

## Veilig Varen op de IJssel en het Zwarte Water

Beste Dorestad 2024 deelnemers,

De komende Dorestad Raid zullen we over de rivieren de IJssel en het Zwarte Water varen. Op deze rivieren zullen we de nodige beroepsvaart zoals binnenvaartschepen en pontjes tegenkomen en mogelijk ook snelle schepen (speedboten). Middels dit schrijven wil de organisatie meer informatie verstrekken om de veiligheid te waarborgen.

Eerst wat cijfers: in 2020 waren er 11000 beroepsvaarbewegingen bij Kampen (totaal van het verkeer beide kanten op). De aantallen zullen bij Deventer niet heel anders liggen: er zijn 2 grotere kanalen die op de IJssel aansluiten: bij Zwolle (eindigend in het Zwarte Water) en Zutphen (Twentekanaal). Het Twentekanaal is vrij druk. De helft van het scheepsverkeer op de Boven IJssel gaat het Twentekanaal op. En dat scheepsvaartverkeer vanuit Zutphen keert als ze de IJssel op gaan vooral stroomopwaarts in de richting van de Rijn (wat logisch is voor transport richting Rotterdam of Duitsland).

Het gaat op de IJssel dus om ongeveer 35 schepen per dag. Niet enorme aantallen, maar we zullen er rekening mee moeten houden om veilig op de eindbestemming aan te komen. Op het Zwarte Water is het aantal binnenvaartschepen een stuk kleiner maar komen we mogelijk snelvarende motorboten tegen.

Bedenk verder dat de IJssel tussen Deventer en Zwolle een stuk smaller is dan tussen Zwolle en Kampen. Dus moeilijker opkruisen en sneller stromend water (gemiddeld 4 km/uur bij Deventer en 3 km/uur bij Zwolle).

Wat verwachten we als organisatie van de deelnemers:

1. Ver vooruit en achteruit kijken! Ben je continu bewust van het verkeer op het water in beide richtingen. Denk vooruit hoe het andere verkeer op het water beweegt en hou hier rekening mee.
2. Wat betreft binnenvaartschepen:
  - Ze varen sneller dan je denkt, ongeveer 20 km/uur bij stilstaand water. Met stroom mee vaart zo'n schip zo 25 km/uur!
  - Verder is het zicht naar voren vanaf de brug op een binnenvaarder vaak beperkt (als je kort voor de boeg van een binnenvaarder vaart ben je voor hem niet zichtbaar).
  - Een binnenvaarder ligt niet zomaar even stil en kan niet gemakkelijk uitwijken.
  - Voldoende afstand tot de binnenvaarder is belangrijk vanwege het niet onaanzienlijke zuigeffect dat kan optreden als de binnenvaarder je passeert.

Altijd beroepsvaart voorrang geven (dat hebben ze) en hou voldoende afstand! Hou rekening met het type schip: een pont zal oversteken terwijl een binnenvaartschip soms de binnenbocht wil nemen.

