



Aan Leden van de raadscommissie Beheer
Datum 24 november 2020
Onderwerp Toelichting bedienwijze Prinsenbrug en verkeersmaatregelen op basis RI&E Havendienst (2018)
Van Edwin Bakker, edwinbakker@haarlem.nl, 06 46215136

Op 12 november heeft burgemeester Wienen tijdens de vergadering van de raadscommissie Beheer over het raadsvoorstel voor optimalisatie van de bedienwijze van de beweegbare bruggen toegezegd de commissie schriftelijk te informeren over de verkeersmaatregelen naar aanleiding van de RI&E Havendienst (2018), specifiek gaat het om maatregelen rond de verkeerssituaties bij de Prinsenbrug, Langebrug en Buitenrustbruggen.

RI&E 2018: Toelichting bediening Prinsenbrug en spoorbruggen

Voor het openen en sluiten van zowel de spoorbruggen als de Prinsenbasculebrug zijn er 6 minuten beschikbaar. Met name in de zomer is dit een grote uitdaging om dit proces in te plannen en het veilig te laten verlopen. Als brugwachter moet je een opening aanvragen bij de verkeersleider van ProRail. Je krijgt dan groen licht en moet dan de spoorbruggen openen. Omdat het in de zomer zowel drukte op de vaarweg als op de weg aanwezig is moet je eigenlijk de brugbediening van de basculebrug starten terwijl de spoorbruggen nog aan het openen zijn. Het is zeer onwenselijk meerdere bruggen tegelijk te bedienen, omdat je zicht moet houden op de bewegende delen. Daarnaast komt het dan ook nog voor dat ook de hefbrug moet worden bediend om al het vaarverkeer te kunnen verwerken. Fietzers en voetgangers laten zich moeilijk stoppen door een rood licht en dan nog de brug moeten openen, dan kunt u zich voorstellen dat het een behoorlijke uitdaging is om dit ordentelijk en veilig te laten verlopen. Dit alles binnen 6 minuten door een brugwachter te regelen.

Kunnen er dan geen 2 brugwachters de bediening lokaal uitvoeren?

Dit betekent dan extra benodigde formatie, die niet in de huidige capaciteit beschikbaar is.

Verder is er geen ruimte voor een tweede bedienaar in het brugwachtershuisje op basis van Arbowetgeving. Het huisje moet dan vergroot worden.

Wanneer de Prinsenbrug en de spoorbrug op afstand zouden worden bediend dan kan de bascule door de ene brugwachter worden bediend en het spoor door de andere brugwachter. Zo kan elke brugwachter zich focussen op de te openen brug(gen).

Toelichting zicht Prinsenbrug

RI&E 2018: Bij lokale bediening zijn blinde vlekken aanwezig welke kunnen worden opgelost met meerder beelden vanuit cameraondersteuning of spiegels. Beide oplossingen zijn niet ideaal.

Vanuit het onderzoeksrapport van Antea en Intergo over de bedienwijze van de bruggen wordt afgeraden camerabeelden te combineren met live beelden. Zeker als het om meerdere ondersteunende beelden gaat. Bij een afstandsbediening is de gehele brug in beeld gevat met camerabeelden en staan deze aaneengesloten recht voor de brugbedienaar. Zo wordt er een duidelijk overzicht van de situatie geprojecteerd.

In de technische sessie voor de commissie Beheer op maandag 30 november zal Intergo hierop een verdiepende toelichting geven.



Maatregelen verkeerssituatie t.o.v. bedienwijze

Maatregelen rond de verkeerssituaties staan los van de bedienwijze van de bruggen. Dit wil zeggen dat ongeacht de brug (lokaal) op zicht of vanuit camerabeelden (op afstand) bediend wordt, de verkeerssituatie daarop niet specifiek hoeft te worden aangepast. De verkeersmaatregelen komen voort uit de geconstateerde risico's vanuit de RI&E Havendienst (2018).

Risico's verkeerssituatie Prinsenbrug

1. RI&E 2018: De regeling van de verkeerslichten klopt niet met het brugbedieningsproces.
Maatregel: De VRI-installatie en regeling zijn in de zomer van 2019 vervangen. Vanuit de ervaringen 2^e helft 2019 en in 2020 zijn er mogelijkheden voor een verdere verbeterslag geconstateerd. Maandag 16 november 2020 heeft een evaluatieoverleg tussen de softwareschrijvers van het VRI programma en de Havendienst plaatsgevonden. In het programma worden aangegeven knelpunten verwerkt en naar verwachting opgelost. Deze update wordt eind 2020 verwacht.
Actie: Nog verifiëren en te valideren.
2. RI&E 2018: Links afslaand verkeer vanaf de Friese Varkensmarkt word niet geïnformeerd over een aanstaande brugopening.
Maatregel: Er is opdracht verstrekt om een bruglicht aan het viaduct van ProRail te hangen. ProRail moet toestemming verstrekken om het licht te mogen plaatsen.
Actie: Mondeling heeft ProRail dit toegezegd, formeel moet dit middels een vergunningsprocedure nog worden vastgesteld.
3. RI&E 2018: Er is te weinig opstelruimte voor fietsers komende vanaf de Oudeweg.
Maatregel: Bij de installatie en regeling van de VRI medio 2019 is opgenomen dat de fietsers een keer extra groenlicht krijgen. De ruimte is dan vaker vrij om de slagboom veilig te laten dalen.
Aanvullend wordt onderzocht of meer opstelruimte gecreëerd kan worden bij het kruispunt Spaarndamseweg/Prinsen Bolwerken en Prinsenbrug. Hiervoor wordt een situatieschets gemaakt. Indien blijkt dat meer opstelruimte realiseerbaar is, zal de uitvoering geprogrammeerd worden.
Actie: Is inmiddels geverifieerd en dient nog te worden gevalideerd.
4. RI&E 2018: Fietsers en autoverkeer met name vanuit de oostelijke richting negeren het rode bruglicht. Het gevolg is dat men uiteindelijk voor het rode verkeerslichting kruising Spaarndamseweg moet wachten. Daar is niet voldoende opstelruimte (zie 3).
Maatregel: 1) Met de maatregel uit het vorige risico (3) voorkomen we een deel van dit negeren van het rode licht.
2) Er is een voorstel in overlegfase met de verkeerskundigen voor het vervangen van het rode signaallicht voor het verkeer door een verkeerslicht. Idee is om dit eerst als pilot tijdelijk in te stellen. Na evaluatie kan dan definitief besluit genomen worden.

