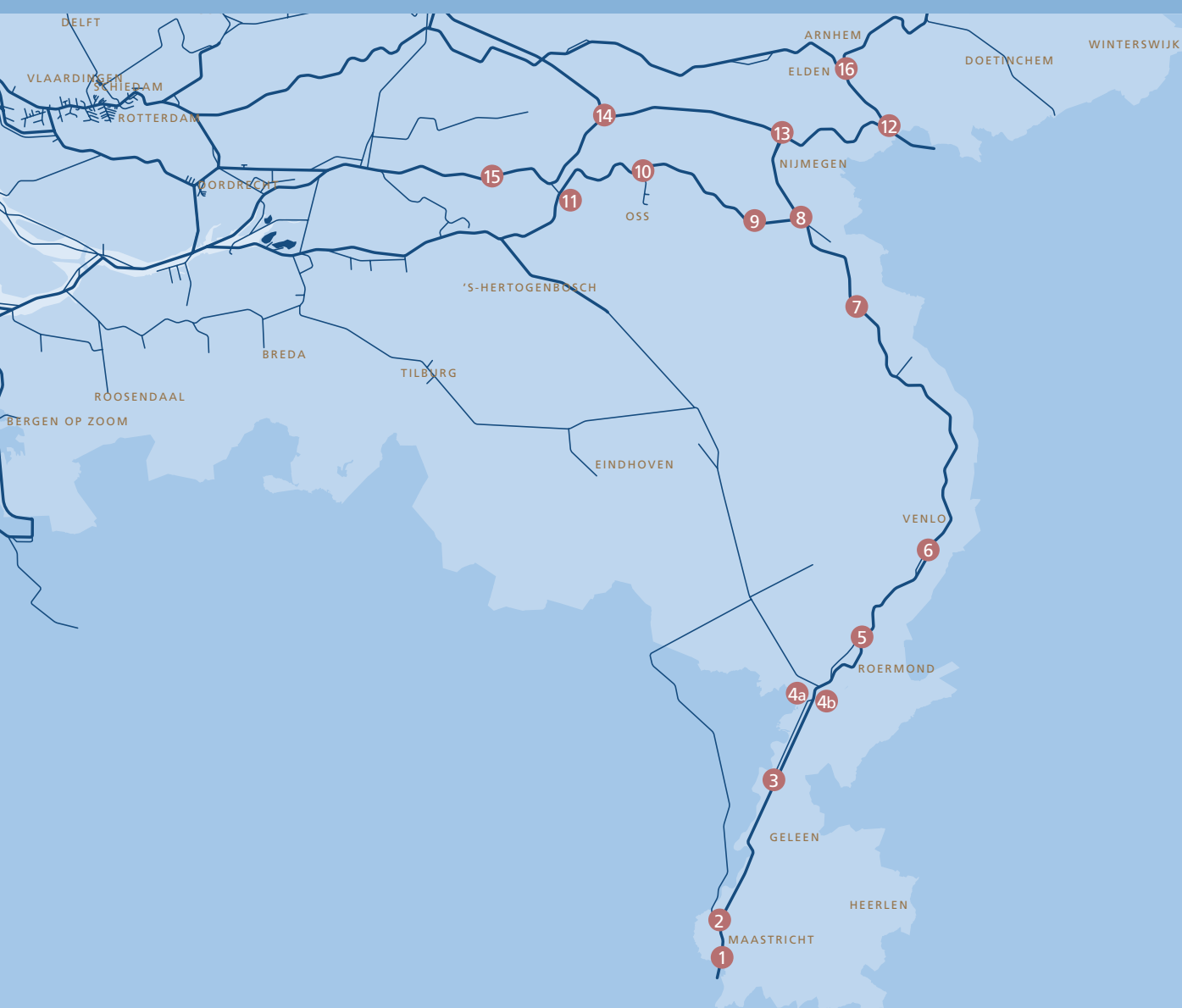




## Knooppunten Maas en de grote rivieren



# Inhoud

Voorwoord . . . . .	3
De belangrijkste vaarregels op binnenwater . . . . .	4
Op de vaarweg . . . . .	4
Reisvoorbereiding . . . . .	6
Communicatie op het water . . . . .	8
Bruggen en sluisen . . . . .	9
Veiligheid aan boord . . . . .	10
Wat u verder nog moet weten.... . . . .	10
Wellevendheid . . . . .	12
De Maas en het Julianakanaal . . . . .	13
10 tips voor de recreatievaart . . . . .	15
10 tips voor de beroepsvaart. . . . .	15
10 tips voor veilig roeien . . . . .	16
4.1 Knooppunt Eijsden . . . . .	19
4.2 Knooppunt Limmel. . . . .	21
4.3 Sluisen Born en Maasbracht. . . . .	23
4.4a Knooppunt Maasbracht . . . . .	25
4.4b Knooppunt Heel/Linne. . . . .	27
4.5 Sluis Roermond . . . . .	29
4.6 Sluis Belfeld . . . . .	31
4.7 Sluis Sambeek . . . . .	33
4.8 Knooppunt en sluis Heumen . . . . .	35
4.9 Sluis Grave (benedenstrooms) . . . . .	37
4.10 Sluis Lith . . . . .	39
4.11 Sluis Sint Andries (Maaszijde) . . . . .	41
Sluis Sint Andries (Waalzijde). . . . .	41
4.12 Pannerdensche Kop. . . . .	43
4.13 Weurt . . . . .	45
4.14 Tiel . . . . .	47
4.15 Zaltbommel . . . . .	49
4.16 IJsselkop . . . . .	51
Colofon . . . . .	52

# Voorwoord

Het bevorderen van de veiligheid voor beroeps- en recreatievaart op dezelfde vaarweg. Dat is kortweg het doel van het project 'Varen doe je samen!'.

