

Internationale Roeivierdaagse van Overijssel 19-22 mei 2011

Het veiligheidsplan IRVO 2011 en de daarbij behorende bijlagen geven informatie mbt alle aspecten, welke van belang zijn voor de veiligheid van de deelnemers aan de Roeivierdaagse. Bij bevestiging van deelname en bij het dagelijks overleg met de teamcaptains worden deelnemers erop gewezen dat zij dit veiligheidsplan dienen te kennen. De verantwoordelijkheid voor het toepassen van de veiligheidsregels ligt bij de deelnemers (ploegen) aan de Roeivierdaagse. De organisatie ziet daarop toe.

Belangrijke telefoonnummers

Organisatie

Vierdaagseleider	–	Jan Veldman	+316 54 38 49 93
Veiligheidscoördinator	–	Aart Oosthoek	+316 23 35 79 02

De vierdaagseleider is het eerste aanspreekpunt voor de deelnemers. Bij calamiteiten onderhoudt de veiligheidscoördinator het contact met de hulpdiensten.

Roeiverenigingen langs de route R&ZV Daventria (start & finish)

Rembrandtkade, Deventer
Tel. 0570-618441

Zwolsche Roei- en Zeilvereniging

ZRZV, Holtenbroekerdijk 100
8031 LJ Zwolle
Tel. 038 - 4542395

RV Salland

Passantenhaven 't Hoge Holt
Kanaaldijk West 2A
7783 DB Gramsbergen
Tel. 0524-561115 / 0523-656794

Twentse Roeivereniging Amycus

Badweg 24
Almelo
Tel. 0546-577154

De telefoonnummers worden op een geplastificeerde kaart aan de teamcaptains meegegeven. Daarbij worden tevens telefoonnummers gegeven van de volgboot op de IJssel, de begeleiders bij de kanalen en de laatste roeiboot op de Vecht.

Informatieverstrekking aan de deelnemers

De organisatie verstrekt per ploeg een toergids met daarin een routebeschrijving per dag, bestaande uit twee versies, bestemd voor de boot en voor de walploeg. Deze zijn primair bedoeld om een goede plaatsbepaling mogelijk te maken. Naast de route-informatie bevat de toergids tenminste de volgende informatie met betrekking op de veiligheid:

- Eisen t.a.v. ploeg (reglement) en boot (materiaallijst)
- Algemene gedragsregels

- Samenvatting Binnenvaart Politie Reglement BPR
- Tips t.a.v. sturen op de IJssel
- Procedures t.a.v. het passeren van sluizen en stuwen

De punten specifiek voor de roeivierdaagse worden in dit veiligheidsplan toegelicht. De algemene punten zijn in de bijlage te vinden.

De complete toergids zal ook ruim vóór de tocht al beschikbaar zijn voor de deelnemers via de website <http://www.roeivierdaagseoverijssel.nl>

De route van de dag wordt iedere ochtend doorgenomen met de teamcaptains alvorens de boten te water gelaten worden. Daarbij zal tevens extra aandacht worden gegeven aan de vaarregels en de procedures rondom het passeren van sluizen en stuwen.

De tocht en zijn deelnemers

De Roei4daagse is ontstaan vanuit de behoefte om eens wat anders te doen dan simpelweg heen-en-weer varen op de IJssel bij Deventer. De kortste ronde die vanuit Deventer gevaren kan worden is ruim 200 km en voert ons achtereenvolgens over de Gelderse IJssel, het Zwarte Water, De Overijsselse Vecht, Het kanaal Almelo – De Haandrik, het Twentekanaal en weer over de Gelderse IJssel. Met de keuze om deze route in 4 dagen te varen hoopt de organisatie de tocht wat laagdrempeliger te maken. Toch blijft het volbrengen van de tocht een prestatie die niet onderschat dient te worden.

De doelgroep voor deze tocht bestaat uit marathonroeiers, ervaren roeiers voor wie de uitdaging ligt in de sportieve prestatie, over het algemeen met een goede conditie en techniek. Echter, de tocht is ook bedoeld voor ploegen die eenmalig een sportieve uitdaging zoeken. De begeleiding van de tocht moet hier dus ook op afgestemd worden.

