

Programma centrale bediening bruggen/sluizen

Voortgangsrapportage 2022



RAPPORT



INHOUD

4	1 Inleiding
6	2 Terugblik
6	2.1 Gebouw
6	2.2 Centrale bediening en reeds aangesloten bruggen/sluizen
7	2.3 Afronding aanbestedingsfase en inrichtingsfase
7	2.4 Evaluatie
8	3 Voortgang aansluiten bruggen/sluizen
8	3.1 Planning op hoofdlijnen
8	3.2 Bruggen bouwteam Istimewa Elektro
9	3.3 Bruggen/sluizen bouwteam Yunex Traffic
9	3.4 Raakvlakprojecten provincie Noord-Holland
9	3.5 Omgevingsmanagement
11	4 Uitdagingen en risico's
11	4.1 Economische situatie
11	4.2 Stremmingen
12	4.3 Top 4 risico's
13	5 Voortgang veiligheid beweegbare bruggen
14	6. Financiën
16	Bijlage 1: Samenvatting evaluatie op doelstellingen
17	Bijlage 2: Planning per brug/sluis

SAMENVATTING

GS hebben op 31 augustus 2021 besloten om in totaal 40 bruggen/sluizen aan te sluiten op de bedieningscentrale in Heerhugowaard en de ambitie te handhaven om ook andere brugbeheerders mee te krijgen. Tot nu toe zijn er 13 bruggen aangesloten en overgedragen. Voor 8 bruggen/sluizen wordt het aansluiten op centrale bediening gecombineerd met renovatie/nieuwbouw projecten. De overige 19 bruggen/sluizen worden uitgevoerd via het project Aansluiten bruggen en sluizen (ABS).

Eind 2021 heeft een aanbesteding plaatsgevonden van twee raamovereenkomsten waarbinnen alle benodigde werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De raamovereenkomsten zijn gesloten met Istimewa Elektro en Yunex Traffic. Deze opdrachtnemers hebben zich in korte tijd het project eigen gemaakt en staan klaar om de bruggen/sluizen seriematig uit te voeren.

Als gevolg van de huidige economische situatie zijn de levertijden van diverse componenten (PLC's en noodstops) extreem lang. De initieel geplande werkzaamheden aan vier bruggen voor de winterperiode '22/'23 kunnen om deze reden niet volledig uitgevoerd worden. Voor twee bruggen wordt nog geprobeerd om deze te realiseren in de periode februari-april 2023. De overige bruggen/sluizen worden in de winters van '23/'24 en '24/'25 gerealiseerd. Echter, indien de levertijden lang blijven, dan is een extra winterseizoen hoogstwaarschijnlijk nodig. Het programmeren van de gewenste stremmingen met de diverse stakeholders is daarom tevens een uitdaging. De relatie met de stakeholders is goed.

De actie om met andere brugbeheerders te onderzoeken of machinerichtlijn (MRL) ruimte biedt voor een meer praktische interpretatie heeft geleid tot recent beschikbaar gestelde CROW-richtlijn. Deze CROW-richtlijn wordt nu door o.a. de provincie Noord-Holland in de praktijk gemotiveerd toegepast en daarmee wordt helder wat deze richtlijn in de praktijk gaat betekenen. Bij dit onderzoek is meerdere keren afstemming geweest met de Arbeidsinspectie en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

In de 2e begrotingswijziging 2022 ligt ter besluitvorming voor om het project financieel te splitsen in een krediet voor de nog aan te sluiten bruggen/sluizen en krediet voor de reeds aangesloten bruggen en de bedieningscentrale. Door deze splitsing kan het eerste deel financieel worden geactiveerd en worden afgeschreven.

De prijsstijgingen lijken voornamelijk op te vangen te zijn binnen het onvoorzien.



Aalsmeerderbrug

INLEIDING

Het programma centrale bediening bruggen/sluizen staat op de lange termijn agenda van de commissie Mobiliteit. Deze voortgangsrapportage geeft inzicht in de stand van zaken van het programma centrale bediening bruggen/sluizen. Deze rapportage betreft de periode april 2021 tot en met begin juli 2022 en bevat aanvullend een samenvatting van de bouwteam evaluaties gehouden in september 2022.

Doelstelling

Hoofddoelstelling van de centrale bediening van bruggen en sluizen is om het vervoer over water te stimuleren. De scheepvaart heeft gemak van verruiming van de bedien- en daarmee doorvaarttijden. Dit zorgt voor een afname van de belasting van de wegen, waardoor ook de doorstroming van het verkeer verbetert.

Naast deze hoofddoelstelling is er een aantal subdoelstellingen voor de centrale bediening, namelijk:

- Een veilige en uniforme bediening;
- Een traject-aanpak voor de scheepvaart (scheepvaartbegeleiding);
- Eén aanspreekpunt (de centrale) voor de vaarweggebruikers;
- Uitbreiding van de bedientijden (op termijn mogelijk 24-uurs bediening);
- Efficiënt bedienen van de bruggen en sluizen.

