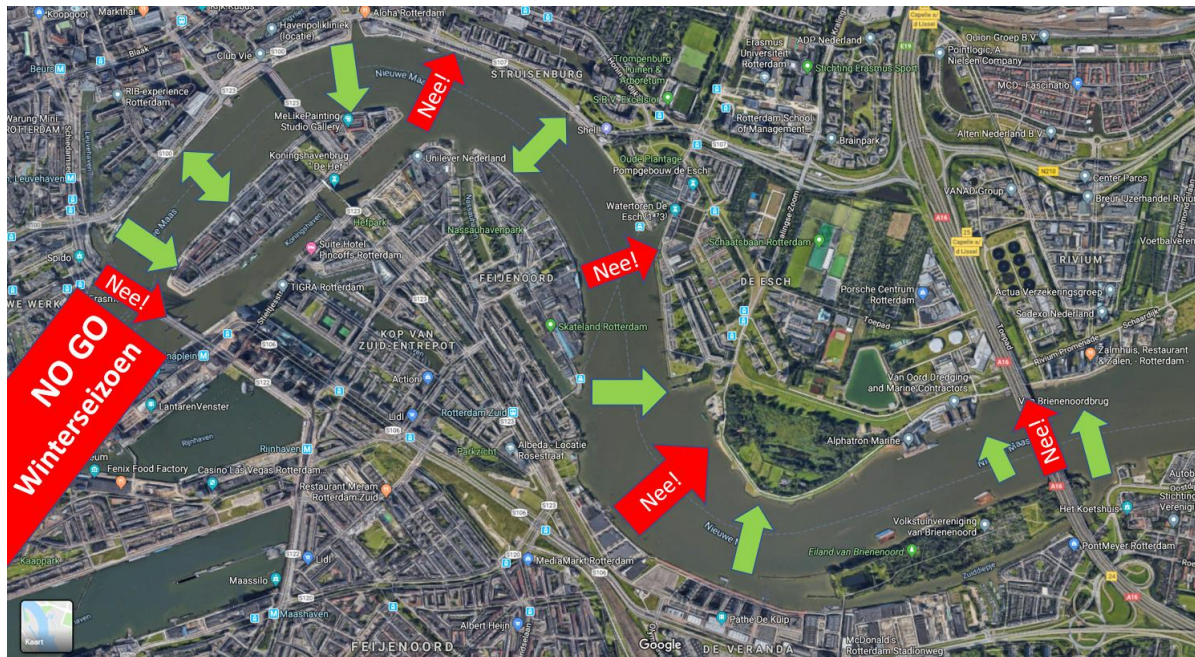


TIOG oversteek manoeuvre

1. Niet oversteken onder bruggen of in rode pijl gebieden oversteken.

Onder bruggen ben je niet zichtbaar op radar voor andere scheepvaart en sector. Op andere plaatsen met rode pijl heb je zelf geen goed overzicht voorbij de bochten. In het winterseizoen (in het donker) het drukke vaargebied beneden de Erasmusbrug in het geheel mijden; **NO GO**.



2. Ga eerst in veilige positie stilliggen op de stroming bij kop van Leuvehoofd.

Oversteek Maas
Kies voorafgaand **Veilige Positie** in de Leuve havenmond.
Roeiers blijven stand-by (niet pellen & stellen!!)
Tip: Steek over met meerdere sloepen tegelijk!

Stroming uitgaand

Veilige Positie:
Zet de punt vd boot iets BB in de stroom

- Meer tijd voor een beslissing
- Oversteek ruim 'boven' de brug
- Korte draai naar BB wal varen
- Ligt slechts korte tijd voor de havenmond
- Let op! afvaart invarende watertaxi

Nadelige Positie:
De punt vd boot valt vanzelf in de stroom SB uit

- Minder tijd voor een beslissing, drijft in de Stroomfuik
- Oversteek onder de Erasmusbrug
- Lange 180gr draai naar BB wal, verder uit de kant
- Langere tijd 5x voor de havenmond manoeuvreren
- Alle in- en uitvarende watertaxi's in kruisende vaart

Stroomfuik

3. **Neem even de tijd**, wen aan 't donker, goede uitkijk met de Crew → 18 ogen zien meer dan twee.