In het kader van dit project worden tien Knooppuntenboekjes uitgegeven.

Per regio staan hierin de belangrijkste vaarwegknooppunten beschreven en kaartjes laten zien hoe u de knooppunten op een veilige en vlotte manier kunt passeren. Een knooppunt is een specifieke locatie waar sprake kan zijn van een verkeersonveilige situatie.

De kaarten geven aanbevolen routes. Het gaat dus om adviezen, niet om verplichte trajecten. U kunt ook op andere manieren de knooppunten oversteken.

Natuurlijk moet u zich houden aan de geldende verkeersregels. Kijk op het water altijd goed om u heen en laat andere vaarweggebruikers duidelijk zien wat u gaat doen, zodat zij op tijd kunnen reageren.

Formeel zijn de kaarten in de Knooppuntenboekjes niet geschikt voor navigatiedoeleinden. Dat klinkt wat tegenstrijdig voor aanbevolen routes, maar hiermee is bedoeld dat de kaarten een aanvulling zijn op de officiële waterkaarten. Gebruik aan boord altijd de meest recente ANWB-waterkaart en de ANWB-Wateralmanak.

'Goed zeemanschap' is een belangrijk artikel (1.04) uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR).

Het betekent kortweg dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. Goed zeemanschap begint bij het goed voorbereiden van uw reis. We raden u aan voor vertrek de teksten over de te passeren knooppunten te lezen en de kaarten te bestuderen.

Op [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) vindt u meer informatie over veilig varen en u kunt er, behalve de overige Knooppuntenboekjes, diverse folders downloaden:

- Communicatie op het water
- Het blauwe bord
- Spelregels voor een veilige snelle vaart
- Veilig het water op
- Veiligheid aan boord
- Vlot en veilig door brug en sluis

Wij zijn geïnteresseerd in uw opmerkingen. Daarmee kunnen we de Knooppuntenboekjes zo actueel mogelijk houden. U kunt correcties op de bestaande of suggesties voor nieuwe knooppunten aan ons doorgeven via de website [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) of via [info@varendoejesamen.nl](mailto:info@varendoejesamen.nl)

De Knooppuntenboekjes zijn tot stand gekomen met medewerking van de Convenantpartners (zie het colofon), Politie Landelijke Eenheid, de KNRM.

Namens de samenstellers,

Hylke Steensma  
Projectleider Varen doe je samen!

De makers hebben de Knooppuntenboekjes zo zorgvuldig mogelijk samengesteld. Niettemin kunnen er onvolkomenheden voorkomen door zetfouten of door gewijzigde situaties op het water. De gebruiker van de Knooppuntenboekjes blijft zelf eindverantwoordelijk voor een veilige vaart. U kunt geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze brochure. In alle gevallen wordt verwezen naar de letterlijke tekst van het Binnenvaartpolitiereglement, het Rijnvaartpolitiereglement, BVA 1972 of de plaatselijk geldende reglementen en meest recente kaarten. De Stichting Recreatietoervaart Nederland sluit als uitgever van de Knooppuntenboekjes aansprakelijkheid voor schade en/of letsel als gevolg van het gebruik van deze uitgaven uit.

Het auteursrecht op het materiaal van Varen doe je samen! ligt bij de Convenantpartners die bij dit project betrokken zijn. Overname van plaatjes en/of (gedeelten van) teksten is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de Stichting Recreatietoervaart Nederland. [www.srn.nl](http://www.srn.nl)

# De belangrijkste vaarregels op binnenwater

De vaarregels staan gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 6 van het BPR.

Hieronder enkele belangrijke regels:

- Een klein schip (tot 20 meter) moet in de meeste gevallen voorrang verlenen aan een groot schip (langer dan 20 meter). Veerponten, passagiers- schepen, sleep- en duwbotten en vissersschepen die in bedrijf zijn, hebben de rechten van 'groot'. Ook als ze korter zijn dan 20 meter (voor uitzonderingen zie het BPR).
- Een schip dat het hoofdvaarwater op wil varen, moet voorrang verlenen aan een schip dat in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart. Een uitzondering hierop: een schip dat uit een betond nevenvaarwater komt varen. In deze situatie moet een klein schip op het hoofdvaarwater medewerking verlenen aan een groot schip dat van het betond nevenvaarwater komt.
- Een klein motorschip (tot 20 meter) moet voorrang verlenen aan een klein zeilend schip (tot 20 meter) of een roeiboot als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart. Een groot motorschip of een groot zeilschip verleent in deze situatie voorrang aan het schip dat van stuurboord nadert.
- Voor kleine motorschepen onderling geldt: als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart, krijgt het schip dat van stuurboord nadert voorrang.
- Een klein zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een klein zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze met het zeil over dezelfde boeg, dan moet het loefwaartse schip voorrang verlenen aan het lijwaartse schip.
- Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, moet ervoor zorgen dat andere vaarweggebruikers niet genoodzaakt worden hun koers en snelheid plotseling en in sterke mate te veranderen. Het bord B.9 (zie BPR-bijlage 7) betekent dat schepen op het hoofdvaarwater altijd voorrang hebben.

## Op de vaarweg

### Stuurboordwal

Houd op het vaarwater zoveel mogelijk stuurboordwal (rechterkant) aan. Ook binnen de betonde vaargeul. Zie de hiervoor genoemde belangrijkste vaarregels.