Besluitvorming Staten

De relevante besluitvorming voor de huidige fase van het programma centrale bediening bruggen/sluizen betreft:

- 22 mei 2020 zijn de Provinciale Staten geïnformeerd over de gekozen korte termijn aanpak (aansluiten 12 bruggen) en hebben de Staten een besluit genomen over het opstarten van een nieuwe aanbesteding (besluitnr. 1427711/1427720).
- 31 augustus 2021 hebben de Gedeputeerde Staten (op basis van de opgestelde ambtelijke rapportage met vervolgsценario's) besloten om (besluitnr. 1690105/1690268):
 1. De ambitie te handhaven en in totaal 40 bruggen/sluizen aan te sluiten op de bediening centrale in Heerhugowaard. De vier bruggen/sluizen die vanuit trajectbediening beter bij Zaanstad of Amsterdam passen niet aan te sluiten op de bediening centrale in Heerhugowaard.



Kraspolderbrug

2. De ambitie te handhaven om ook andere brugbeheerders mee te krijgen in de ambitie om een veilige, vlotte en efficiënte brugbediening in Noord-Holland te realiseren en hiervoor een inventarisatie te voeren bij andere brugbeheerders om eventueel aan te sluiten op de bediening centrale in Heerhugowaard.

Kennis te nemen van:

3. De noodzaak om de komende jaren te voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen zoals opgenomen in de Machinerichtlijn;
4. Dat bij het ombouwen naar centrale bediening er ook voldaan moet worden aan de Machinerichtlijn en dat een gecombineerde uitvoering technisch en financieel veel voordelen biedt.

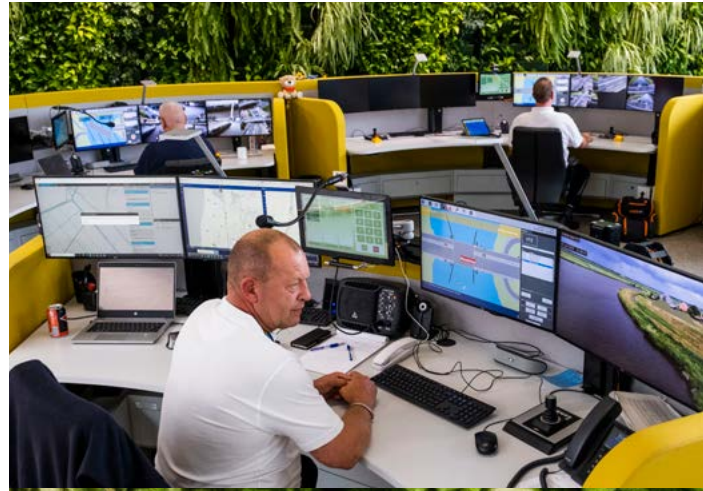
Korte toelichting op de GS-besluiten:

- Het voldoen aan de Machinerichtlijn is een wettelijke verplichting en is ter bevordering van veiligheid van gebruikers en medewerkers. Op basis van praktijkervaring bij twaalf bruggen is er een goed beeld ontstaan van de werkelijke kosten. Gedeputeerde Staten hebben hiervan kennisgenomen en hebben een kredietaanvraag opgenomen in het iMPI/begroting 2022.
- Gedeputeerde Staten hebben besloten om door te gaan met centrale bediening omdat dit bijdraagt aan de doelen om binnenvaart te stimuleren, trajectbediening toe te passen en te zorgen voor een veilige en efficiënte bediening. Daarnaast biedt centrale bediening ook kansen op het gebied van bijvoorbeeld Smart Mobility. De extra investering die nu benodigd is, wordt door lagere jaarlijkse bedienkosten over 15 jaar terugverdiend.

TERUGBLIK

2.1 GEBOUW

In december 2018 is Weg & Waterhuis de Langebalk officieel geopend. Het Weg & Waterhuis is een steunpunt waar het dagelijks beheer voor weg en water bij elkaar komt. De weginspecteurs, gladheidbestrijders en bedienaren werken er samen op één locatie. Duurzaamheid was een belangrijk uitgangspunt bij de bouw en inrichting van het steunpunt. Bovendien is het gebouw ook het eerste energie neutrale provinciegebouw. Het gebouw is formeel overgedragen aan de beheerder.



bedienaren in het weg- en waterhuis in Heerhugowaard

Beheer

Sinds opening is het beheer van het gebouw tot 1 juli 2022 uitgevoerd door EQUANS. Vanaf 1 juli 2022 wordt een nieuwe beheeropdracht gesloten met de combinatie Istimewa Elektro/EQUANS. Per 1 juli 2022 valt het beheer onder de per 1 december 2021 gestarte sector Beheer.