Besef dat bij TIOG in principe iedereen om de beurt stuurt, sommige net voor de eerste keer, andere sturen al jaren. Maak dus desgewenst ook gebruik van alle stuurkennis en ervaring in de boot. Veiligheid is teamwork – de 'stuur' voert het bevel, maar staat er niet alleen voor.

4. **De VHF is 'aan' op kanaal 81**, omgehangen en is duidelijk hoorbaar voor de stuur.
5. Met marifoon **op kanaal VHF 81 de 'Sector Maasbruggen' aanroepen** (communiceer rustig en duidelijk)

- I. **TIOG:** *Sector Maasbruggen, hier Roeisloep de L ...*
- II. **Sector:** *Roeisloep de L... hier sector Maasbruggen.*
- III. **TIOG:** *Sector Maasbruggen wij komen uit de Leuehaven, en willen gaan oversteken naar de Koningshaven, en dan in de opvaart.*
- IV. **Sector:** *(bijv.) Begrepen u wilt oversteken naar Koningshaven, er zit opvaart op 1.500 meter beneden de Erasmusbrug, en afvaart is verder vrij.*

6. **Beslis wat je gaat doen: of wachten** (alleen bij weinig/geen stroming) **of BB-wal houden of gelijk gaan oversteken**. En meld dan terug aan de sector wat je gaat doen.

- V. **TIOG:** *sector Maasbruggen; wij wachten even, <of>, wij houden BB-wal opvaart en melden ons later als we gaan oversteken, <of> dan steken we nu over, (bv na die ...)*

7. **Steek in principe met een koers 'haaks' (90 graden) op het vaarwater over** (minimale tijd midden vaarwater).

Dus in het middenstuk niet de stroom gaan corrigeren als je wordt weggezet door de stroming. Zorg er anders voor bij sterke uitgaande stroming dat je eerst een stukje BB wal 'opvaart' roeit zodat als je tijdens oversteekt je niet door de stroming onder de Erasmusbrug wordt weggezet.

8. Nadat je bent overgestoken, **meld je terug aan sector dat je bent overgestoken**, bij elke keer dat je oversteekt. Zo weet de rest van de scheepvaart dat wij ons weer aan de oeverzijde bevinden, en niet meer midden op de rivier.

- VII. **TIOG;** *Sector Maasbruggen Roeisloep de L... is overgestoken, we gaan in de opvaart/afvaart.*

Hoe te handelen bij aanvaringskoersen tijdens de oversteek.

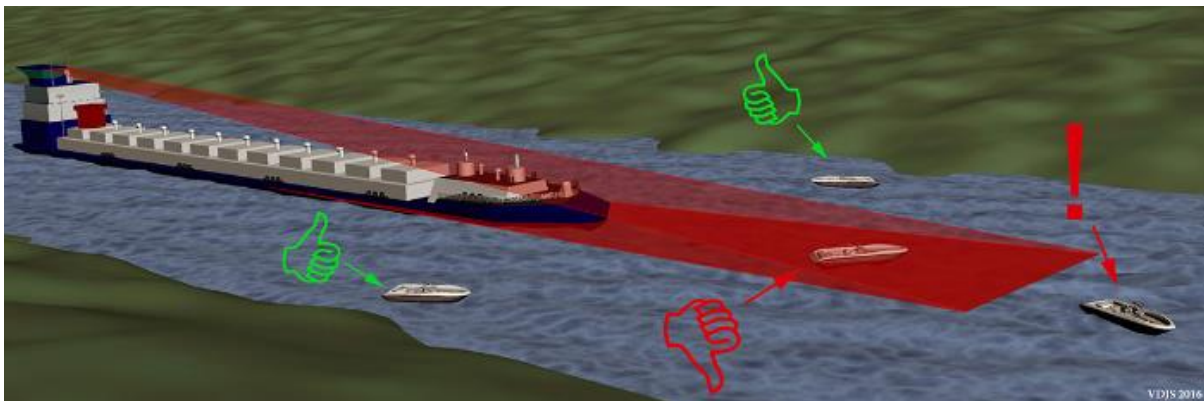
Algemeen: **De vaart op het hoofdwat** heeft altijd voorrang. **Wanneer er vooraf** bij het klaarliggen voor de oversteek **twijfel bestaat** of je veilig kan oversteken, dat wil zeggen: met voldoende afstand