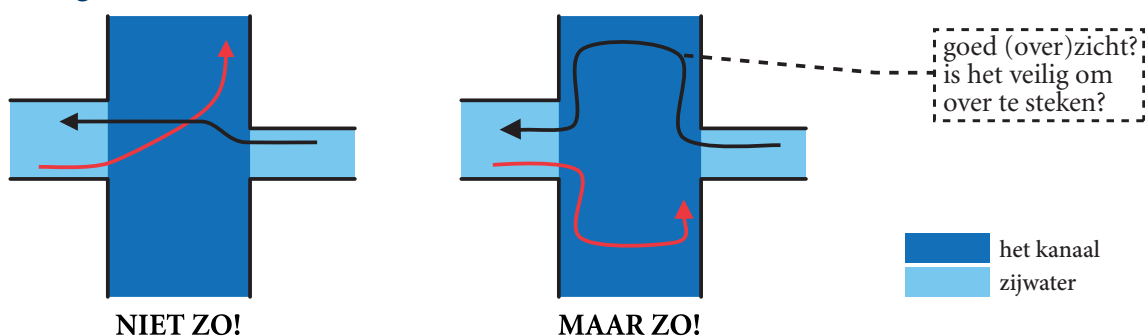
### Koers en snelheid

Pas uw koers en snelheid op tijd aan als u voorrang verleent aan een ander schip. Laat duidelijk zien welke koers u vaart en geef elkaar de ruimte om te manoeuvreren.

Zorg ervoor dat uw schip geen hinderlijke golfslag of zuiging veroorzaakt en voorkom zo gevaarlijke situaties en schade.

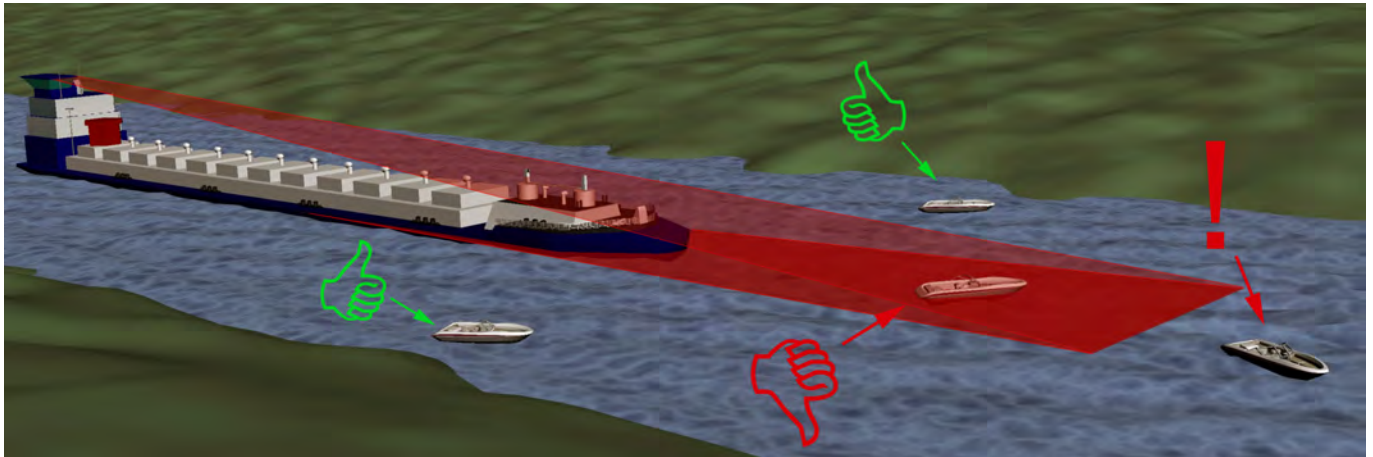
Een klein schip moet op de motor minstens 6 km/u kunnen varen, op de grotere wateren, rivieren en kanalen.

### Veilig oversteken



Stel: u komt uit een zijwater en wilt bakboord uit het kanaal op. Neem om te beginnen de tijd als u een kanaal oversteekt. Vaar niet over bakboord het drukke kruispunt over, maar sla eerst 'rechtsaf', met eventueel een uitkijk voorop. U vaart dus een kort stukje aan stuurboordwal. Zodra u voldoende overzicht hebt en het veilig genoeg is, steekt u het kanaal haaks over. U vaart vervolgens weer stuurboordwal in uw gewenste vaarrichting en kunt het kruispunt op een veilige manier oversteken. Doe dit vooral met gematigde snelheid, dan kunt u nog stoppen als het nodig is. Een beroepsschip is sneller bij u dan u denkt.

## Blijf uit de dode hoek!



Als u de stuurhut en de schipper van een vrachtschip niet kunt zien, dan ziet de schipper u ook niet. Hoe groot de dode hoek van een binnenvaartschip is, hangt af van het type schip, de lading, de hoogte van de stuurhut en de afstand van de stuurhut tot het einde van de zichtbelemmering. De dode hoek van een binnenvaartschip kan tot 350 meter groot zijn. Blijf uit de dode hoek! Kijk regelmatig achterom en zorg dat u goed zicht rondom hebt als u achter het roer staat. Vaar zoveel mogelijk aan de rechterkant van het vaarwater. De beschreven situatie geldt op binnenwater; op zee is de dode hoek van beroepsschepen vele malen groter!

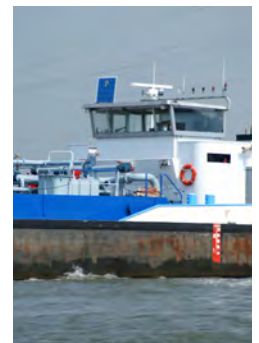
## Open varen

Als u een haveningang wilt invaren, dan kunt u die het best 'open varen'. Dat wil zeggen: neem de bocht iets ruimer, mits dat geen hinder geeft voor de overige scheepvaart. Door deze koers krijgt u meer overzicht, u kunt in de haveningang kijken. Omgekeerd hebben schippers die de haven verlaten u eerder in het zicht.