2.2 CENTRALE BEDIENING EN REEDS AANGESLOTEN BRUGGEN/SLUIZEN

De centrale bediening is ingericht en operationeel en is één van de grootste bediencentrales in Nederland. De centrale bediening bestaat uit drie clusters. Iedere cluster bestaat uit één coördinatorwerkplek en vier duo-werkplekken voor de bediening van bruggen en sluizen. Dit betekent dat de mogelijkheid bestaat om 24 bruggen/sluizen tegelijk te bedienen.

In de voorgaande periode (t/m april 2021) zijn 12 bruggen aangesloten op centrale bediening (dit is conform GS besluit mei 2020), te weten:

- Twee Zwanen (voorheen Stolperophaalbrug) bij Schagerbrug
- Zijperbrug bij Schagerbrug
- Prinses Amaliabrug bij Westknollendam
- Brug Vrouwenverdriet bij Westzaan
- Kogerpolderbrug bij West-Graftdijk
- Waardbrug bij Kolhorn
- Alkmaarsebrug bij Middenmeer
- Schalkwijkerbrug bij Cruquius
- Bosrandbrug bij Schiphol-oost
- Elsbroekerbrug bij Hillegom/Lisse
- Schipholdraaibrug bij Amstelveen
- Leimuiderbrug bij Leimuiden

In de periode april 2021 tot juni 2022 is daar één brug aan toegevoegd te weten de Leeghwaterbrug A+B. Hiermee zijn er op dit moment dertien bruggen aangesloten.



Schalwijkerbrug



Leeghwaterbrug

Tot slot zijn voor 24 bruggen/sluizen zinkers¹ gerealiseerd en is glasvezel aangelegd voor de koppeling van de bruggen/sluizen aan de centrale bediening. Voor de laatste brug, Brug Ouderkerk, is de glasvezelaansluiting medio 2022 gerealiseerd.

De Leimuiderbrug heeft de laatste periode geregeld storingen. Nadat de brug is aangesloten, moet de brug drie maanden storingsvrij zijn om te worden overgedragen. Dit is ook bij de Leimuiderbrug gebeurd. Na een aantal storingen in de eerste maanden kort na het aansluiten, heeft de brug een langere periode zonder noemenswaardige storingen gefunctioneerd. Nadat er overige onderhoudswerkzaamheden zijn verricht is er weer sprake van storingen. Deze storingen staan los van de lokale of centrale bediening van de brug.

2.3 AFRONDING AANBESTEDINGSFASE EN INRICHTINGSFASE

Eind 2021 heeft een aanbesteding plaatsgevonden van twee raamovereenkomsten waarbinnen alle benodigde werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De raamovereenkomsten zijn gesloten met Istimewa Elektro en Yunex Traffic. Deze opdrachtnemers hebben zich in korte tijd het project eigen gemaakt en staan klaar om seriematig de bruggen/sluizen uit te voeren.

Met beide partijen is er de afgelopen maanden een inrichtingsfase doorlopen. De inrichtingsfase had tot doel om het projectteam te mobiliseren, samenwerkings- en procesafspraken te maken voor het werken in teamverband, de eisen aan het werk vast te stellen, tot een scopeverdeling te komen en diverse documenten te realiseren. Met beide partijen is de inrichtingsfase positief afgesloten.

2.4 EVALUATIE

Begin september 2022 heeft er een interne evaluatie plaatsgevonden. De belangrijkste punten die naar voren zijn gekomen:

- Met de nieuwe aannemers is de juiste kennis aanwezig om een veilige en betrouwbare centrale brug- en sluisbediening te realiseren.
- De met succes afgeronde inrichtingsfase heeft de basis gelegd voor een kwalitatief hoogwaardige en efficiënte samenwerking.
- De externe stakeholders en de beheerder worden vroegtijdig en integraal in de processen meegenomen.
- De gekozen aanpak “werkpakketmethode” heeft geleid tot een geaccepteerd ontwerp voor Brug Vrouwakker en de eerste getekende uitvoeringsovereenkomst binnen taakstellend budget.
- De beschikbaarheid van materialen maakt dat de planning moeilijk te realiseren is. Als beheersmaatregel worden expliciete Go/No-Go momenten opgenomen in het planningsproces.
- Een verbeterpunt betreft de afstemming met gebiedsaannemers tijdens het ontwerpproces en rondom oplevering en overdracht.
- Er wordt onderzocht hoe de gebiedsaannemer nog beter te ondersteunen voor de periode ná de storingsvrije periode.
- De verwachte leercurve per opvolgend brug is bij het tweede en derde brug al zichtbaar.