voor de boeg van passerende scheepvaart op het hoofdwater. **Steek dan niet over**, en wacht tot het schip (de schepen) is gepasseerd, en bekijk dan de situatie opnieuw.

1. Binnenvaartschepen

Binnenvaartschepen, met vaarsnelheid +/- 6m/s, zijn **zichtbaar voordat we gaan oversteken**. Hun positie word je door de sector ook duidelijk aangegeven. Dus daarmee is de situatie goed in te schatten ... als dat *niet* lukt, of de situatie lijkt je anders dan door de sector is gemeld, dan steek je niet nog niet over, en neem je meer tijd om zeker te zijn van je besluit.

Een binnenvaartschip kan een **dode zichthoek hebben tot wel 350 meter voor de boeg**, bij bepaalde container schepen tot wel 500 meter (met camera systeem voorop).



Komen de **binnenvaartschepen in de opvaart vanaf richting Rijnhaven** naar Erasmusbrug, dan zien zij **geen schepen/scheepjes op hun radar direct achter brug**. Daarbij moeten hoge schepen bij hoogwater vaak ook hun **stuurhuis laten zakken** als ze onder de Erasmusbrug of Willemsbrug doorvaren. Dan zien ze dus niets vanaf hun stuurhuis, eventueel enkel nog boegcamera beeld.

Verder is de opvarende scheepvaart voor ons lastiger in te schatten, omdat we ze uiteindelijk pas gaan tegenkomen als wij zelf ook bijna aan de overkant zijn. Sloepen varen 2,5 m/s dus varen wij de 300 meter oversteek in ongeveer 120 seconde. Binnenvaart kan in die tijd met 6 m/s * 120 sec = +/- **720 meter naar je zijn toe varen** (even nog los van de stroming).

Kortom: **houd ruim afstand** bij het oversteken voor de boeg van kruisend schip. **Hoe ruim?** dat hangt af van het type, snelheid, grote en lengte van het binnenvaartschip, de stroming etc. maar **minimaal met 350 m** vóór de boeg passeren tot wel 500 m bij grotere en snellere schepen. Ook brede koppverbanden/combinaties met bv meerdere duwbakken naast elkaar, veel ruimte laten.

Zorg daarbij als je toch dichtbij het schip komt dat je **de stuurman blijft zien** en hij jou, en dat je **niet in de rode zone voor zijn boeg terecht komt**. Dreigt dat wel te gebeuren? draai dan tijdig 90 graden, en **ga 'meeligger' in de vaarrichting** van het binnenvaart schip, en zorg dat je ver (meer dan 10 meter) van zijn zijkant verwijderd blijft. Zo laat je de binnenvaarder alsnog eerst passeren.

2. Watertaxi's

Hiervoor geldt **speciale aandacht**, het risico op een aanvaring is groot! (Zie ook hieronder: *Let op na 60 seconde**) Dit geldt tevens voor de andere snelle scheepvaart zoals: Speedboten en RIB's. Deze varen 15 tot wel 25 m/s.