## Het blauwe bord

Op de stromende rivieren geldt òf het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) òf het Rijnvaartpolitiereglement (RPR). Het lastige is dat de regels enigszins verschillend zijn. Hieronder een beknopte uitleg. De speciale brochure 'Het blauwe bord' gaat er dieper op in. Te downloaden op [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl)

Volgens het BPR moeten kleine schepen op een groot aantal wateren in Nederland zoveel mogelijk langs de stuurboordwal varen. Deze wateren staan vermeld BPR-bijlage 15a. Op overige wateren is het raadzaam om stuurboordwal te houden. Op de grote rivieren Boven-Rijn, Waal, Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn, Lek, Geldersche IJssel en Maas mogen grote schepen in sommige situaties echter ook aan bakboordwal varen. Op deze rivieren staat een sterke stroming. Daarom kiest een groot schip dat tegen de stroom in moet varen het liefst de kant waar de minste stroom loopt. Dat is in de binnenbocht. Dus in een bocht naar stuurboord de stuurboordwal en in een bocht naar bakboord de bakboordwal. Een groot schip toont in dat laatste geval een blauw bord met wit flikkerlicht.



Let op: diepgeladen schepen die voldoende motorvermogen hebben, zoals meerbaksduwschepen, kiezen stroomopwaarts wel de diepere buitenbocht.

Raadpleeg het BPR en RPR zodat u weet wat u moet doen. Samengevat gaat het om de volgende situaties:



Foto: Hylke Steensma

### **RPR: BOVENRIJN en WAAL**

GROOT stroomopwaarts vaart via de binnenbocht waar de minste tegenstroming staat. Diepgaande schepen mijden de ondiepe binnenbocht.

KLEIN stroomafwaarts verplicht aan stuurboordwal blijven, maar zo nodig uitwijken naar bakboord.

GROOT stroomafwaarts vaart via de buitenbocht waar de meeste stroming staat of houdt het midden aan.

KLEIN stroomopwaarts verplicht aan stuurboordwal blijven, maar zo nodig uitwijken naar bakboord.

### **RPR: PANNERDENSCH KANAAL, NEDER-RIJN en LEK**

GROOT stroomopwaarts vaart via de binnenbocht waar de minste tegenstroming staat. Diepgaande schepen mijden de ondiepe binnenbocht.

KLEIN stroomafwaarts stuurboordwal houden.

KLEIN stroomafwaarts wijkt indien nodig naar bakboord voor opvarend GROOT met blauw bord.

KLEIN stroomafwaarts wijkt indien nodig naar stuurboord voor opvarend GROOT zonder blauw bord.

GROOT stroomafwaarts vaart via de buitenbocht waar de meeste stroming mee staat of houdt het midden aan.

KLEIN stroomopwaarts stuurboordwal houden.

KLEIN stroomopwaarts vóór of in een bocht naar bakboord voor afvarend GROOT, indien nodig uitwijken naar bakboord.

KLEIN stroomopwaarts vóór of in een bocht naar stuurboord voor afvarend GROOT, indien nodig uitwijken naar stuurboord.

### **BPR: GELDERSCHE IJSSEL en MAAS**

GROOT stroomopwaarts vaart via de binnenbocht waar de minste tegenstroming staat. Diepgaande schepen mijden de ondiepe binnenbocht.

KLEIN stroomafwaarts stuurboord van het midden houden.

KLEIN stroomafwaarts wijkt naar bakboord voor opvarend GROOT met blauw bord.

KLEIN stroomafwaarts wijkt naar stuurboord voor opvarend GROOT zonder blauw bord.

GROOT stroomafwaarts vaart via de buitenbocht waar de meeste stroming mee staat of houdt het midden aan.

KLEIN stroomopwaarts stuurboord van het midden houden.

KLEIN stroomopwaarts vóór of in een bocht naar bakboord voor afvarend GROOT uitwijken naar bakboord.

KLEIN stroomopwaarts vóór of in een bocht naar stuurboord voor afvarend GROOT uitwijken naar stuurboord.

# Reisvoorbereiding

## Pleziervaartuigenverzekering

Met een pleziervaartuigenverzekering is aansprakelijkheid verzekerd voor schade die u met uw boot veroorzaakt. U kunt zich ook verzekeren voor schade die aan uw boot wordt veroorzaakt en voor schade veroorzaakt door van buiten komende onheil, zoals brand, ontploffing en diefstal. Welke spullen aan boord zijn meeverzekerd, staat in de polisvoorwaarden.

Onverzekerd rondvaren kan grote financiële gevolgen hebben. Wanneer u aansprakelijk bent voor schade die u bij anderen veroorzaakt, draait u op voor zowel materiële schade als letselschade. De kosten zijn hoog. Met een verzekering loopt u dat risico niet.

## Vaarbewijs

In Nederland hebt u een Klein Vaarbewijs nodig voor:

- Een schip van 15 tot 25 meter lang dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt.
- Een schip tussen de 15 en 20 meter lengte dat voor bedrijfsmatig gebruik is bestemd of bedrijfsmatig wordt gebruikt.
- Een sleep- of duwboot die bedrijfsmatig wordt gebruikt om een schip met een lengte van maximaal 20 meter te slepen, langszij mee te voeren of te duwen.
- Een waterscooter, jetski, rubberboot of motorboot korter dan 15 meter die harder kan dan 20 kilometer per uur.

Er zijn twee niveaus:

Klein Vaarbewijs 1 (VB1) - Voor het varen op rivieren, kanalen en meren, inclusief Gouwzee en Randmeren. Maar niet op: Westerschelde, Oosterschelde, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Waddenzee, Eems en Dollard.

Klein Vaarbewijs 2 (VB2) - Voor het varen op alle binnenwateren, dus inclusief Westerschelde, Oosterschelde, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Waddenzee, Eems en Dollard.

