

Inleiding

De Algemeene Schippersvereniging (ASV) uit in haar insprekbijdrage zorgen over het raadsvoorstel 'Optimalisatie van de bediening van de beweegbare bruggen'. De zorgen gaan met name over de serviceverlening aan de beroepsvaart, de veiligheid van de bedienwijze, de doorlooptijd van de brugbediening, de kosten en het aan het raadsvoorstel onderliggende onderzoek.

Hieronder reageert het college op deze punten op verzoek vanuit uw raadscommissie Beheer, bij de behandeling van de nota op 14 januari 2021.

Raadsvoorstel samengevat

Aanleiding voor het raadsvoorstel is een uitgevoerde risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) op het werk van de Havendienst. Hieruit is naar vormen gekomen dat er veiligheidsrisico's zijn bij de bediening van onze bruggen. Naast andere genomen maatregelen en maatregelen in uitvoering is geconcludeerd dat de belangrijkste structurele veiligheidsmaatregel is om de bruggen over het Noorder en Zuider Buiten Spaarne op afstand te gaan bedienen.

Het raadsvoorstel komt erop neer om van de drie bruggen die nu met behulp van camerabeelden vanaf de naast gelegen brug op afstand worden bediend, zes bruggen te maken die bediend worden vanuit een centrale bedienpost met een gelijke werkwijze conform de veiligheidseisen.

Onze externe nautische deskundige adviseurs Antea Group en Intergo concluderen dat daarbij: de veiligheid wordt versterkt, de Havendienst meer doelmatig, efficiënt en effectief haar rol kan invullen en dat de toezicht en handhaving op het water toeneemt.

De serviceverlening aan beroeps- en pleziervaart blijft minimaal gelijk. De doorstroom voor water- en landverkeer kan worden verbeterd.

De in het raadsvoorstel opgenomen kosten beslaan een investering van € 1,6 miljoen.

Deze investeringskosten zijn door de gemeenteraad in het investeringsplan reeds opgenomen.

Serviceniveau scheepvaart niet ter discussie

In het voorstel aan de raad wordt het serviceniveau aan de scheepvaart niet ter discussie gesteld.

Sterker nog, er is specifiek gekeken hoe de doorvaart door Haarlem het beste (efficiënt, veilig) kan plaatsvinden. Dit is een specifiek criterium geweest om de bedienvarianten te kunnen afwegen.

Bij de bediening in Haarlem heeft de beroepsvaart altijd een hoge prioriteit. Uitgangspunt is dat het serviceniveau minimaal gelijk blijft.

Doorlooptijd bediening

Er worden nu drie bruggen op afstand bediend. Er zijn geen significante verschillen in de bedientijd met de andere bruggen vanuit het bedienproces.

De verkeerssituatie, de aandrijving en vorm van de brug, en de aandrijving van de slagbomen bepalen in zeer hoge mate de tijd die nodig is voor het openen en sluiten van de bruggen. En die veranderen niet. Die staan los van de keuze voor lokaal of centraal bedienen.



Bij het bedienen van de bruggen moeten de bedienstappen en kijkstrategie ingericht zijn op de gestelde zichteisen. Juist deze aspecten brengen nu risico's op veiligheid met zich mee. Die veiligheidsrisico's worden gereduceerd met het centraal op afstand gaan bedienen van de bruggen. Of de bedientijd hierdoor iets langer of juist korter gaat duren is hooguit een secondespel. Dit blijkt ook uit ervaringen van andere waterbeheerders. De tijd die nodig is in het bedienproces wordt juist genomen voor een veilige bedienwijze.

Bij een centrale bediening geldt juist een voordeel voor het verkorten van de gemiddelde bedientijd. Nu worden drie bruggen op afstand bediend vanaf de naast gelegen brug. Wanneer nu de brugbedienaar twee bruggen tegelijk moet bedienen, dan zal de scheepvaart bij een van de bruggen moeten wachten. Het is immers niet veilig om twee bruggen tegelijk te bedienen. Bij een centrale bediening op afstand zijn er meer brugbedienaren aanwezig. En kunnen de bruggen verdeeld bediend worden. Dit verkort de gemiddelde wachttijden voor het scheepvaartverkeer.