De tocht wordt geroeid met gestuurd C-materiaal¹. Een team met een C4 boot bestaat uit minimaal 6 personen, 5 in de boot en 1 op de wal als reserve en/of begeleiding. Een team met een C2 boot bestaat uit minimaal 4 personen, 3 in de boot en 1 op de wal als reserve en/of begeleiding. Iedere ploeg dient één teamcaptain aan te wijzen. Deze dient te allen tijde bereikbaar te zijn door middel van een mobiele telefoon. De organisatie houdt een lijst bij van deze nummers, uitsluitend te gebruiken in geval van calamiteiten. Het maximum aantal deelnemende ploegen is 20.

Algemeen

Roeiers zijn en blijven zelf te allen tijde verantwoordelijk voor de eigen veiligheid!

- De deelnemers dienen op de hoogte te zijn van dit veiligheidsplan en de daarbij behorende bijlagen. De deelnemers dienen zich te gedragen conform dit veiligheidsplan.
- Het is een prestatietocht, géén wedstrijd. Geef elkaar de ruimte om te kunnen manoeuvreren.

¹ Over het eventueel roeien in andere boten dan C-materiaal, beslist de vierdaagseleiding.

- Neem geen onnodige risico's. Houd stuurboord wal en zorg dat u op de hoogte bent van algemeen geldende vaarregels.
- Wees bewust van uw positie, zodat u dat in geval van nood kunt doorgeven. Let op de km-palen die overal langs de route aanwezig zijn.
- Opdrachten van politie te water, Rijkswaterstaat en de wedstrijdleiding dienen altijd opgevolgd te worden!

De organisatie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor verlies, diefstal, of letsel van welke aard dan ook.

Gedragsregels

Voor deze toertocht zijn de volgende gedragsregels van toepassing:

- Vaar alleen daar waar het is toegestaan
- Vaar zo veel mogelijk langs de rechteroever
- Hinder overig scheepvaartverkeer niet en breng dat niet in gevaar
- Deelnemende vaartuigen mogen niet langer naast elkaar varen dan nodig is voor het voorbijlopen of het uitwisselen van informatie.
- Wissel alleen van bemanning of stuurman bij daarvoor geschikte aanlegplaatsen. Wisselen op het open water van de IJssel is verboden.
- Verstoor geen dieren en beschadig planten niet
- Houd rekening met anderen op en langs het water (ook vissers!)
- Maak geen onnodig lawaai
- Laat geen afval achter
- Roeien met ontkleed bovenlijf is niet toegestaan

Goed stuurmanschap

Tijdens de tocht hebben roeiers en stuurman te maken met, stroming en scheepvaart op de IJssel, stuwen en sluizen. Het is van belang dat stuurlieden goed om kunnen gaan met deze situaties. In de bijlagen van het veiligheidsplan zijn instructies opgenomen met betrekking tot veilig varen op de IJssel en instructies voor het passeren van stuwen en sluizen. Vooraf aan elke roeidag zullen aan de stuurlieden relevante informatie en instructies worden gegeven ten behoeve van het veilig varen van de betreffende etappe.

Weersomstandigheden

De toertocht wordt in ieder geval uitgesteld/afgelast indien de omstandigheden daar aanleiding toe geven. De belangrijkste criteria daarvoor zijn:

- Zicht minder dan 1000 meter
- Wind met een kracht meer dan 7 Beaufort
- (Dreigend) Onweer

Voor toegang tot actuele weersverwachtingen kan de veiligheidscoördinator besluiten om telefonisch informatie in te winnen bij Meteoconsult: 0900-9725 (€0,50/min) of 0317-399800 (€26,78 per consult)

Dit wordt per dag bekeken. Iedere ochtend zal voor de start een kort overleg plaatsvinden met de teamcaptains waarbij de weersverwachting en de details van de route besproken worden.

Bij gehele of gedeeltelijke annulering van het evenement moeten de volgende partijen daarover ingelicht worden:

- Rijkswaterstaat, verkeerspost Tiel: 0344-619672
- Sluis- / Brugwachters, gemeenten, vrijwilligers etc (overzicht in bijlage)

En in geval van calamiteiten:

- Spoedeisende zaken: **112**
- Wel politie, geen spoed: 0900-8844
- Alarmnummer Rijkswaterstaat: 026-3640650

Roeimateriaal

De tocht wordt gevaren in gestuurde C4-en of C2-en, waarbij het niet uitmaakt of deze boord- of scull geriggerd zijn.