### Definities:

**Afvarend = schip dat stroomafwaarts vaart**

**opvarend = schip dat stroomopwaarts vaart**

**groot schip = alle niet kleine schepen**

**klein schip = schip met een lengte < 20 meter, onze raidbootjes dus!**

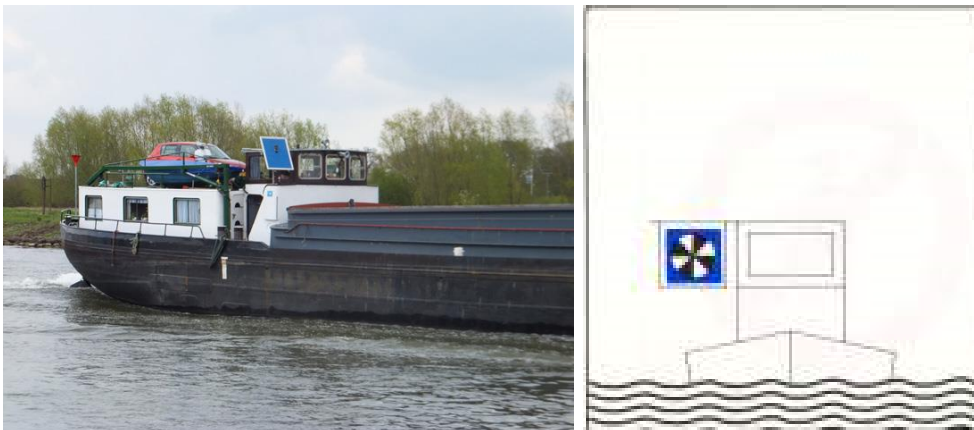
In dit document wordt vooral de situatie besproken van een afvarend klein schip, dat is de situatie die we zullen tegenkomen op de IJssel en het Zwarte Water waarbij we deze rivieren af zullen zakken.

Het uitgangspunt is dat schepen op een rivier stuurboordswal houden en elkaar bakboord-bakboord passeren (hetzelfde geldt uiteraard voor elke vaargeul en elk kanaal).

Voor een opvarend schip kan dat op een stromende rivier echter problematisch zijn in een bocht naar links omdat het dan de buitenbocht zou moeten nemen waar de stroming sterker is (dat kost snelheid en extra brandstof). Een afvarend schip wil bij een bocht naar rechts juist de buitenbocht kiezen om gebruik te maken van de hogere stroomsnelheid (daarnaast is de buitenbocht vaak ook dieper dan een binnenbocht).

Een schip kan in een dergelijk geval aangeven dat het bakboordswal wil houden, wat het andere schip dan ook moet doen. In dat geval passeren de schepen elkaar stuurboord-stuurboord dus aan de "verkeerde kant"!

Het opvarende schip geeft die wens aan door het tonen van het "blauwe bord" met een wit knipperlicht (zie de illustraties hieronder betreffende de plaatsing van het bord). Het afvarende schip heeft te volgen door in de bocht daar voldoende ruimte voor te laten en toont het begrepen te hebben door ook het blauwe bord te zetten. De opvarende schipper moet wel voldoende ruimte (aan stuurboord) voor de afvaart laten.



### **Afvarend (stroomafwaarts) klein schip versus afvarend (stroomafwaarts) groot schip**

Wanneer een binnenvaartschip je afvarend van achter oploopt, dan heb je de volgende opties:

- Meest veilig is buiten de vaargeul varen, daar komt het binnenvaartschip niet. Vaak is er in de binnenbocht meer ruimte buiten de vaargeul: door de stroming is het immers in de buitenbocht dieper en daar zal de vaargeul dan lopen.
- Zoveel mogelijk stuurboordswal aanhouden in de vaargeul (als het kan liefst buiten de vaargeul, zie het punt hierboven).
- Als er weinig plek is, dan tussen de kribben schieten en gebruik maken van de keerstroom tussen de kribben (zie hieronder onder punt 8.) om kort stroomopwaarts te varen zodat het binnenvaartschip snel en veilig kan passeren.

## Afvarend (stroomafwaarts) klein schip versus opvarend (stroomopwaarts) groot schip - zie afbeeldingen 1 en 2 hieronder

Een opvarend groot schip moet een geschikte weg vrijlaten voor de afvaart. Die geschikte weg kan aan bakboord of aan stuurboord van het opvarend groot schip zijn.

Afhankelijk van de situatie zal de schipper van het kleine schip dus een inschatting moeten maken naar welke kant hij/zij het beste uit kan wijken: stuurboord of bakboord.