In bijlage 1 is de samenvatting van de evaluatie op doelstellingsniveau opgenomen. De bijlage omschrijft of de bouwteams al dan niet op de goede weg zijn om de doelstellingen te behalen.

¹ Een zinker is een leiding die een watergang ondergronds kruist en wordt gebruikt om verbinding te leggen tussen beide kanten van de vaarweg.

VOORTGANG AANSLUITEN BRUGGEN/SLUIZEN

Zoals eerder benoemd in de rapportage is de Leeghwaterbrug A+B inmiddels aangesloten.

3.1 PLANNING OP HOOFDLIJNEN

De planning op hoofdlijnen voor het aansluiten van de resterende bruggen/sluizen is:

Mijlpaal	Datum	Status
Publicatie van de geselecteerde partijen die een aanbieding mogen gaan doen.	Mei 2021	Behaald
Voorlopige gunning van het uitvoeringscontract	Eind 2021	Behaald
Start aansluiten van bruggen	Winter '22/'23	Onzeker
Bruggen/sluizen aangesloten op bedienentrale	Winter '24/'25	Loopt
Extra bruggen en sluizen van de provincie Noord-Holland of van derden aan te sluiten op de bedienentrale Heerhugowaard	Winter '26/'27	Onderzoek loopt
Extra bruggen en sluizen van de provincie Noord-Holland of van derden aan te sluiten op de bedienentrale Heerhugowaard	Winter '26/'27	Onderzoek loopt

Voor de actuele programmering per brug/sluis zie [bijlage 2](#).

3.2 BRUGGEN BOUWTEAM ISTIMEWA ELEKTRO

Met Istimewa Elektro is de bouwteamovereenkomst gesloten voor het aansluiten van 10 bruggen. Inmiddels is gestart met de uitwerking van Brug Vrouwenakker en de Kraspolderbrug, waarbij uitwerking Brug Vrouwenakker vooroploopt. Voor beide bruggen is een aanvangsinspectie uitgevoerd welke input is voor de scopebepaling en het opstellen van het definitief ontwerp. Parallel wordt gewerkt aan een veiligheidsdossier, cameraplan en de open detailbegroting. Het is de planning om in september de eerste uitvoeringsovereenkomst (t.b.v. Brug Vrouwenakker) te sluiten.



Brug Vrouwenakker

3.3 BRUGGEN/SLUIZEN BOUWTEAM YUNEX TRAFFIC

Met Yunex Traffic is een bouwteamovereenkomst gesloten voor het realiseren van 9 bruggen/sluizen inclusief het ontwikkelen van de standaard sluis. Naast bruggen gaat Yunex Traffic ook de sluisen aansluiten. In samenwerking met provincie wordt de komende maanden gewerkt aan een standaardontwerp voor sluisbediening op afstand.

3.4 RAAKVLAKPROJECTEN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Tijdens de uitvoering van het project centrale bediening bruggen en sluisen worden in de provincie Noord-Holland ook een 8-tal andere projecten aan bruggen en sluisen gerealiseerd, zowel kleinere onderhoudsprojecten, grote renovaties en nieuwbouw. Om te borgen dat de bruggen/sluizen goed worden aangesloten, zijn er standaard eisen ontwikkeld voor de aansluiting op de centrale bediening. Deze eisen moeten worden meegenomen bij de aanbesteding van toekomstige renovatieprojecten zodat ook deze bruggen en sluisen in de toekomst op uniforme wijze bediend kunnen worden vanuit Heerhugowaard.

3.5 OMGEVINGSMANAGEMENT

De uitwerking van de detailplanning/programmering van de bruggen (zie bijlage 2) gebeurt ook in overleg met de betreffende gemeentes, provincies, waterschappen, direct belanghebbenden en de BLVC-partners, BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicaties. Deze partners zijn de wegbeheerders, vaarwegbeheerders, nood- en hulpdiensten, relevante vervoersbedrijven en belangenverenigingen voor fietsers en wandelaars.

De aan te sluiten bruggen/sluizen zijn verdeeld over 16 locaties waardoor een omvangrijk web aan stakeholders ontstaat, waaronder: 11 gemeentes, 3 provincies, 3 waterschappen, 13 wegbeheerders, 7 vaarwegbeheerders, 6 veiligheidsregio's, diverse belangenverenigingen zoals Schuttevaer, Algemene Schippersvereniging, Waterrecreatie Nederland, Watersportverbond, Beroepsvereniging voor de chartervaart, vele lokale belanghebbenden zoals transporteurs, bedrijven en bewoners, en vele andere stakeholders.

Het project is aangesloten bij RegioRegie: Provinciale afstemming overleggen voor werkzaamheden op de wegen en vaarwegen ("Regieoverleg" voor op de wegen en "Routeoverleg" voor op de vaarwegen).