Het roeimateriaal moet aan de KNRB eisen voldoen. Aandachtspunten zijn: Aanwezigheid boegbal, voetenborden (deugdelijke '*heelstrings*'), 2 landvasten, 2 meerpenen, peddel, pikhaak en hoosmateriaal/lenspomp.

Op de IJssel en op het Twentekanaal is het verplicht dat de stuurman/vrouw een zwemvest en de boeg een reflecterend hemd of shirt draagt. In de praktijk is dat op dag 1 vanaf de start tot aan de lunch, dag 3 vanaf de lunch en de hele dag 4.

Er wordt gezorgd voor voldoende drijfvermogen in de boot. In de praktijk zullen boten zonder afsluitbare luchtkasten dus uitgerust moeten worden met luchtzakken onder de zitplaatsen.

Om te voorkomen dat de boot vol water loopt bij het in- en uittillen moet de boeg deels afgeplakt worden met een stuk plastic (tot ongeveer een meter vanaf de punt). Bij onstuimig weer kan het nodig zijn om de gehele voor- en achterpunt te overdekken.

De boten worden voorafgaand aan de trajecten op de IJssel nl. bij de start in Deventer (dag 1) en vóór de sluis Eefde (dag 4) en zo nodig tussendoor op deze punten gecontroleerd!

Deelnemende teams krijgen bij aanmelding een setje startnummers. Deze dienen duidelijk zichtbaar aan weerszijden van de boot geplakt te worden om de ploegen makkelijker te kunnen identificeren, ook voor externe hulpdiensten.

Voortgang

Op de IJssel worden de roeiers gevolgd door een klein motorbootje van de organisatie, omdat daar de bereikbaarheid vanaf de kant niet gegarandeerd kan worden. Deze heeft primair de taak om als bezemwagen de organisatie op de hoogte te houden van de voortgang, maar kan ook ingezet worden als EHBO en wegwacht.

Op de Overijsselse Vecht kan de motorboot niet blijven volgen. Daar zal de laatste roeiboet, met een ervaren Daventria-bemanning, regelmatig contact houden met de wedstrijdleiding. Deze ploeg neemt de EHBO-set over bij afwezigheid van de

volgboot. Op het kanaal Almelo-De Haandrik wordt volstaan met toezicht vanaf de wal met een volgauto. Op de IJssel is de volgboot er weer.

Op strategische punten langs de route zullen ook waarnemers lang de kant de deelnemers in de gaten houden, in ieder geval bij de veren (Olst, Wijhe, Zwolle, Gorssel, Deventer), sluizen, stuwen en diverse bruggen. Bij sluizen en stuwen zijn bovendien vrijwilligers aanwezig voor het geven van aanwijzingen.

EHBO

Bij verenigingen en rustpunten langs de route is steeds EHBO-materiaal aanwezig. Bij calamiteiten onderweg kan de ploeg de veiligheidscoördinator om hulp vragen en zo nodig 112 bellen.

Wegverkeer

Een bijzonderheid bij deze tocht is het overdragen van boten bij de diverse stuwen in de Overijsselse Vecht. Daarbij moet rekening gehouden worden met het verkeer dat op deze wegen relatief hard langs komt rijden (buitengebied). Naast tilhulpen zijn er dus ook verkeersregelaars voorzien van reflecterende hesjes. Behalve de primaire taak om op het langsrijdende verkeer te letten dienen zij er ook voor te zorgen dat volgauto's van de deelnemers fatsoenlijk geparkeerd worden.

Vergunningen en berichtgeving aan de scheepvaart

Bij iedere waterbeheerder is afzonderlijk een vergunningsaanvraag ingediend:

- IJssel, Zwartewater en Twentekanalen → Rijkswaterstaat
- Overijsselse Vecht (Zwolle tot Junne) → Waterschap Groot Salland
- Overijsselse Vecht (Junne - Gramsbergen) → Waterschap Velt & Vecht
- Kanaal Almelo-De Haandrik → Provincie Overijssel

Bij de aanvraag van een vergunning bij RWS wordt tevens gevraagd een scheepvaartbericht te plaatsen. Indien een scheepvaartbericht melding maakt van het houden van een evenement, dan dient de scheepvaart hier rekening mee te houden bij het passeren van de deelnemers van dat evenement. Bij het ontvangen van de vergunning wordt gecontroleerd of het inderdaad genoemd wordt, in de vergunning of in de begeleidende brief.