Voor het varen op de Noordzee hebt u geen vaarbewijs nodig, maar wel voor het bevaren van de zeehavens.

Het behalen van het vaarbewijs is ook nuttig als u een schip vaart waarvoor geen vaarbewijs nodig is. Dan hebt u voldoende basiskennis van de reglementen, wetten en veiligheidsmaatregelen en dat komt de veiligheid ten goede. De Stichting Vamex (Vaarbewijs- en Marifoonexamens) adviseert daarom, ook als u niet onder de vaarbewijsplicht valt, altijd een examen Klein Vaarbewijs I te doen. Meer informatie vindt u op [www.vamex.nl](http://www.vamex.nl)

## Watersportcursussen

Met tal van watersportcursussen kunt u uw kennis bijspijkeren. Zoals 'Tochtplanning' of 'Theoretische Kustnavigatie'. De organisaties achter Varen doe je samen! raden iedere watersporter aan zich te verdiepen in de theorie en de reglementen. Praktijkcursussen zijn er ook, bijvoorbeeld de cursus 'Manoeuvreren op de motor' of 'Wadvaren'. Educatieve vaartochten laten mensen kennismaken met een vaargebied dat bepaalde vaardigheden vereist. De meeste watersportcursussen, voor zowel zeil- als motorboot, volgen het diplomasysteem van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO). In de CWO participeren onder andere Hiswa Vereniging, Watersportverbond en ANWB, partners in Varen doe je samen!

Meer informatie vindt u op [www.cwo.nl](http://www.cwo.nl)

## Goed voorbereid op reis

Het is belangrijk om goed voorbereid aan uw vaartocht te beginnen.

- Controleer voor vertrek uw schip, de brandstofvoorraad en de filters.
- Bekijk of beluister de weersverwachting.
- Check vaststaande gegevens, zoals het getij.
- Zorg voor actuele vaarkaarten.

Nuttige informatie over vaargebieden vindt u in verschillende vaarwijzers, vaargidsen en natuurlijk op internet.

## Rondom vrij uitzicht

Als schipper moet u goed in de rondte kunnen kijken. Dit staat in het BPR beschreven. Het varen met een dichtgebouwde kuip met beslagen ramen is riskant. Bekwaamheid en uitzicht rondom zijn wettelijke bepalingen die voor iedere schipper gelden, onafhankelijk van de vaarbewijsplicht.

# Communicatie op het water

## De marifoon

De marifoon is een zendontvanger voor maritieme communicatie. Hij is in de beroepsvaart onmisbaar. Schippers, verkeersleiders, brugwachters en sluismeesters praten met elkaar via de marifoon. Alle binnenvaartschepen hebben minimaal één marifoon aan boord. Voor kleine schepen is de marifoon niet verplicht, maar wel sterk aanbevolen, zeker op vaarwegen met beroepsvaart. Zonder marifoon mist u veel informatie en andere vaarweggebruikers en verkeersleiders kunnen geen contact met u opnemen. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Bovendien kunt u in noodsituaties anderen niet waarschuwen.

## Uitluisterplicht

Als u een marifoon aan boord hebt, moet u in bezit zijn van een bedieningscertificaat, hebt u uitluisterplicht en moet u de marifoon gebruiken. Oefen de bediening en het gebruikte jargon tijdig.

## Verkeersbegeleiding en blokkkanalen

Op drukke doorgaande vaarwegen zorgen verkeersposten (walstations) voor verkeersbegeleiding. Het stuk vaarweg dat een verkeerspost voor zijn rekening neemt, heet blokgebied. Elke verkeerspost en dus ook elk blokgebied heeft zijn eigen kanaal. Dat staat vermeld op de waterkaart en op borden langs de oevers. Vaart u in zo'n blokgebied, dan bent u verplicht om op dat kanaal uit te luisteren en te communiceren op dat kanaal.

### Kanaal 10 en 13

Buiten de drukke verkeersbegeleidingsgebieden, dus buiten de blokkkanalen, zetten alle schepen hun marifoon op kanaal 10, het algemene nautische kanaal voor binnenwater. Zo kunnen alle schippers oproepen en opgeroepen worden.

Op zee zetten alle schepen de marifoon op kanaal 13, het algemene nautische kanaal buitengaats.

## Alarmering

Bent u in nood, dan kan de marifoon redding brengen. Gebruik het juiste kanaal:

- Kanaal 16. Op zee en het ruime binnenwater (Waddenzee, IJsselmeer, Oosterschelde en Westerschelde) luisteren de Kustwacht en diverse verkeersposten continu uit op dit kanaal.
- Blokkkanaal. In een verkeersbegeleidingsgebied gebruikt u het blokkkanaal. De verkeersbegeleiding luistert dat voortdurend uit.
- Kanaal 10. Vaart u niet op zee of ruim binnenwater en niet in een blokgebied, dan gebruikt u kanaal 10.

## Spelregels bij verkeersbegeleiding

Voor het marifoonverkeer binnen de blokgebieden gelden grondregels.

- De verantwoordelijkheid voor een veilige navigatie ligt altijd bij de schipper.
- Gedurende de vaart in de marifoonblokgebieden is uitluisteren en communiceren op het desbetreffende marifoonblokkkanaal verplicht. Dit geldt ook voor kleine schepen uitgerust met marifoon.
- Doelgroepschepen (kegelschepen, bijzondere transporten en een deel van de passagiersvaart) moeten zich melden bij het



binnenvaren van een marifoonblokgebied.

- Alle schepen, met uitzondering van kleine schepen, moeten zich melden op het marifoonblokkanaal voor:
  - het in- en uitvaren van een haven of nevenvaarwater
  - het keren op het vaarwater
  - het oversteken van het vaarwater.
- Het nautisch veiligheidsverkeer tussen schepen onderling en met de verkeersposten moet op het marifoonblokkanaal worden afgewikkeld.
- Houd alle communicatie kort en zakelijk. Meldt u zich met scheepsnaam, scheepstype, positie en vaarrichting.