Een roeisloep kan zelf nooit snel genoeg uitwijken voor een naderende watertaxi. Bij een aanvaringskoers ben je dus 100% afhankelijk van de **reactie van de watertaxi schipper**, dat hij zijn koers op tijd wijzigt, om onze sloep mis te varen.

Zit je dus (net) in de oversteek, en zie je een **watertaxi uit Rijnhaven** of **vanaf de Willemsbrug** naar je toe draaien, met twee boordlichten voorop (**groen en rood**) zichtbaar; dan gaan we **gelijk de Sector oproepen**. De watertaxi heeft geen meldplicht maar heeft wel een uitluisterplicht.

Gezien de naderingssnelheid is het van belang om gelijk te beginnen met de oproep. Op zijn laatst op 500 meter afstand moet het gesprek zijn gestart. Dan is er nog voldoende tijd om te communiceren (circa 30s)

- VIII. **TIOG:** sector Maasbruggen, hier roeisloep de L
- IX. **Sector:** Roeisloep de L..... zegt u het maar
- X. **TIOG:** Wij zijn nu halverwege onze oversteek ter hoogte Erasmusbrug, heeft die opvarende watertaxi ons gezien? (vanuit Rijnhaven)/ heeft die afvarende watertaxi ons gezien? (vanaf de Willemsbrug)
- XI. **Sector:** Maastaxi no. xx, voor u steekt een roeisloep over, heeft u die gezien?
- XII. **Watertaxi:** Hier watertaxi no. xx, ik heb de sloep gezien.

Met deze bevestiging weet je als stuur dat de watertaxi de sloep heeft gezien en dus zal vrijhouden en is het gevaar afgewend. *Als er meerdere taxi's op je afvaren krijg je dus ook meermaals reactie.*

Als **de watertaxi géén reactie geeft**, en blijft naderen op aanvaringskoers, zal de sector hem nog eens oproepen. Heeft dit geen reactie, dan gaan wij ons als volgt weer melden:

- XIII. **Op 150 meter (<10 sec)** **TIOG:** Sector, de watertaxi wijkt niet, ziet hij ons? afstand 100 m
- XIV. **Op 50 meter (< 3 sec)** **TIOG:** Sector wij gaan mee liggen, (en de stuur neemt de noodmaatregelen, start noodmanoeuvre).

Noodmanoeuvre:

1. **Op 50 m afstand (< 3seconde voor aanvaring)** gaan bijliggen in de vaarrichting van de watertaxi. Dat verkleint het potentieel raakvlak met 75 % en geeft een kleinere impact. Riemen laten lopen, los in de dol (mochten de riemen geraakt worden, dan vliegen ze in het rond).
2. **Bij onvermijdelijke aanvaring:** maak klaar voor verlaten sloep (ga staan) ... split second kiezen.
3. Wanneer we onverhoopt na een aanvaring te water zijn geraakt, indien mogelijk gelijk via de VHF de **sector en taxi's om hulp roepen**; je positie en het aantal opvarenden doorgeven. De marifoon werkt ook in het water/als ie nat is.

*Toelichting; *Let op na 60 seconde*

Een roeisloep vaart +/- 2,5 m/s en zal dus de 300 meter brede Maas in ongeveer 120 seconde oversteken van oever naar oever. Dus na 60 seconde bevinden de sloepen zich midden op het vaarwater, halverwege hun oversteek.

Een watertaxi vaart tot wel 15 m/s, en zal de 900 meter afstand opvaart vanaf de Rijnhaven, of afvaart vanaf de Willemsbrug, tot aan onze oversteek route net boven de Erasmusbrug, dus (ook) in 60 seconde overbruggen.

Kortom, door deze 'toevallige samenloop' zien wij **nog geen taxi als we gaan oversteken**, maar komen we beiden uiteindelijk wel precies op hetzelfde moment, met kruisende koersen, op dezelfde plaats midden op de Maas net boven de Erasmusbrug aan. En dat gebeurt zeer regelmatig is de ervaring.