Bijlage: Invulijst telefoonnummers Teamcaptains

	Vereniging	Bootnaam	Teamcaptain	Bereikbaar via
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

Bijlage: Samenvatting Binnenvaart Politie Reglement BPR

Definities en basisregels BPR

Goed zeemanschap:

Het BPR kan niet alle mogelijke situaties dekken. In die situaties is het betrachten van 'goed zeemanschap' of 'goed schippersgebruik' belangrijk. Wat verstaat men hieronder? Dat is varen met gebruik van het gezonde verstand, dus:

- met kundigheid en vaardigheid
- met overleg handelen en vooruit zien

Het wordt aanbevolen een ervaren stuurman/-vrouw aan te stellen, gelet op de stroming op de rivier.

Meren, aanleggen:

Het is verboden om te meren aan verkeerstekens (zoals bv. boeien, kribbakens, stroombakens enz.).

Geluidsseinen:

De belangrijkste algemene seinen zijn:

- 1 lange stoot (ca. 4 seconden): Attentie
- 1 korte stoot (ca. 2 seconden): Ik ga stuurboord uit
- 2 korte stoten: Ik ga bakboord uit
- 3 korte stoten: Ik sla achteruit
- 4 korte stoten: Ik kan niet manoeuvreren
- Reeks zeer korte stoten (1/4 seconde): Er dreigt gevaar voor aanvaring

Vaarregels

Algemene bepalingen

Een klein schip, dus ook een roeiboot dient te allen tijde te wijken voor grote schepen (art.6.02 BPR).

Bij zodanige koersen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet een klein motorschip uitwijken voor zeilschepen en roeiboten. Een roeiboot moet dan uitwijken voor een zeilschip (ook surfplank) (art.6.03a-2 BPR).

Uitzondering:

Vaar je onder de uiterste stuurboordzijde van het vaarwater, dan moet je je weg vervolgen en moeten de andere schepen wijken (art.6.03a-2 BPR).

Veerponten

Een veerpont heeft voorrang op een klein schip. Een roeiboot dient dus een veerpont duidelijk voorrang te verlenen (art.6.23 BPR). Dat geldt zowel voor de grotere veren (Olst, Wijhe) als de kleine fiets/voetveren (Zwolle, Gorssel, Deventer).

Het blauwe bord (art.6.04a BPR)

Wanneer een schip naar een vaarwater, een haven, een brug, een sluis of een aanlegplaats wil, gelegen aan zijn bakboordzijde, dan mag hij volgens het BPR door middel van het 'blauwe bord' aan een tegemoetkomend schip verzoeken om het passeren 'stuurboord op stuurboord' te laten gebeuren. In normale gevallen gebeurt het passeren 'bakboord op bakboord' ofwel 'rood op rood'.

Tegelijkertijd met het tonen van dit blauwe bord aan de stuurboordzijde van de stuurhut en het witte rondom schijnend flikkerlicht, geeft het schip dat naar bakboord wil twee korte stoten. Het tegemoetkomende schip beantwoordt dit met dezelfde signalen. Als het niet kan wijken, dan geeft dit schip een reeks zeer korte stoten.

Het 'blauwe bord' wordt niet alleen gebruikt bij uitwijken naar aanlegplaats of haven (art.6.05 BPR). Op de Gelderse IJssel is het zo dat de opvarende schepen (de schepen die tegen de stroom invaren) de meest gunstige zijde van het vaarwater mogen kiezen. Dit is in het algemeen de zijde waar de minste stroom staat: de binnenbocht. Daarbij moeten ze voor de afvarende schepen 'een geschikte weg' vrij laten. Deze regels zijn in principe alleen van toepassing op grote schepen onderling. De schipper van een klein schip, dus ook een roeier, moet deze regel wel kennen om te kunnen zien wat het grote schip van plan is.

Hoe werkt dit in de praktijk op de IJssel?

