

Plan van aanpak n.a.v. ongevalsonderzoek Julianasluis

Inleiding

In dit plan van aanpak worden de acties onderverdeeld in vier deelgebieden. Per deelgebied worden de maatregelen omschreven en worden deze gekoppeld aan een planning.

Intergo doet in haar rapport de volgende aanbevelingen:

1. Pas het cameraplan aan zodat het eenvoudiger wordt om een totaalbeeld te krijgen van het af te sluiten gedeelte.
2. Zorg voor een technische en procedurele borging die gelijktijdige bediening van de brug en de sluis voorkomt.
3. Zorg voor een betere beschrijving van het interne opleidingstraject en een kijkinstructie die aangeeft welke beelden bij welke stap in het bedienproces moeten worden geschouwd.
4. Zorg voor technische middelen die de bedienaar ondersteunen bij het schouwen van het af te sluiten deel.
5. Zorg ervoor dat het wegverkeer eerder wordt gewaarschuwd voor een naderende brugopening.
6. Zorg ervoor dat de brugvallen (beweegbare brugdelen) voor de weggebruiker goed te onderscheiden zijn van de vaste (niet beweegbare) brugdelen.
7. Zorg bij werkzaamheden met een afsluiting van de noordzijde of zuidzijde voor wegverkeer voor tijdelijke verkeersmaatregelen, waardoor de brug snel kan worden vrijgemaakt van wegverkeer.

Het plan van aanpak beschrijft eerst de acties en werkzaamheden die al in voorbereiding zijn of al in gang zijn gezet en dus op korte termijn worden uitgevoerd. Bij deze acties dienen de aanbevelingen van Intergo als een basis voor een verdere aanscherping. Daarna volgen de aanbevelingen waarvoor nader onderzoek nodig is. De nummers van de aanbevelingen van Intergo staan tussen haakjes achter elke actie genoemd.

Acties op de korte termijn (heden-eind 2027)

A. Julianasluis (object en directe omgeving)

Vanaf oktober 2026 wordt de volgende fase van het planmatig onderhoud aan de Julianasluis uitgevoerd. Aan de hand van de aanbevelingen van Intergo vindt een extra toets plaats op de volgende onderdelen:

- Het nieuwe cameraplan (1).
- De verkeerssituatie voor weggebruikers:
 - Er is al besloten om de borden die waarschuwen voor een beweegbare brug definitief te maken (5).
 - Een verkeerskundige beoordeling van de kruising met de Sluisdijk (5). Dit is het kruispunt waar filevorming was ten tijde van het ongeval. Voorstel is om hier een extra verkeersbord met onderschrift zoals "Brug open, kruising vrij houden" te plaatsen. Door de weggebruikers hier nog meer op te wijzen kunnen we het vlot afrijden van de brug beter mogelijk maken.
- De tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens de werkzaamheden:
 - Er worden extra borden geplaatst om het wegverkeer te informeren over welke brug in werking is (7).

- Op de route vanaf Gouda naderen weggebruikers de brug met een hogere snelheid. Hier wordt de maximumsnelheid verlaagd en plaatsen we een extra signalering zodat weggebruikers eerder worden gewaarschuwd voor een brugopening (7).
- De instructie voor de objectbedienaars:
 - Een praktische instructiekaart met een kijkinstructie op basis van het gewijzigde cameraplan (3).
 - Er is een sessie gepland om alle bedienaren instructie te geven (3).

Het planmatig onderhoud aan de Julianasluis inclusief alle bovenstaande acties is naar verwachting in april 2027 gereed. In de voorgaande fase zijn verkeersregelaars ingezet. Dit bleek niet noodzakelijk voor het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Om die reden is bij de volgende fase van het planmatig onderhoud niet voorzien in de inzet van verkeersregels. Indien blijkt dat de inzet van verkeersregelaars een aanvullende bijdrage kan zijn, wordt alsnog hierin voorzien.

B. Proces en procedures verbeteren

- Het protocol 'Brugbediening op afstand' is geëvalueerd en er is een nieuwe conceptversie hiervan opgesteld. Veel kennis die middels 'learning on the job' wordt overgedragen, is in deze versie vastgelegd. De conceptversie toetsen we aan de hand van het rapport Ongevalsonderzoek Julianasluis en wordt langs de richtlijn gehouden. Hierna volgt een definitieve versie, waarover alle bedienaren in een trainingssessie worden geïnstrueerd (2, 3). Het nieuwe protocol zal worden vastgesteld op de Opgavetafel Domein Uitvoering.
- Het nieuwe protocol is naar verwachting in Q3-2026 gereed. De instructie op basis van de herziene protocollen vindt plaats vanaf Q4-2026 (2,3).

