

Om kwart voor één zitten David Blayn en zijn twee scheepsmaten met een glas witte wijn in hun zeiljacht te wachten voor de spoorbrug. Ze komen uit Harwich en zijn via Breskens en Willemstad in Gouda verzeild geraakt. Maar dat is niet toevallig want hun boot heeft een vaste staande mast van zo'n tien meter hoog en dan is er maar één route om over de binnenwateren naar het IJsselmeer te varen en die gaat via de Gouwe. De Gouwe maakt namelijk deel uit van de staandemast route, waarlangs de doorvaart voor deze zeilschepen niet wordt belemmerd door vaste bruggen.



De spoorbrug bij Gouda is wel een knelpunt, want hij gaat maar twee tot vijf keer per dag open. In mei is dat om 6.00 uur, 13.13 uur, 16.13 uur en 21.13 uur. 's Winters vervallen die van 13.13 uur en 16.13 uur en in het hoogseizoen is er een extra opening om 10.13 uur. Blayn vind dit geen reden om te klagen want hij heeft hier rekening mee gehouden en hij is zeer te spreken over de voorzieningen voor de recreatievaart in Nederland. Nu moet hij in actie komen want de brugwachter is gearriveerd en die zal niet op hem willen wachten. De brugwachter is Cees van Ommen. Zijn eigenlijke functie is verkeersbegeleider op de Julianasluisen. Hij is in dienst van de Provincie Zuid-Holland.

De Provincie heeft in 1998 de bediening overgenomen van de NS. Dat is maar goed ook volgens Van Ommen, want de door NS ingehuurd brugwachters vergaten nog wel eens een opening en daar waren de schippers niet blij mee. Dat zal hem niet gebeuren. Als het openingstijdstip nadert gaat hij of een van zijn collega's ruim van te voren naar de spoorbrug. Over het stalen loopbruggetje gaat hij dan kruip door-sluip door naar de bedieningskamer in de noordoostelijke pijler. Daar aangekomen volgen de acties zich snel op. Hij kan de brug niet zomaar openen maar moet hiervoor altijd eerst bij de verkeersleider van de NS per telefoon om toestemming vragen. De opening is weliswaar in de dienstregeling ingepast, maar zoals u weet wijkt de NS hier nog wel eens van af. De verkeersleider heeft de seinen op rood gezet en belt terug dat hij mag openen. Van Ommen laat ter waarschuwing de bellen rinkelen. Dan opent hij eerst de draaibrug met een simpele druk op de knop. De draaibrug is namelijk wat langzamer dan de hefbrug. De hefbrug bestaat uit twee delen die hij vervolgens afzonderlijk omhoog laat gaan. De zeilboten liggen al te dringen om er door te gaan, want ze krijgen maar een paar minuten de tijd. Van Ommen kan door middel van camera's zien of het allemaal wel goed gaat. Hij kan zich geen ongeval herinneren bij de bruggen. Wel weet hij dat in een strenge winter nog voor de oorlog een brugwachter was vergeten om de brug te sluiten. De seinen waren kennelijk wel op groen gezet, want de aanstormende trein maakte een duik in de bevroren Gouwe. Dat zal Van Ommen absoluut niet overkomen. Hij kan zelfs zijn post niet verlaten als de brug nog open staat. Als de schepen gepasseerd zijn gaan de bruggen dicht en hij belt dit door aan de NS-verkeersleider. De treinen beginnen onmiddellijk weer te rijden. Er zijn sinds het eerste belsein precies vier minuten verstreken. De opening wordt netjes in een dagboek bijgehouden.

Op jaarbasis passeren ruim zeventienduizend recreatievaartuigen de Julianasluis, waarvan naar schatting de helft een staande mast heeft. De beroepsvaart kan vrijwel altijd onder de gesloten bruggen door. Gemiddeld een keer per week is er een bijzonder transport dat er niet onderdoor kan. Al met al is de hefbrug een flinke investering waar vooral de recreatievaart van profiteert. Geen wonder dat Blayn hierover tevreden is. Met vier andere schepen koerst hij richting Waddinxveen. Wij gaan de andere kant op. Het wordt tijd om de Nieuwe Gouwe in te gaan.

Verklaring bij de verkeerstekens:

- Liggende streep: bij het wachten voor de brug niet verder opvaren dan tot dit bord
- Bord met pijlen: verplichting stuurboordzijde (rechts) aan te houden
- Pijlschaal: de actuele doorvaarthoogte van de brug in gesloten toestand
- Rode tekening: geeft aan dat er ondiepten zijn aan weerszijden van de hoofd-doorvaartopening
- Open 13.13: de eerstvolgende openingstijd van de brug
- VHF 18: marifoonkanaal 18. De marifoon is een communicatiemiddel voor de scheepvaart. Het maakt gebruik van ra-

diogolven in de korte golfband met Very High Frequency (VHF) tussen 156 en 174 Megahertz. Deze band is onderverdeeld in een aantal genummerde radiokanalen. Bij nadering van een brug dient de schipper het betreffende kanaal aan te zetten en zich te melden bij de brugwachter. De brugwachter kan eventueel instructies geven. Iedereen die afstemt op dit kanaal kan de gesprekken meeluisteren. Het is dus wel de bedoeling dat de gesprekken kort en zakelijk zijn.



*Verkeerstekens*



*Dhr. van Ommen aan het werk*