Op de IJssel is het bijna een ongeschreven wet voor pleziervaarders, dus ook voor roeiers, om de aanwijzingen van het 'blauwe bord' op te volgen. Dit heeft te maken met de omstandigheden op de IJssel: de rivier is relatief smal en onoverzichtelijk door de scherpe bochten.

Als er voor een roeiboot geen gelegenheid is om tijdig op het 'blauwe bord' signaal te reageren, dan probeer je tussen twee kribben stil te liggen tot het grote schip is gepasseerd en het vaarwater weer vrij is. Houd hierbij rekening met de dode hoek van het schip.

Keren en water oversteken

Een schip mag alleen dan keren, nadat het zich ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen (art.6.13 BPR).

Uit- en invaren van een haven of nevenvaarwater

Een haven uitvaren of vanuit een nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaren, mag alleen geschieden wanneer men zich ervan vergewist heeft dat dit zonder gevaar kan en zonder andere schepen te hinderen (art.6.16 BPR).

Dit begint al bij het verlaten van de jachthaven in Deventer, maar let vooral op bij het passeren van zandgaten onderweg en de passantenhavens bij de diverse dorpen. Hier kunnen schepen de IJssel opvaren. Een roeiboot is echter zelf slecht te zien vanuit de zijwegen. Houdt er altijd rekening mee dat men geen voorrang krijgt.

Bijlage: Tips voor veilig varen op de IJssel

In 2007 heeft Rijkswaterstaat samen met een aantal roeiverenigingen afspraken gemaakt die de veiligheid op de Geldersche IJssel moeten verbeteren. Deze zijn kort samengevat in de volgende tips om veilig over de IJssel te varen:

1. Begin met een goede voorbereiding. De organisatoren van de roeivierdaagse helpen u hierbij door de weersomstandigheden in de gaten te houden en minimale eisen te stellen aan bemanning en materiaal.
2. Zorg ervoor dat u goed zichtbaar bent.
3. Geef elkaar de ruimte en houd in principe de stuurboordwal. Soms zijn er goede redenen om wat meer afstand tot de wal te houden, Bij het passeren of in- en uitvaren van een haven of vaarweg kunt u beter een eindje van de wal af varen; zo kunt u beter de haven of vaarweg inkijken en geeft u de uitvarende schepen meer ruimte.
4. Blauw bord! Neem geen onnodige risico's. Steek alleen over als u zeker weet dat u niet in de dode hoek terecht komt. Laat zien dat u het begrepen hebt...
5. Vaar een duidelijke koers.
6. Denk om de dode hoek. Deze blinde vlek voor de boeg van beroepsvaarders kan oplopen tot wel 350 meter. Pas uw koers tijdig aan zodanig dat men u kan blijven zien!

Bijlage: Sturen op stromend water

Rekening houden met stroming

Wie roeit op de IJssel krijgt te maken met stroming, kribben, pleziervaartuigen en beroepsvaart. Net als bij harde wind is het met stroming belangrijk dat u alert blijft, juist in de situaties waarin er niet geroeid wordt.

In het midden van de rivier stroomt het harder dan langs de oevers. Tussen de kribben is de stromingsrichting zelfs tegengesteld aan de hoofdstroom! Roeiers ervaren de kribstroming als hinderlijk, dus probeer enige afstand te houden.