## Bruggen en sluisen

### Samen schutten

Het passeren van sluisen vraagt extra aandacht. Zowel beroeps- als recreatieschippers moeten bij een sluis binnen een beperkte ruimte manoeuvreren. Dat vereist oplettendheid en communicatie met elkaar en met de sluismeesters. Het is zaak rekening met elkaar te houden, zodat de sluispassage vlot en veilig gebeurt. Voordringen is natuurlijk uit den boze, wacht op uw beurt en volg de aanwijzingen van de sluismeester op.

### Veilig door sluis en brug

- Maak geen hinderlijke golfslag bij de wachtplaatsen.
- Wacht voor rood licht. Vaar pas een sluis in (en uit), als dat is toegestaan.
- Is er een marifoon aan boord, luister deze dan uit (uitluisterplicht) op het ter plaatse geldende marifoonkanaal.
- Vaartuigen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Voor het afmeren op de wachtplaats geldt hetzelfde.
- Een klein schip moet, als dat mogelijk is, een groot schip voor laten gaan.
- Houd met een klein schip in de sluis, zo mogelijk, enige afstand van een groot schip.
- Landvasten moeten in de sluis zo worden gevierd of doorgehaald, dat ze de sluis of andere schepen niet beschadigen.
- Maak uw schip met voldoende landvasten vast, maar vier ze tijdig bij zakkend water!
- Trossen vast? Schroef uit!
- Blijf niet te lang rondjes draaien voor een brug, vaar vlot door als de brug opengaat en laat het wegverkeer niet onnodig wachten.
- Ga onder het juiste brugdeel door en let altijd goed op tegenliggers, vooral als er beroepsvaart of ander verkeer aan komt.

### Sluisen in de Maas

In artikel 11.01 van het BPR staat beschreven hoe schepen op bepaalde plaatsen op de Maas de verkeerde wal moeten volgen.

1. Op de Maas moet een afvarend schip vóór het invaren van de boven-toeleidingskanalen van de sluisen bij Roermond, Belfeld en Sambeek, alsmede bij het bevaren van het boven-toeleidingskanaal van de sluisen bij Roermond, zo dicht mogelijk langs de linkeroever blijven.  
Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boven-toeleidingskanaal van de sluisen bij Grave en Limmel zo dicht mogelijk langs de rechteroever blijven.
2. Een opvarend schip moet aan een afvarend schip de nodige ruimte laten.
3. Op gedeelten van de Maas en op de boven-toeleidingskanalen moeten een afvarend en een opvarend schip de tekens tonen (blauwe bord) en de geluidsseinen geven als ze elkaar tegenkomen en er gevaar voor aanvaring bestaat. Deze seinen staan vermeld in artikel 6.05.
4. Artikel 6.30, tweede lid, is niet van toepassing.
5. Wat een afvarend schip en een opvarend schip zijn staat in artikel 6.01.

Volgens het BPR moet een opvarend klein schip op de Maas voorrang verlenen aan een afvarend groot schip. Beide schepen moeten elkaar bij voorkeur aan de zijde passeren die het afvarende grote schip aangeeft. In dat geval steekt het opvarende kleine schip bij het uitvaren boven-toeleidingskanalen bij Roermond, Belfeld en Sambeek over naar de rechteroever (= bakboordwal)! Stuwen en ballenlijnen.

Bovenstrooms van de stuwen in de Maas liggen zogenaamde ballenlijnen met gele drijvers. De ballenlijnen sluiten het stuwgat af, maar worden weggehaald als de stuw voor de scheepvaart wordt geopend. Omdat de stuwen te Borgharen en Linne niet voor de scheepvaart worden geopend, blijven bij deze twee stuwen de ballenlijnen bij elke afvoer gesloten.

In verband met het eventueel strijken van de stuw, kan de gele ballenlijn boven de stuw verwijderd zijn, nog voordat de stuw

voor doorvaart wordt vrijgegeven. Geen ballenlijn betekent dus niet per definitie dat doorvaart mogelijk is. Informatie is verkrijgbaar via het marifoonkanaal van de sluis. Let bij het naderen van de stuw op de dubbel rood lichten en verbodstekens zoals het A1 bord (zie BPR-bijlage 7).

## Veiligheid aan boord

### Schip, bemanning en uitrusting

Veiligheid heeft betrekking op schip, bemanning en uitrusting. Het is ook een kwestie van mentaliteit; u moet er voortdurend oog voor hebben. Veiligheid aan boord begint al voor het varen, met uw tochtvoorbereiding.

De veiligheidsuitrusting moet op orde zijn. Wat er aan boord aanwezig moet zijn, hangt af van het soort boot en het type vaarwater. Via de website [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) kunt u een folder downloaden met daarin de (minimum) uitrusting die nodig is voor een veilige vaart.

Goed zeemanschap is de grondregel (BPR artikel 1.04). Het betekent dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. Vrij vertaald: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.

Een paar punten:

- Ken de (uitwijk)regels en reageer tijdig; ook bij het zien van de A-vlag (duikers te water). Let onder alle omstandigheden op uw eigen zichtbaarheid en uitzicht.
- Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, in het bijzonder bij slechte weersomstandigheden en vaarcondities.
- Vertel uw gasten aan boord altijd over veiligheid: wijs ze op de plaats en het gebruik van de EHBO-kist, noodsignalen, reddingvesten, brandblussers en communicatiemiddelen. Waarschuw voor gevaren als onder spanning staande trossen en lijnen.
- Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandblusapparatuur regelmatig keuren.
- Luister regelmatig naar de weerberichten en handel hiernaar.
- U moet de van kracht zijnde vaarreglementen aan boord hebben.
- Zorg voor recente kaarten van het vaargebied en werk ze bij.
- Denk altijd aan uw snelheid en zorg dat andere schepen geen last hebben van uw hek- en boeggolven. Houd voldoende afstand.