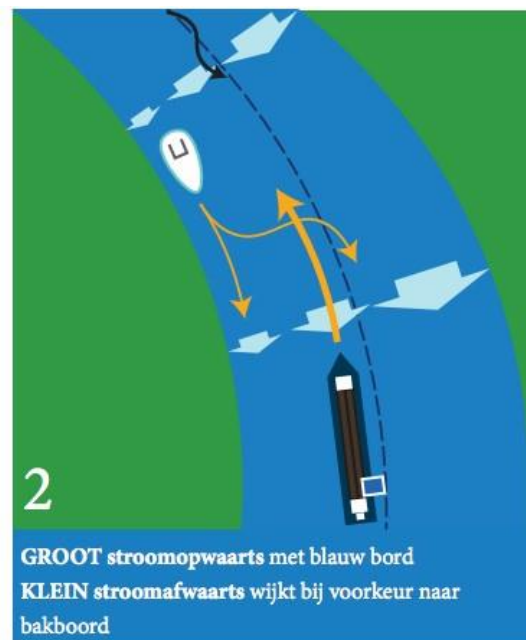
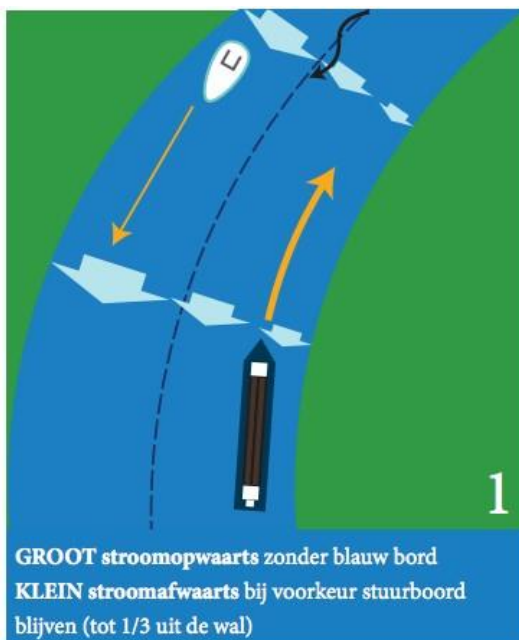
Als je als klein schip in het geval van een opvarend groot schip met blauw bord naar bakboord uitwijkt (en dus het grote schip “stuurboord op stuurboord” ontmoet), dat is vaak de meest wenselijk situatie omdat je hiermee aan het verlangen van het grote schip voldoet, dien je goed op schepen te letten die je van achteren met meer snelheid zouden kunnen naderen.

Als het opvarend groot schip voor een afvarend klein schip aan beide zijden voldoende ruimte laat, kun je er voor kiezen dit schip “bakboord op bakboord” te ontmoeten.

Varen op een derde deel van de totale vaarwaterbreedte uit stuurboordwal is aan te bevelen, omdat je vanuit die positie het snelst de juiste beslissing kan nemen: naar stuurboord of naar bakboord uitwijken.

Mocht het opvarende grote schip:

- één korte stoot geven, dan dient het voorbijvaren bakboord op bakboord te geschieden
- twee korte stoten geven, dan dient het voorbijvaren stuurboord op stuurboord te geschieden.



3. Hou ruimte om te manoeuvreren. Anders wordt uitwijken op een gegeven moment onmogelijk...
4. Zorg dat de riemen/peddels gebruiksklaar liggen. Bij weinig wind is dat soms de enige optie om naar een veilige plek op het water te geraken.
5. Reef tijdig bij harde wind. Na omslaan een boot rechtzetten en weer gebruiksklaar krijgen is een stuk moeilijker op een rivier vanwege de stroming en omdat de beschikbare ruimte beperkt is (smal vaarwater).
6. Zorg dat tonnetjes, tassen, riemen, peddels, roer, etc. aan de boot geborgd zijn!
7. Hou rekening met de stroming: die zal in de buitenbocht een stuk harder zijn dan in de binnenbocht.