Omgaan met deining

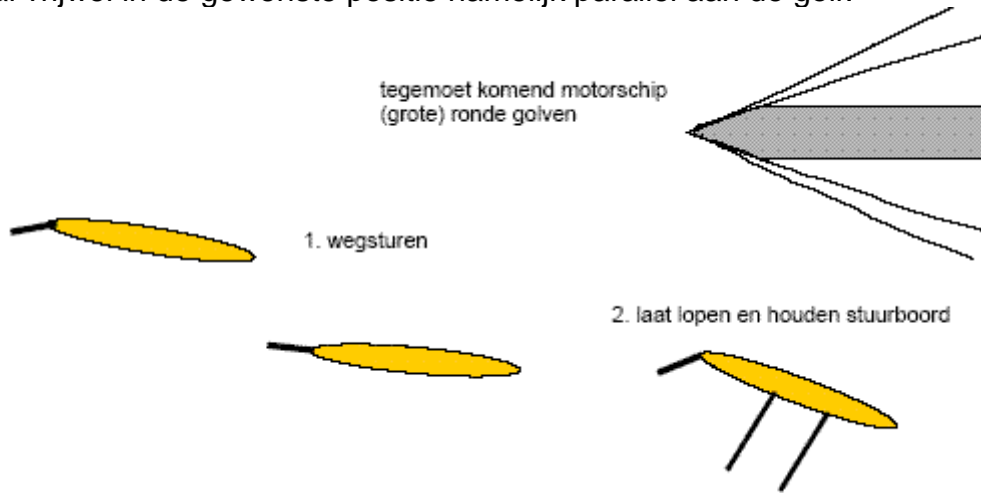
Beroepsvaart en kleinere motorboten kunnen hoge golven maken. De meest veilige manier om hiermee om te gaan is om te laten lopen en de boot dan parallel aan de golven te leggen. De roeiers houden hun bladen plat op het water. Dat draagt bij aan de stabiliteit en je zult merken dat de boot door de golf wordt opgetild. Als de hoogste golven zijn verdwenen, roei je in lichte haal weg tot je in rustiger water komt en de normale roeihaal kunt hervatten.

Bij minder hoge golven kan het soms volstaan om de koers aan te passen zodanig dat de boeg haaks door de golven gaat, eventueel in lichte haal of toch even laten lopen. De boot wordt dan niet opgetild, maar de golven rollen aan weerszijden langs de boordrand.

Wat te doen bij een tegemoet komend schip?

Parallel gaan liggen aan de golven bij een tegemoetkomend schip:

Zover mogelijk er vandaan sturen. (Ervan uitgaande dat je aan stuurboordzijde van de rivier vaart): Laat Lopen, Houden Stuurboord. De boot komt stil te liggen en draait al vrijwel in de gewenste positie namelijk parallel aan de golf.

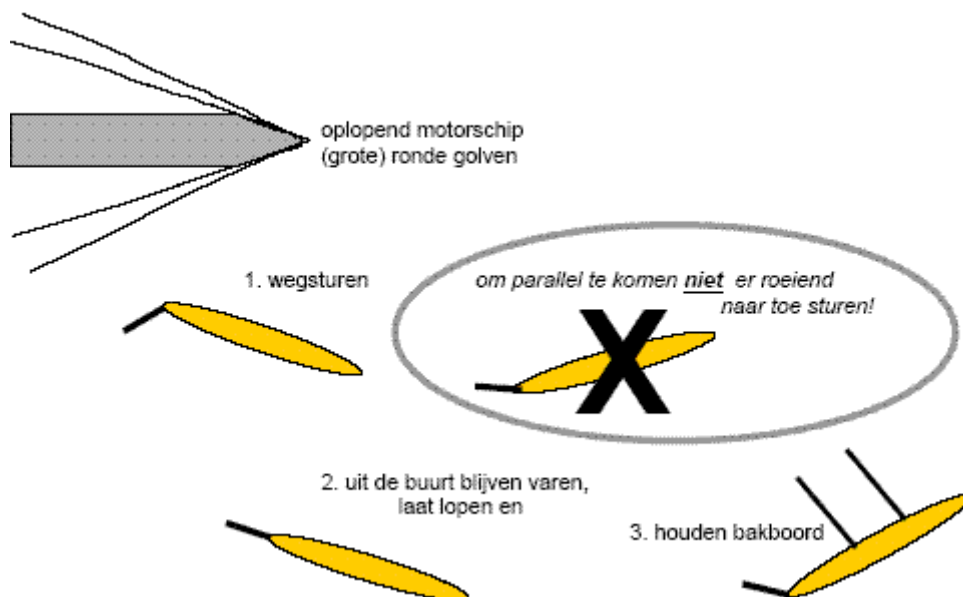


Wat te doen bij een oplopend schip?

Parallel gaan liggen aan de golven bij een oplopend (=inhalend) schip:

Zo ver mogelijk er vandaan sturen. Laat Lopen, Houden Bakboord. De boot komt stil te liggen en draait al vrijwel in de gewenste positie namelijk parallel aan de golf.

NB: Maak niet de veel voorkomende fout door roeiend parallel aan de golven te sturen, want dan vaar je juist naar het schip toe.