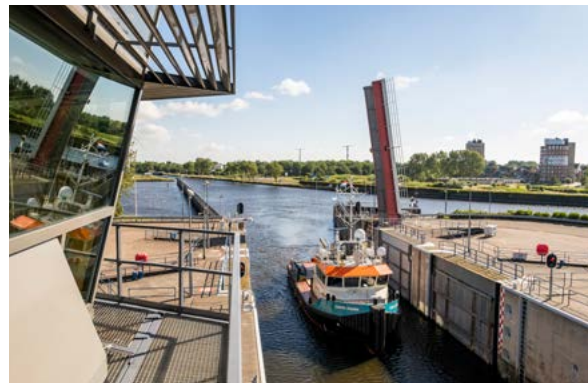
Met beide bouwteampartners is een integrale werkwijze vastgesteld om ervoor te zorgen dat het project naar de omgeving toe een uniforme werkwijze hanteert.

Hierbij wordt het omgevingsmanagement per brug/ sluis gedaan door de bouwteampartners. Vanuit de provincie Noord-Holland wordt op strategisch niveau de regie gehouden op het omgevingsmanagement en worden de relaties onderhouden met object-overstijgende stakeholders (zoals gemeentes, provincies, waterschappen, belangenverenigingen, etc.) onderhouden.

Met Schuttevaer en de Algemene Schippersvereniging wordt minimaal 2 keer per jaar gesproken over diverse onderwerpen, waaronder centrale bediening. Partijen zijn kritisch omdat ze tijdens de werkzaamheden overlast ervaren en daarmee nog niet van de voordelen van centrale bediening genieten.



Tolhuissluis



Koopvaarderschutsluis

Bouwcommunicatie

De bouwcommunicatie over de aansluiting van de bruggen wordt verzorgd door de opdrachtnemers. Zij brengen de stakeholders in kaart en stemmen de lokale gevolgen van de werkzaamheden met de directe omgeving af. De provincie Noord-Holland verzorgt de publiekscommunicatie. Het doel daarvan is het imago van de provincie Noord-Holland versterken door te laten zien wat de provincie Noord-Holland doet (zichtbaarheid) en dat we het veilig doen (betrouwbaarheid).

UITDAGINGEN EN RISICO'S

Het project ABS heeft te maken met een aantal uitdagingen en risico's die van invloed kunnen zijn op de projectdoelstellingen. Deze uitdagingen en mogelijk impact worden hieronder beschreven.

4.1 ECONOMISCHE SITUATIE

Door schaarste aan grondstoffen en verstoringen in wereldwijde logistieke ketens loopt de levering van veel producten momenteel vertraging op met impact op de projectdoelstellingen van het project. In de bouwteamfase met Istimewa Elektro is gebleken dat er enorm lange levertijden zijn op componenten (vb. PLC's, noodstops e.a.), waarbij soms niet eens kan worden aangegeven wanneer deze producten geleverd kunnen worden. Om deze reden heeft het bouwteam moeten besluiten om enkel twee van de vier initieel geplande bruggen uit te voeren tijdens komende winterperiode '22/'23. Binnen het bouwteam wordt gestuurd om de scopebepalingen per brug/sluis te continueren en inkooporders "as soon as possible" te plaatsen.

4.2 STREMMINGEN

De opgave is het goed met de regio afspreken van een logische en duidelijke aanpak per brug of set van bruggen/sluizen. Het vaarverkeer zal daarbij een duidelijke en vooraf bekende stremming kunnen accepteren.

Dit geldt ook voor het wegverkeer, waarbij per brug/sluis gekeken moet worden naar de omleidingsroute die acceptabel moet zijn (gestreefd naar max. tien minuten extra reistijd en geen extreme drukte door omleidingen). De volgende aanpak wordt gevolgd om stremmingen te managen:

