tijdens de inventarisatie zijn de onderzoeker gestuit op 119 risico's die binnen 2 jaar verholpen moeten worden. Vanwege het combineren met andere werkzaamheden zijn inmiddels 70 van de 119 gele risico's gereed. Voor de start van het nieuwe scheepvaart seizoen 2021 zijn dat er 97 en aan het einde van 2021 moeten alle gele risico's zijn opgelost. In 2021 is budget voor maatregelen op de nog openstaande risico's beschikbaar. De meest urgente risico's zijn:

	Risico	Verbetermaatregel	Planning
	12x Onvoldoende zicht	Door het vervangen of bijplaatsen van camera's het zicht verbeteren	LocatieOnderzoekRapportage is net gereed. Afhankelijk hiervan is definitieve planning te maken i.v.m. technische uitdagingen.
	2 x procedures voldoen niet	Herschrijven procedures	Dit duurt langer dan voorzien vanwege capaciteitsgebrek in het hoogseizoen 31 december is nu de streefdatum voor gereedmelding.

Groene Risico's

De groene risico's betreft het CE markeren van al onze beweegbare bruggen. Hiervoor moet nog behoorlijk wat werk worden verzet. CE markering schrijft een opbouw van een technisch constructie dossier voor. Alleen de Figebrug en de Buitenrustbrug voldoen hier momenteel aan. Dit zijn ook de enige twee bruggen die een CE-markering hebben of hiervoor geschikt zijn.

Bij alle andere bruggen moet het archief worden uitgeplozen op beschikbaarheid van adequate benodigde tekeningen en worden gecontroleerd met de werkelijkheid buiten. Er zijn circa 10.000 tekeningen opgenomen in het archief. Er is nog geen goed beeld hoe moeilijk of makkelijk het is om na te gaan of er beschikbare tekeningen zijn opgenomen in het archief die voldoen aan de actuele eisen van vandaag de dag.

Dit jaar vindt groot onderhoud plaats aan de Gravenstenenbrug waarbij ook het dossier en installatie op orde wordt gebracht voor verkrijgen van CE-markering. Het groot onderhoud aan de Schouwbroekerbrug is ingepland in de winter 2021-2022, waarbij CE-markering ook wordt meegenomen.

Bij de Prinsenhofbrug, de Langebrug en de Catherijnebrug moet ook tussen nu en vier jaar groot onderhoud plaatsvinden. Hierbij dienen de verouderde elektrische installaties te worden vervangen. En dan geldt ook het uitgangspunt van het voldoen aan CE-markering.

Het meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP) beweegbare bruggen is in afrondende fase. Alle benodigde maatregelen en ingrepen zijn aangeleverd om te worden geprogrammeerd in het meerjaren groot onderhoudsprogramma (MJGP) van de gemeente Haarlem.