Bijlage: Instructies voor het passeren van sluizen en stuwen

Algemeen

Gedurende de tocht zullen een aantal sluizen worden gepasseerd. De grotere sluizen zullen als groep gezamenlijk worden gepasseerd. De sluizen in de Overijsselse Vecht hebben een beperkte capaciteit. Om deze reden kan de organisatie beslissen om een aantal boten niet te laten schutten, maar via de aanwezige kano-overdraagplaatsen over de wal te laten passeren. Aanwijzingen ter plaatse dienen zonder tegenspraak te worden opgevolgd!

Wat betreft het schutten van de boten dienen de volgende algemene regels te worden aangehouden.

- Verzamel de boten ruim voor de sluis om geen last te hebben van de boten die uit de sluis komen. Vooral de stuwing van de achterschroef kan bij wat grotere boten verraderlijk zijn.
- Bij het de sluis invaren aansluiten langs beide zijden (riemen laten slippen aan de walzijde). Houd wel enige afstand tot de sluisdeuren met het oog op het binnenstromende water bij het schutten.
- Zorg dat elke boot aan voor- en achterstevan vastgehouden wordt, bij voorkeur middels touwen waarbij de uiteinden vastgehouden worden door stuurman en boegroeier. Als dit niet lukt, kan een pikhaak uitkomst bieden!
- **KNOOP DE BOOT NOOIT VAST IN EEN SLUIS !!!**
- Blijf na het uitvaren van de sluis niet hangen bij de uitgang. Laat niet lopen, maar vaar rustig weg.

Spoldersluis dag 1 (Zwolle)

Deze sluis zal als toergroep gezamenlijk worden gepasseerd. De boten verzamelen ruim voor de sluis om geen last te hebben van de boten die uit de sluis komen. Bij groen licht de sluis in varen en aansluiten langs beide zijden. Voor de rest gelden de algemene aanwijzingen voor het passeren van sluizen.

Sluizen dag 1 en 2 (Vechterweerd & Vilsteren)

De eerste twee stuwen in de Vecht zijn voorzien van schutsluizen om scheepvaart mogelijk te maken. Deze relatief kleine sluizen worden nog volledig met de hand bediend. Het schutten neemt geruime tijd in beslag en dat past goed bij de rust van deze omgeving. Beide sluizen zijn goed bereikbaar vanaf de wal.

Stuwen dag 2 (Junne, Mariënberg, Hardenberg)

De overige stuwen zijn niet voorzien van schutsluizen, maar dat heeft toch ook een groot voordeel: vanaf Junne nemen we afscheid van de overige scheepvaart en kunnen we nog meer genieten van de rust en de mooie omgeving. Bij iedere stuw zijn vrijwilligers van de organisatie aanwezig om het aanleggen, overdragen en afvaren in goede banen te leiden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de aanwezige kano-overdraagplaatsen.

Eén voor één krijgen deelnemers de gelegenheid om aan te leggen en de boot uit het water te halen. De organisatie stelt *chariots* beschikbaar waarmee de boot als een kruiwagen verplaatst kan worden. Nadat de boot weer te water gelaten is, ligt deze stroomopwaarts voor de stuw. Toestemming om af te varen wordt pas gegeven na controle door iemand van de organisatie; boot en bemanning dienen volledig vaarklaar te zijn alvorens plaats te maken voor de volgende boot/ploeg. Na toestemming dienen de boten direct weg te varen om afdrijven te voorkomen.

Sluizen dag 3 (Almelo) en dag 4 (Eefde)

Dit zijn beide weer grotere, moderne sluizen. Ook hier wordt voor de sluis verzameld om de capaciteit van de sluis zoveel mogelijk te benutten en gelden verder dezelfde aandachtspunten als bij de andere sluizen.

De sluis bij Eefde heeft het grootste verval van de sluizen op de route. Het grootste gevaar hier is de beroepsvaart welke veelvuldig gebruik maakt van deze vaarroute. Geef ze bij het naderen van de sluis voldoende ruimte om de sluis te verlaten. Blijf bij het verlaten van de sluis niet hangen bij de uitgang en vaar niet te dicht langs klaarliggende schepen aan de andere zijde van de sluis.