- Per brug of sluis wordt een specifieke omgevingsscan opgesteld, waarbij de daarbij horende relevante stakeholders worden benoemd en geïdentificeerd.
- Voor de vaarwegen zal per route het vaarwegverkeer de stakeholders worden benaderd, waarna per vaarweg afspraken gemaakt kunnen worden. In dit geval betreft het met name het Noordhollandskanaal (beroepsvaart en toeristische vaart) en de Amstel (voornamelijk toeristisch vaart). Voor het wegverkeer is dat een andere situatie. Gezien het aantal oeververbindingen in het Noordhollandskanaal, is het daar zaak per brug te beoordelen welke mogelijkheden daar zijn. In overleg met RegioRegie (en verkeerscoördinatiepunt CP) is reeds gemeld, dat de komende jaren diverse bruggen worden omgebouwd en dat daarbij ook stremmingen nodig zijn voor ombouw en aansluiting.
- Een bijzonder geval zijn de vlotbruggen. Dit betreffen smalle en beweegbare bruggen waar verkeer tot twaalf ton mag rijden, samen met fiets- en wandelverkeer. Het is mogelijk om een vlotbrug enige tijd (beperkt aantal weken) te stremmen voor het wegverkeer waarbij voor het fiets- en voetgangersverkeer tijdelijk een pontje gaat varen. De stremming dient uiteraard in overleg met betrokkenen worden gecommuniceerd en afgesproken, waarbij duidelijke omleidingsroutes voor het wegverkeer worden geregeld.
- In overleg met Schuttevaaier wordt bepaald welke beroepsvervoerders in een periode per brug of vaarweg actief zijn. Het is van belang hen te betrekken bij de mogelijke stremmingen en bij problemen heb actief te benaderen, waardoor begrip en handige contacten worden uitgewisseld. De beroepsvaart is gewend met problemen om te gaan, maar willen uiteraard tijdig op de hoogte gehouden worden van mogelijk veranderingen. Een stremming wordt via een Scheepvaartbericht gecommuniceerd. De informatie hiervoor dient door de opdrachtnemer te worden aangeleverd.

- Het recreatief vaarverkeer kan vaak deels onder een gesloten brug door. Dit geldt niet voor lage bruggen en ook de vlotbruggen sluiten de volledige vaarweg af. Verder moet aandacht zijn voor de Staande Mastroute, waarbij de bruggen voor de zeilscheepvaart open moet voor doorgang.
- Het tijdig melden van stremmingen voor het vaarwegverkeer middels de bladen van de recreatievaart (ANWB, lokale kranten, websites voor varende Nederland etc.) is een must om problemen te voorkomen. Dit wordt opgepakt door de communicatieadviseur van de provincie.

Het strategisch programmeren van alle benodigde stremmingen (vaarweg of wegen) alsmede het verkrijgen van de toestemmingen is de verantwoordelijkheid van de omgevingsmanager van de provincie Noord-Holland in combinatie met het bouwteam.

4.3 TOP 4 RISICO'S

Onderstaande lijst aan risico's betreft de actuele top 4 uit het risicodossier voor project ABS.

ID	Ongewenste gebeurtenis	Beheersmaatregel(en)
01	Niet tijdige levering van materiaal	Zeer vroeg uitzoeken en bestellen van kritische materialen. Eventueel alternatieven toepassen. Kijken naar mogelijkheden (tijdelijk) hergebruik van bepaalde onderdelen
02	Benodigde vergunningen voor stremmingen van het weg- en vaarwegverkeer worden niet tijdig verkregen.	Per brug/sluis richten op het minimaliseren van daadwerkelijke hinder (technisch- en projectmanagement) in combinatie met het minimaliseren van de beleving van hinder (omgevingsmanagement).
03	Door prijsstijgingen wordt er een groot beroep gedaan op het onvoorzien	De markt ontwikkelingen op de voet blijven volgen. Monitoren tijdens de fase van het verloop en zorgen voor een keuze / bijstel momenten.
04	Ontwikkeltijd Standaard Sluis	Bedienconcept zo snel mogelijk vaststellen. De 1ste Standaard Sluis dient Lean&Mean opgesteld te worden. Go/No Go moment voor de start van engineering eerste nautisch brug/sluis opnemen in planning . Ontwikkeling Standaard Sluis parallel laten lopen met engineering 1ste nautische eenheid/sluis.

VOORTGANG VEILIGHEID BEWEEGBARE BRUGGEN

Bij het aansluiten van de bruggen op de centrale bediening is een actueel beeld vereist over de veiligheidsrisico's van de brug en deze gemitigeerd te worden door het nemen van passende maatregelen. Het gaat daarbij om de volgende onderscheiden veiligheidsdomeinen met hun eigen wettelijke basis:

- I. Verkeersveiligheid: conform de BW art. 6.174 en 6.162 waarbij de verkeerswet en scheepvaartwet in acht dient te worden genomen.
- II. ARBO-veiligheid: conform het ARBO-besluit voor Arbeidsplaats en Arbeidsmiddelen.
- III. Machineveiligheid: dient conform de Warenwet te worden uitgevoerd en daarmee ook de Machinerichtlijn (MRL).

De provincie Noord-Holland werkt met CROW, gemeente Rotterdam, provincie Groningen, provincie Zuid-Holland, provincie Overijssel en gemeente Amsterdam samen in een werkgroep om te komen tot nieuwe richtlijn op het gebied van veiligheid van beweegbare bruggen. De recent beschikbaar gekomen versie van deze CROW-richtlijn wordt nu door o.a. de provincie Noord-Holland in de praktijk gemotiveerd toegepast en daarmee wordt helder wat deze richtlijn in de praktijk gaat betekenen. De nieuwe richtlijn geeft meer ruimte om een praktische afweging te maken bij het toepassen van veiligheidsmaatregelen. Over de praktijkervaringen van deze nieuwe richtlijn worden Provinciale Staten ter zijner tijd geïnformeerd. Bij dit onderzoek is meerdere keren afstemming geweest met de Arbeidsinspectie en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

FINANCIËN

Het project wordt gefinancierd uit verschillend dekkingsbronnen binnen de provinciale begroting. Het totaal van de gevoteerde kredieten bedraagt € 69,98 miljoen.

