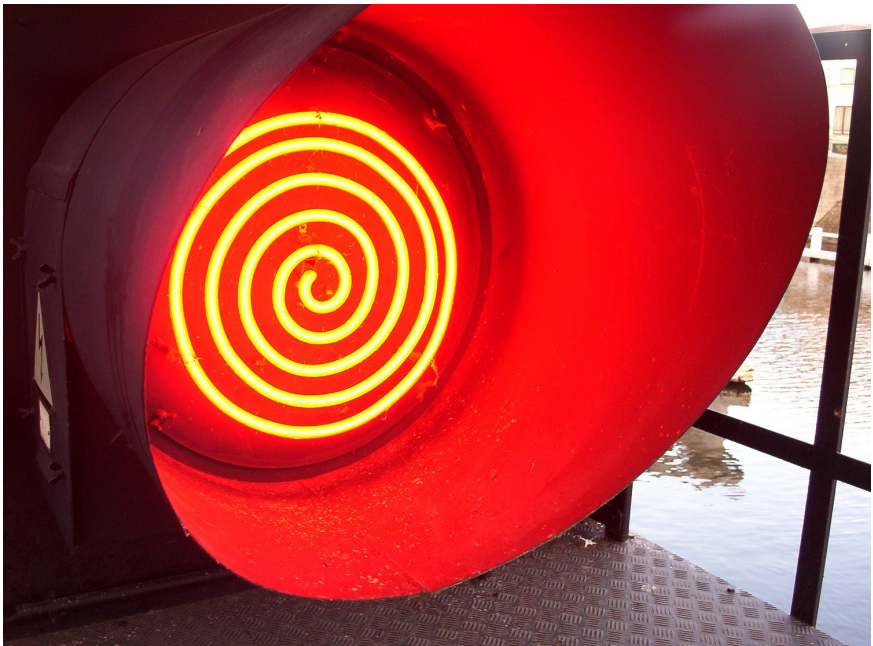


Column: Rood is rood, tenzij...



Gent, Muidebrug

Dirk van Driel

© dirkvandriel.nl

10 januari 2022

Sinds 2000 hebben 32 aanvaringen met bruggen rondom Groningen plaatsgevonden. Telkens lijken dezelfde fouten de aanvaringen te veroorzaken. Alle partijen die zorg moeten dragen voor een veilige scheepvaart zijn hierbij wel eens in de fout gegaan. De schippers, de bedieners van de bruggen, maar ook Rijkswaterstaat als verantwoordelijke voor de vaarwegen.

Ik beperk me even tot de meest recente aanvaring, die van de Dorkwerder brug op 4 januari jongstleden. In dit geval is de schipper door rood licht gevaren. Het

betekent dat de brug niet geopend is. Doorvaren is alleen toegestaan indien zeker is dat de brug hoog genoeg is en er geen tegenliggers zijn te verwachten. De schipper heeft een inschattingsfout gemaakt heet het. Of de architectuur van de brug is verwarrend zoals schippersvereniging Schuttevaer stelde in Dagblad van het Noorden.

Hoezo?

De schipper hoort over vaarkaarten te beschikken waarop de hoogten van de bruggen staan, analoog of digitaal. Hij behoort zijn reis goed voor te bereiden en met name de brughoogten goed te bestuderen. En als hij vaart moet hij precies weten waar hij is. Daar bestaan de wereld aan moderne -verplichte- hulpmiddelen voor, zoals een radar en een GPS (AIS) gekoppeld aan een vaarkaart. Daardoor zijn ook de posities van bruggen en tegenliggers bekend. Op het moment dat de schipper een rood licht tegenkomt dan zal hij zeer zeker van zijn zaak moeten zijn als hij toch doorvaart. Bij de geringste twijfel roept hij per marifoon de centrale post brugbediening op en ook die gegevens staan vermeld op de vaarkaart.

Omgekeerd kan ook de bedieningspost nauwkeurig zien welke schepen zich waar bevinden. Men beschikt daarvoor over hetzelfde GPS identificatiesysteem als de schipper. En er zijn natuurlijk de camera's bij de bruggen. De brugbediener kan de schipper oproepen en waarschuwen als dat nodig is. Of beter nog: gewoon de brug op tijd openzetten.

Rijkswaterstaat zou de signalisering (verkeerslichten e.d.) belangrijk kunnen verbeteren en vandalisme-bestendig moeten maken door ze buiten het bereik van het publiek te plaatsen. Zoals elders meestal het geval is. De huidige scheepvaartlichten rondom Groningen zijn buitengewoon klein uitgevoerd en mogelijk zelfs te verwarren met stoplichten voor het wegverkeer. Het rode en groene licht opschalen naar bijvoorbeeld een diameter van 100 centimeter sluit beter aan bij schepen die tot 135 meter lang kunnen zijn. In België is dat beslist beter geregeld (foto).

Verder kunnen (optische) detectielijnen op zo'n 1000 meter voor een brug de hoogte van een schip signaleren en de schipper (en de brugbediening) met een geluidssignaal en een melding waarschuwen voor een naderende brug met beperkte doorvaarthoogte. Detectielijnen zijn op vaarwegen nu al een veelgebruikt hulpmiddel en kunnen breder worden ingezet.

En zo zijn er wellicht nog meer eenvoudige en betaalbare verbeteringen te bedenken. Met de huidige technologie zouden aanvaringen met bruggen een zeer hoge uitzondering moeten zijn. Het is verheugend dat zowel de beroepsorganisatie Schuttevaer als Rijkswaterstaat voor een deel dezelfde conclusies trekken. Maar waarom daar eerst 32 aanvaringen voor nodig zijn geweest blijft een raadsel.

Naar deze column wordt verwezen in [dit artikel van Dagblad van het Noorden](#), 10 januari 2022