### Draag een reddingvest

Draag op het water een reddingvest, ook als u een geoefend zwemmer bent. Het gevaar van overboord vallen is altijd aanwezig. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij komt ieder jaar ongeveer twintig keer in actie voor opvarenden die overboord zijn geslagen. Soms komt die hulp te laat. Te water raken is levensbedreigend. In het koude water raken drenkelingen snel onderkoeld. Met een reddingvest draait een drenkeling binnen een paar seconden op zijn rug en de kraag ondersteunt het hoofd. Zo'n vest kan uw leven redden. Daarom wil de KNRM bevorderen dat iedereen aan boord van een schip een goed werkend, passend reddingvest draagt, dat op de juiste wijze is bevestigd en geschikt is voor de omstandigheden.

### Alcoholpromillage

Bent u in nood, dan kan de marifoon redding brengen. Gebruik het juiste kanaal:

- Kanaal 16. Op zee en het ruime binnenwater (Waddenzee, IJsselmeer, Oosterschelde en Westerschelde) luisteren de Kustwacht en diverse verkeersposten continu uit op dit kanaal.
- Blokkanaal. In een verkeersbegeleidingsgebied gebruikt u het blokkanaal. De verkeersbegeleiding luistert dat voortdurend uit.
- Kanaal 10. Vaart u niet op zee of ruim binnenwater en niet in een blokgebied, dan gebruikt u kanaal 10.

## Wat u verder nog moet weten...

### Alle vaarweginformatie op één site

Op de site [www.vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl) is alle informatie over de beschikbaarheid van de vaarwegen gebundeld. En er is meer, u kunt gratis een persoonlijk abonnement nemen op specifieke updates en per vaargebied gegevens verzamelen. De website is ook via uw mobiele telefoon of tablet te raadplegen.

## Algemene informatie grote rivieren

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is vastgesteld dat een klein schip zoveel mogelijk de stuurboordzijde van het vaarwater moet varen. Redenen om hiervan af te wijken kunnen onder andere zijn:

- Een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Bijvoorbeeld als u langs de andere kant van het vaarwater een druk knooppunt passeert voor een vrije in- en uitvaart.
- Het buiten de route van druk scheepvaartverkeer varen.
- Om te voorkomen dat u twee keer de vaarweg moet oversteken om een kleine afstand te overbruggen.
- Niet onnodig gestopt in het vaarwater liggen wachten tot u kunt oversteken.

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is bepaald dat een klein schip voorrang moet verlenen aan een groot schip, als beide schepen elkaar zodanig naderen dat er dat gevaar voor aanvaring bestaat en geen van de twee schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt.

## Rechter- en linkeroever

Als u stroomafwaarts (met de stroomrichting mee) kijkt, is de rechteroever rechts van u, aan stuurboord. Dit is de 'rode kant', met even genummerde kilometerraaien. De linkeroever is dan links van u, aan bakboord: de 'groene kant' met oneven genummerde kilometerraaien.

## Vervoer van gevaarlijke stoffen

Binnenvaartschepen geladen met gevaarlijke stoffen (brandbaar, giftig of explosief), tonen een, twee of drie blauwe kegels of lichten. Zeeschepen die van en naar zee varen, voeren een rode vlag of rood licht. Houd voldoende afstand tot deze schepen en gebruik geen open vuur in hun nabijheid. Bij het schutten volgt het sluispersoneel de BPR-regels en de instructies voor het schutten van kegelschepen.

## Mist en radar

In het BPR staan vaarwegen en havens waar u bij slecht zicht niet mag varen zonder typegoedgekeurde radar. Volgens nieuwe regelgeving is varen zonder radar tijdens beperkt zicht verboden. U moet dan de dichtstbijzijnde geschikte ligplaats opzoeken. Let op: u kunt een bekeuring krijgen voor het varen zonder radar bij slecht zicht! Een klein varend of geankerd vaartuig moet bij zowel slecht zicht als 's nachts op de drukke vaarroutes een radarreflector voeren. Naast de gewone radarreflectoren zijn 'actieve' varianten verkrijgbaar, die de signalen van schepen met radar versterkt terugsturen.

Neem 's nachts of tijdens slecht zicht contact op met de betreffende verkeerspost en vraag desnoods begeleiding aan. Vertrouwt u als watersporter de weersomstandigheden niet, vaar dan niet uit.

## Aandacht voor de motor

Lege accu's, verstopte filters en vervuilde brandstoftanks zorgen dikwijls voor motorstoringen. Zeker in het begin van het vaarseizoen moeten redders vaak watersporters met motorstoring te hulp schieten. Bacteriegroei in de dieseltank gedurende het winterseizoen is een probleem. Daarom de volgende tips:

- Maak uw tank vóór het vaarseizoen schoon.
- Zorg voor schone filters.
- Ontlucht de motor na vervanging van de filters.
- Controleer het oliepeil van de motor geregeld.
- Laad de accu's op.
- En: vaar met een volle tank.
- Check ook het koelwater! Vuil in de aanvoer of een defecte impeller (schoepenrad) kan tot een oververhitte motor leiden.
- Zorg voor gereedschap en gangbare reserveonderdelen aan boord.
- Volg een cursus dieseltechniek. Dan leert u in een dag brandstoffilters en de impeller vervangen, olie verversen en de motor winterklaar maken.