De ASV verwijst als voorbeeld naar de situatie bij de Provincie Noord-Holland. Zoals in onze raadsnota genoemd, had de provincie haar bediening uitbesteed aan een externe partij. En die leverde ondermaats. Daardoor ontstonden ook vertragingen. Dat staat dus los van lokaal of centraal bedienen. Wij blijven de bruggen gewoon bedienen met de brugbedienaren van de Havendienst, dus daarin treden geen problemen op zoals bij de provincie.

De inzet van ICT bij centrale bediening

De ASV stelt in haar bijdrage: "Bedienaren, een besparing. ICT'ers nodig!"

In Haarlem worden nu en straks de bruggen bediend door de brugbedienaren van onze Havendienst. Er komt geen ICT'er aan te pas.

Ook in de huidige situatie worden de bruggen technisch aangestuurd met gebruik van soft- en hardware. De bruggen worden al lang niet meer hand gedraaid. Nu zijn er voor de bruggen over Noorder en Zuider Buiten Spaarne drie verschillende bedieningssystemen. Naast dat dit een veiligheidsrisico met zich meebrengt omdat een bedienaar zich in het systeem kan vergissen, moet deze ICT-techniek driemaal individueel beheerd en onderhouden worden. Bij het overgaan naar een centrale bediening op afstand, dan geldt voor de bruggen over Noorder en Buiten Spaarne straks één bedienwijze ondersteund met één gelijksoortige ICT-techniek. Er is in die zin eerder sprake van afname van ICT, dan van meer ICT.

Kostenbesparing is niet het uitgangspunt geweest voor het raadsvoorstel. Wel blijkt dat door meer doelmatig, effectief en efficiënt te kunnen gaan werken, 1 fte capaciteit kan verschuiven van bediening naar toezicht en handhaving op het water. Hetgeen ook de scheepvaart ten goede komt.

De kosten voor ICT zijn voor het raadsvoorstel gebudgetteerd en in de genoemde investering opgenomen.

Raadsvoorstel op basis van onderzoek, betrokkenheid van collega waterbeheerders en eigen team Havendienst

De ASV stelt in haar bijdrage: “Evalueer bedienen op afstand, want dit lijkt niet ter discussie te staan.”

Deze oproep van het ASV is een oproep richting de Rijksoverheid om hier op landelijk niveau met de vaarwegbeheerders naar te kijken.

In Haarlem is door de nautische deskundige bureaus Antea Group en Intergo onderzoek uitgevoerd en advies uitgebracht, zonder een voorkeur vooraf. De aanpak is geweest om veel ervaring en evaluatie uit het land samen te brengen met de eigen ervaring van de Havendienst. Daarbij zijn partijen geïnterviewd die wel hebben gekozen voor bediening op afstand, niet hebben gekozen voor afstandsbediening, de OVV is geïnterviewd en de medewerkers van de Havendienst zijn geïnterviewd en hebben kunnen reageren op concepten van het adviesrapport.

Kortom, met een open blik is de analyse gedaan. Daarna zijn er conclusies getrokken en is er advies uitgebracht.

Het raadsvoorstel is daarna opgesteld en is in de ogen van het college genuanceerd, waarbij deels afstandsbediening en deels lokale bediening wordt voorgesteld.

In het onderzoek is nadrukkelijk gekeken naar incidenten en kennisontwikkeling in het land. Zo blijkt het laatste incident in Zaanstad niet veroorzaakt omdat die brug op afstand is bediend. De OVV concludeert in haar rapport hierover dat: “Het echtpaar was voorafgaand aan de daadwerkelijke brugopening anderhalve minuut duidelijk zichtbaar op de in de centrale bedieningspost gepresenteerde camerabeelden.” “Er is een menselijke fout gemaakt.”

Bij de beoordeling van het aspect veiligheid is voor de adviesrapportage gebruik gemaakt van de zogenaamde “Human Factors toetsmethodiek veiligheid beweegbare objecten”. Deze toets is door Intergo ontwikkeld in opdracht van platform ‘Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders en Water Ontmoet Water (WOW)’, gebaseerd op advies van Onderzoeksraad Voor de Veiligheid (OVV). In opdracht van Platform WOW is Intergo op dit moment ook actief om te komen tot een landelijk kader voor het bedienen van beweegbare bruggen, wederom op advies van het OVV. Deze expertise van Intergo is ook verwerkt in hun advies aan de gemeente Haarlem bij het tot stand komen van het raadsvoorstel.