C. Interne opleiding brug- en sluisbediening verbeteren

- Domein Uitvoering werkt aan de realisatie en implementatie van een simulatoromgeving specifiek voor opleiding bediening en incident training (3). De software voor de simulator is al aanbesteed en wordt opgeleverd in Q3-2026. De voorbereiding voor de hardware is inmiddels afgerond; de opdracht verlening vindt binnenkort plaats. Zodra de simulator gereed is, ontwerpen we meerdere trainingsscenario's en starten we met het geven van opleidingen.
- Het interne opleidingsprogramma voor brug- en sluisbediening wordt op basis van het bovenstaande aangevuld en vastgesteld op de Opgavetafel Domein Uitvoering (3).

Naar verwachting zal de nieuwe simulator omgeving na het vaarseizoen van 2027 (Q4 2027) volledig operationeel zijn en maakt deze onderdeel uit van ons opleidingsprogramma.

D. Technische ondersteuning schouwproces

- In Q3-2026 voeren we een marktverkenning uit naar mogelijke technische systemen ter ondersteuning van het schouwproces (4).
- Op basis van de marktverkenning starten we één of meer pilotprojecten om de toepassing van technische ondersteuning tijdens het schouwproces te toetsen. Per gekozen uitvoeringsvariant zullen we een brug daarmee uitrusten zodat bediening ervaring gaat opdoen in het eerstvolgende vaarseizoen. Deze pilot(s) ronden we uiterlijk in Q3-2027 af. Daarna volgt een evaluatie en bij positief advies en financiering de implementatie in 2028 (4).

De technische ondersteuning bij het schouwproces is aanvullend op de maatregelen die op korte termijn worden gerealiseerd. Bij het planmatig onderhoud wordt het cameraplan verbeterd (actie A). Op basis hiervan vindt aanvullende instructie plaats. Daarnaast worden procedures en werkwijze beter vastgelegd in een nieuw bedienprotocol (actie B).

Acties met een langere doorlooptijd (nader onderzoek nodig)

Een aantal aanbevelingen moeten nader worden onderzocht. Deze staan hieronder genoemd.

E. Borging niet gelijktijdig bedienen (4)

Het rapport van Intergo spreekt over gelijktijdig bedienen. Het gelijktijdig bedienen van verschillende objecten wordt in het kader van de veiligheid afgeraden omdat de objectbedienaar zijn aandacht dan moet verdelen. In het kader van een vlotte en veilig bediening streven we naar een korte en veilige opening, voor weg- en vaarweggebruikers. Daarom onderzoeken we vormen van bediening waarbij twee bedienprocessen (van twee bruggen of een brug en de bijbehorende sluis) elkaar in beperkte mate overlappen. Een pauzemoment in het ene proces wordt gebruikt om het andere proces op te starten. Deze vorm van gedeeltelijk overlappend bedienen kan met name tijdens het vaarseizoen op bepaalde locaties de vlotte verkeersafwikkeling bevorderen.

Nader onderzoek is nodig om te bepalen of en in welke mate efficiënte bediening van objecten mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid. Hierbij zal ook afgestemd worden met andere provincies, hoe zij hun werkproces ingericht hebben. Naar verwachting is dit onderzoek in Q2-2027 afgerond. Daarna vindt besluitvorming plaats.

F. Markeren beweegbare brugdelen (6)

Bij het passeren van een beweegbare brug moeten weggebruikers veel informatie tot zich nemen. Er staan landverkeerseinen, slagbomen, verkeersborden, etc. Dat is ook gebleken uit het onderzoek dat in 2018 was ingesteld naar aanleiding van een ongeval waarbij een fietser tijdens het bedienen van één van de bruggen van de Julianasluis ten val is gekomen. Hierbij is de provincie geadviseerd om waarbij juist zaken weg te halen om het wegbeeld overzichtelijker te maken. Op basis van dit onderzoek zijn onder andere diverse markeringen weggehaald om voor weggebruikers een rustiger wegbeeld te creëren.

Vanuit ons standaard ontwerp markeren wij de beweegbare brugdelen met een gele streep langs de rijbaan conform de algemene verkeersregels (stopverbod). Deze wijze van uitvoering is aanwezig op de Julianasluis. Het aanbrengen van aanvullende markering, zoals Intergo adviseert, staat haaks op de aanbevelingen uit 2018.

Beide onderzoeken moeten worden gewogen om een gedegen besluit te nemen over de mate waarin aanvullende markering bijdraagt aan veiligheid. Dit vindt plaats in Q-4 2026, in Q1-2027 zal hierover een besluit worden genomen. Tot dat moment blijft de huidige markering gehandhaafd.

Organisatorische impact

Voor alle bovenstaande acties A t/m F zijn een ambtelijk opdrachtgever (AOG) en een ambtelijk opdrachtnemer (AON) benoemd. Zij vormen het kernteam, maar zijn voor de uitvoering afhankelijk van specifieke ondersteuning, bijvoorbeeld op het

gebied van verkeerskunde, de technische inrichting van een brug of sluis, omgevingsmanagement of de feitelijke objectbediening.

Op deelgebieden is externe inzet vereist vanwege specialistische kennis of vanwege een gebrek aan beschikbare arbeidscapaciteit.

AOG en AON informeren periodiek de portefeuillehouder en de Opgavetafel Domein Uitvoering over de voortgang op de acties.