Gevoteerde kredieten	Datum	Steunpunt	Machine Richtlijn	Centrale bediening	Totaal
Voordracht 2008-78 Verkeerscentrale	2008			3.000.000	3.000.000
Voordracht 2015-19 Investerings steunpunten	2015	5.400.000			5.400.000
Voordracht 2016-29 Uitbreiding	2016	385.000			385.000
Voordracht 2017-60 Coalitieakkoord 2011-2015	2017		3.900.000	8.000.000	11.900.000
Voordracht 2017-60 BBV 2017	2017			1.000.000	1.000.000
Voordracht 2019-81 (aanvullend)	2019	45.000	5.500.000		5.545.000
Voordracht 2020-14 (3e act. 2019-2025)	2020		9.500.000	2.290.000	11.970.000
Voordracht 2020-14 (herverdeling MRL)	2020		2.700.000		2.700.000
Gladheidsmanagement systeem (Correctie CZ)	2020	140.000			140.000
Correctie uren	2021			116.770	116.770
Voordracht 2021-58 Start 2e fase project	2021		11.000.000	17.000.000	28.000.000
Totaal gevoteerde kredieten		5.970.000	32.600.000	31.406.770	69.976.770

Met de nieuwe aanbesteding is het project een nieuwe fase ingegaan. Er is daarom, in de tweede begrotingswijziging 2022, voorgesteld om het project centrale brugbediening op te splitsen in twee fases. Fase 1 (P.00043) betrof de realisatie van de Bediencentrale in Heerhugowaard, het aanleggen van de infrastructuur (centrale, glasvezel e.d.) en het aansluiten van 12 bruggen op de Bediencentrale. Fase 1 is inmiddels afgerond. Het positieve resultaat van fase 1 bedraagt €9,741 miljoen. Dit bedrag is nog nodig om, tezamen met het reeds verstrekte krediet (Voordracht 2021-58) MRL-07 van € 11 mln. en het reeds verstrekte krediet van € 17 mln. die beiden in het laatste IMPI zijn toegekend, de resterende bruggen en sluizen aan te sluiten op de Bediencentrale. Daarom is voorgesteld om aan fase 2 een totaalkrediet (op P.00215) van € 37,741 miljoen toe te wijzen, samengesteld uit de hiervoor genoemde al eerder verstrekte kredieten.

Onderstaande tabellen geven inzicht in de opbouw van het krediet en de werkelijke bestedingen.

CB 24 uurscentrale	Realisatie Fase 1	Realisatie Fase 2	Totaal
Extern uitgaven	28,85	0,70	29,55
Extern verplicht	0,30	3,81	4,11
Interne kosten	2,71	0,74	3,44
Prognose	0,38	32,50	32,88
Totaal	32,24	37,74	69,98
Kredieten	41,98	28,00	69,98
Delta (onderdeel tweede begrotingswijziging 2022)	-9,74	9,74	0,00

(Bedragen in miljoen euro)

Binnen de realisatie van fase 1 is nog een prognose opgenomen van € 0,38 miljoen. Dit zijn nog af te handelen restpunten vanuit de originele scope waarvan de verwachting is dat deze eind 2022 zijn afgerond.

Voor de realisatie fase 2 staat er nog € 32,50 miljoen geprognostiseerd. Dit zijn o.a. realisatiekosten van de nog aan te sluiten bruggen/sluizen op de bediencentrale, programma manager bouwteams, toekomstige prijsstijgingen en interne kosten.

SAMENVATTING EVALUATIE OP DOELSTELLINGEN

In onderstaande tabel wordt per doelstelling en subdoel/randvoorwaarde aangegeven of de sector Infra op de goede weg is en/of welke onderdelen aandacht verdienen. De analyse is gebaseerd op voortschrijdend inzicht en de gehouden evaluaties met de contractpartners Istimewa Elektro en Yunex Traffic. Dit betekent dat het een gedeelde visie is vanuit de opdrachtgever en de opdrachtnemers.