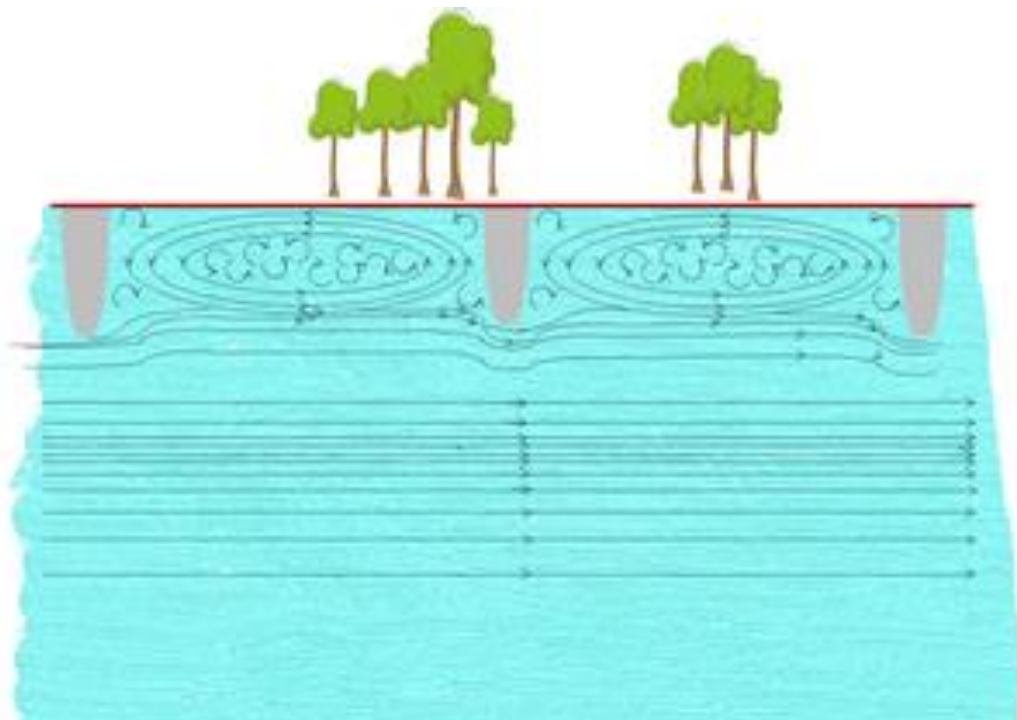
Met weinig wind is het vaak moeilijk manoeuvreren: je komt vooruit door de stroming maar hebt weinig tot geen stroming over je roer wat het sturen bemoeilijkt.

Hou verder goed rekening met de stroming wanneer je een zijwater in slaat zodat je niet op de keien gezet wordt.

8. Een neer (tegenstroom, keerwater) is een draaikolk of wervel die zich bevindt benedenstrooms van een krib in een rivier.

Aan het uiteinde van een krib worden steeds weer opnieuw wervels gevormd, die loslaten en met de stroom meegevoerd worden. Een dergelijk tegenstroom kun je gebruiken, bijvoorbeeld als je uit moet wijken om een binnenvaartschip te laten passeren.

Denk er aan dat het tussen de kribben ondieper zal zijn dan in de vaargeul! Bij hoog water kan een krib (gedeeltelijk) onder water staan.



9. Bij het opkruisen (dit geldt uiteraard ook voor kanalen) dien je nog meer rekening te houden met het verkeer op het water. Laat tijdig door je acties aan het overige verkeer zien wat je van plan bent (je vaarbewegingen dienen dus voorspelbaar te zijn). Dit kun je doen door bijvoorbeeld niet helemaal tot aan de andere kant van het vaarwater door te varen maar eerder overstag te gaan zodat het overige verkeer weet dat ze hun weg kunnen blijven vervolgen omdat je daar ruimte voor ze overlaat.
10. Buiten de vaargeul ben je uiteraard het veiligst en heb je als zeilend vaartuig voorrang.
11. Uiteraard dienen alle (verdere) vaarregels (Binnenvaartpolitiereglement) in acht genomen te worden zoals van toepassing op de Nederlandse binnenwateren.
12. Toon goed zeemanschap: je moet alles doen om gevaarlijke situaties te voorkomen, ook als je voorrang hebt.

Neem contact op met de organisatie als je nog vragen hebt of schiet een schipper van een raidboot aan die ervaring heeft met het varen op rivieren.

Met vriendelijke groet,

Stichting Natuurlijk Varen