Inrichting openbare ruimte rondom Prinsenbrug

RI&E 2018: De bereikbaarheid van het Havenkantoor is zeer lastig en risicovol. Rondom het havenkantoor is geen veilige oversteek mogelijkheid aanwezig.

Maatregel: Een oplossing zou kunnen zijn het voetpad over de Vrouwebrug langs het Spaarne te verbreden. Door deze aanpassing kan er ook meer opstelruimte bij het verkeerslicht bij de Prinsenbrug ontstaan. Vervolgens zal bij het kruispunt ruimte moeten worden gevonden om veilig over te kunnen steken. Hiervoor zijn twee opties waarvan de meest voor de hand liggende optie is over te steken richting de bolwerken. En tegelijk met de fietsers.



Kantttekeningen bij deze oplossingsrichting: 1) Er moet hier goed worden gekeken naar de draaicurven van vrachtwagens die rechtsaf vanaf de Prinsenbrug de Spaarndamseweg op willen. 2) De komende maanden vindt onderzoek plaats naar de ontwikkeling van het Havenkantoor, ook locatieonderzoek vindt plaats. Als blijkt dat het Havenkantoor een andere locatie krijgt, dan moet afgewogen worden of een te nemen uitvoeringsmaatregel de ingreep en investering rechtvaardigd.

Risico's verkeerssituatie Langebrug

1. RI&E 2018: Zeer drukke brug waarbij langzaam verkeer (fiets, brommers) aan 1 zijde gaat. Er moet hakkend bediend worden met de slagbomen om wegdek vrij te krijgen. De brugwachter komt eerst aanfietsen en moet dan vervolgens een beeld van de situatie opbouwen. Dit gebeurt onder druk wanneer scheepvaart ligt te wachten.
Actie: Er loopt een onderzoek naar mogelijke verbeteringsmogelijkheden.
2. RI&E 2018: Langzaam verkeer negeert zeer regelmatig signalering waardoor er kans is op contact met slagbomen of opgesloten raken binnen af te sluiten gebied. Dit wordt versterkt door het ontbreken van goede afsluiting van langzaam verkeer (aan oostzijde ontbreekt aanrijboom). Aan de zijde waar de afrijboom ontbreekt, staat bovendien de signalering verkeerd gericht (je kunt het niet zien vanaf de Antoniestraat).
Actie: De signalering is aangepast. Eenvoudige oplossingen zijn verkend maar de complexe situatie maken die lastig. Er loopt een onderzoek naar mogelijke verbeteringsmogelijkheden.
3. RI&E 2018: Rondom de brug komen veel kanalen bij elkaar, waarbij er kans is op aanvaringen. Er zijn bijna ongevallen gemeld. Door beperkt zicht op de kanalen is het lastig voor de brugwachter in te schatten of het veilig is om doorvaart te geven bij een brugopening.
Actie: Havendienst is gestart met het proces om eenrichting vaarverkeer in te richten (vanaf Spaarne naar Vissersbocht). Er is bij de bewoners gevraagd hun zienswijze op dit voorstel kenbaar te maken. Een verkeersbesluit is nu in voorbereiding.

Risico's verkeerssituatie Buitenrustbrug

1. RI&E 2018: Niet al het snelverkeer wordt door middel van lichten en een stopstreep tegengehouden om de toegang naar de brug te betreden.
Actie: Voorjaar 2021 (ivm benodigde weerscondities) worden stopstrepen op het voetpad en fietspad aangebracht.
2. RI&E 2018: Tijdens bediening kan verkeer vanaf Rustenburgerlaan oprijden tot aan de slagboom. De VRI is blijkbaar niet gekoppeld aan de brugbediening. Bij de brug staat echter geen stopstreep.
Actie: De stopstrepen zijn aangebracht en VRI is gekoppeld.
3. RI&E 2018: De VRI van Rustenburgerlaan lijkt niet correct ingekoppeld
Actie: VRI is na de risico-inventarisatie vervangen en ingekoppeld. Daarmee zijn de risico's beheerst.



4. RI&E 2018: De brugwachters kunnen lastig kunnen oversteken, zeker met hun fiets aan de hand.
Actie: Er is gekeken naar een pauze mogelijkheid in de VRI regeling tussen 2 verkeersstromen in. Dit blijkt een lastige opgave omdat de VRI de verkeersstromen meet en daar zijn regeling op aanpast. In 2021 wordt het fietsenhok verplaatst naar de overkant (zuidzijde). Dan hoeven de brugwachters niet meer met de fiets over te steken. Oversteken aan de zuidzijde gaat makkelijker dan de noordzijde.