Doelstellingen	Samenvatting stand van zaken	Conclusie
Realiseren doelstelling: vlotte en veilige bediening bruggen en sluizen en voldoen aan MRL	Het projectteam is goed op weg deze doelstelling te behalen. Het vast te stellen beleid vanuit PNH over de scope tav de MRL betreft een aandachtspunt.	Op goede weg
Realiseren doelstelling: Het resultaat is aantoonbaar veilig in gebruik en bediening na de oplevering en tijdens uitvoering	Veiligheid is geborgd in de gehele keten van het project. Er wordt nog aandacht geschonken om de gebiedscontractanten na de storingsvrije periode nog beter in staat te stellen om storingen (indien van toepassing) te voorkomen.	Op goede weg
Subdoel/randvoorwaarde		
Hinder: Behouden van verkeersfuncties van de bruggen/sluizen met minimale overlast	Het strategisch en operationeel omgevingsmanagement is kwalitatief goed ingericht. De stakeholders worden vroegtijdig meegenomen in keuzes om hinder op weg en vaarweg te beperken. De verwachte stremming op zowel weg als vaarweg blijft vooralsnog binnen de gestelde marges. Stakeholders worden geïnformeerd over de afwegingen om te komen tot de meest optimale ombouwstrategie per brug/sluis.	Op goede weg
Planning: de bruggen dienen conform vastgestelde planning te worden aangesloten	De planning behoeft de nodige aandacht door de lange levertijden van materialen. Diverse preventieve maatregelen worden getroffen om impact op mijlpalen te voorkomen/beperken. De gevolgen in tijd van één mislukte inrichtingsfase zijn grotendeels beheerst door kwalitatief en adequaat handelen van de opvolgende partij.	Behoeft aandacht
Geld: het werk (ontwerp en uitvoering) dient binnen het Taakstellend budget te worden uitgevoerd en gerealiseerd.	Diverse financieel gerelateerde maatregelen tijdens het aanbestedingsproces en ontwerpproces betekent dat er op dit moment nog geen aantoonbare zorgen zijn tav het budget.	Op goede weg
Overdracht: Juiste en tijdige overdracht van het project naar de beheerafdeling van PNH / inclusief aandacht voor een acceptabele aanvaarding	Risico's tav overdracht zijn onderkend en er vindt actieve beheersing plaats. De effectiviteit van de maatregelen dient nog te worden vastgesteld.	Behoeft aandacht
Bijdrage aan continuïteit, rendement en kennis van de opdrachtnemer en in het bijzonder van kennis voor het aansluiten van sluizen.	De beide bouwteampartners hebben bevestigd dat de scope van de opdracht bijdraagt aan de continuïteit, rendement en/of kennis.	Op goede weg
Effectief samenwerken t.b.v. realisatie van de hoge ambities binnen de gestelde stremming, financiële randvoorwaarden en technische kaders.	De samenwerking met beide uitvoeringspartners is efficiënt en van kwalitatief hoogwaardig niveau. Mensen werken vanuit hun kracht, er is vertrouwen in elkaars expertise, er is ruimte om elkaar aan te spreken en er heerst een fijne cultuur om in samen te werken. Alle partijen staan gesteld om de hoge ambities waar te maken.	Op goede weg
Aantoonbare kwaliteit en rechtmatigheid	De kwaliteit van de inrichtingsfase en ontwerpwerkzaamheden zijn van het gewenste niveau. Er zijn KPI's bepaald en er is continue monitoring om te leren en te verbeteren. De betalingen worden rechtmatig onderbouwd.	Op goede weg

BIJLAGE

PLANNING PER BRUG/SLUIS

De huidige programmering (versie 3.0 d.d. 14 juli 2022) van de bruggen/sluizen is als volgt:

Object	Winter '22/'23	Winter '23/'24	Winter '24/'25
Istimewa Elektro			
Rekervlotbrug			Wk 47 t/m 51 (2024)
St. Maartensvlotbrug			Wk 44 t/m 48 (2024)
Vlotbrug 't Zand			Wk 39 t/m 43 (2024)
Burger Vlotbrug			Wk 39 t/m 43 (2024)
Schoorl dammerbrug		Wk 2 t/m 6 (2024)	
Burgermeester Visserbrug		Wk 8 t/m 12 (2024)	
Kraspolderbrug	Wk 15 t/m 19 (2023)		
Busbrug Uithoorn		Wk 45 t/m 49 (2023)	
Prinses Irenebrug		Wk 46 t/m 50 (2023)	
Brug Vrouwenakker	Wk 8 t/m 12 (2023)		
Yunex Traffic			
Aalsmeerderbrug		Wk 44 t/m 48 (2023)	
Purmerend brug / sluis		Wk 2 t/m 6 (2024)	
Tolhuissluis		Wk 8 t/m 12 (2024)	
Oostoeverbrug / Kooyluis			Wk 44 t/m 48 (2024)
Westfriessluis			Wk 2 t/m 6 (2025)
Koopvaardersbrug / Koopvaarderschutsluis			Wk 9 t/m 13 (2025)

BIJLAGE

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Xerox® Mediaservices

Haarlem, oktober 2021

RAPPORTAGE