Op [www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl](http://www.watersportcalamiteitendraaiboek.nl) ziet u hoe u kunt handelen in noodsituaties. Op [www.knrm.nl/preventie/schip/motoronderhoud](http://www.knrm.nl/preventie/schip/motoronderhoud) vindt u het artikel 'Een schone tank is een goed begin'. En de folder 'Het voorkomen van motorstoring' met handige aanwijzingen en een checklist voor uw motor.

## Motorstoring

Valt uw motor uit tijdens het varen op binnenwater, probeer dan voor anker te gaan of – als dat nog lukt - af te meren, om een aanvaring te voorkomen. Waarschuw een verkeerspost, houd uitkijk en maak andere schepen duidelijk dat u niet kunt manoeuvreren, bijvoorbeeld met geluidsseinen.

## Zwemmen kan niet overal

Er geldt een verbod voor zwemmen in de rivier. Het BPR artikel 8.08 'Watersport zonder schip' zegt onder andere:

1. Een persoon die zwemt (...) moet voldoende afstand houden van een varend schip of een varend drijvend voorwerp (...).
2. Zwemmen, watersport zonder gebruik te maken van een schip en onderwatersport zijn verboden:
  - Op een wachtplaats of in de nabijheid van een brug, een sluis of een stuw.
  - In gedeelten van de vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart.
  - In routes van veerponten.
  - In havens en nabij de ingangen daarvan.
  - In de nabijheid van meergelegenheden.
  - In gebieden aangewezen voor snelvaren of waterskiën.
  - In de door de bevoegde autoriteit aangewezen gebieden.
3. De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het tweede lid.

## Gevaren

Golfslag, zuiging en stroming kunnen gevaarlijk zijn voor zwemmers. Hetzelfde geldt voor een lage watertemperatuur.

Zwemmen bij bruggen, sluisen en stuwen is verboden. Daarom mag u nooit vanaf een brug, sluis of stuw springen of duiken. Hetzelfde geldt voor steigers, kades en remmingswerk. Bovendien is het levensgevaarlijk!

Geschikte zwemlocaties vindt u op [www.zwemwaterlocatie.nl](http://www.zwemwaterlocatie.nl) Waterbeheerders controleren de waterkwaliteit van officiële zwemwaterlocaties.

## Wellevendheid

Uit een enquête onder de leden van het Platform Waterrecreatie blijkt dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Daarom heeft het Platform Waterrecreatie een 'gedragscode' opgesteld. De gedachte daarbij is: 'Wie de schoen past, trekke hem aan.'

Het Platform Waterrecreatie is van mening dat u mede-watergebruikers kan en mag wijzen op veronachtzaming van deze gedragscode, tenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt. Hieronder een aantal punten, de gehele gedragscode staat op [www.npvw.nl](http://www.npvw.nl)

- Bied hulp in geval van nood.
- Maak geen onnodig lawaai, geluid draagt ver op het water.
- Sta andere schepen toe langsrij te komen (bij voorkeur kop aan kont); loop over het voordek van uw buurman om aan wal te komen.
- Neem andermans trossen aan bij het afmeren.
- Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan. Een te hoge hekgolf veroorzaakt overlast en kan schade veroorzaken.
- Zorg voor correcte vlagvoering; haal de natievlag neer bij zonsondergang.
- Gooi geen afval overboord en loos geen vuil- en bilgewater.
- Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- en broedgebieden.

## Verlaagde kribben, kribbaken en obstakelboeien

Rijkswaterstaat verlaagt bestaande kribben, om de waterafvoer door de rivier te verbeteren.

Soms zijn de verlaagde kribben niet meer te zien door de waterstand, alleen het kribbaken op de kop is dan zichtbaar. Probeer nooit tussen kribbaken en de oever te varen. Als het kribbaken ontbreekt, plaats Rijkswaterstaat zogenoemde obstakelboeien. Hiervoor geldt hetzelfde: nooit tussen deze obstakelboeien en de oever proberen te varen. De kribbaken en obstakelboeien geven de grens van de vaarweg aan!



Foto: Watersportverbond

## De Maas en het Julianakanaal

Op de Maas en het Julianakanaal is het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van toepassing. Maar let op: voor een gedeelte van de Maas geldt het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas. En wel vanaf de grens bij grenspaal 45 (Lixhe) tot de grens bij grenspaal 49 (Klein Ternaaien) en vanaf de grens bij grenspaal 106 (Smeermaas-Borgharen) tot de grens bij grenspaal 126 (Kessenich-Stevensweert). Het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas wijkt op een aantal punten af van het BPR. Het komt er op neer dat grote schepen altijd voorrang hebben op kleine schepen, ook wanneer het grote schip zonder blauw bord en bijbehorend licht bakboordwal houdt, en ook wanneer een klein schip stuurboordwal houdt.

Het Maas-Waalkanaal, de Maas en het Julianakanaal in de noord-zuidrichting (Nijmegen – Maastricht) worden vrij druk bevaren door de beroepsvaart. De Maas in de oost-westrichting tussen Heumen en Lith wordt minder gebruikt door de beroepsvaart, maar ook op dit gedeelte van de rivier moet u goed opletten. Op de Maas zijn veel niet-vrijvarende veerponten. De veerponten gebruiken geen ankerscheepjes, maar een kabel die bij vertrek onderwater strak wordt getrokken. Een uitzondering hierop is de veerpont van Kessel die wel een ankerscheepje heeft. Houd bij het passeren van een niet-vrijvarende veerpont voldoende afstand! Passeer de veerpont pas als die aan de andere kant van het vaarwater is aangekomen. Tijdens de oversteek staat de kabel nog strak. Hoe meer stroom hoe strakker de kabel staat.

Zorg er in ieder geval voor dat u goed zichtbaar bent. Bijvoorbeeld door middel van een vlag, die u zo hoog mogelijk voert. Een goed geplaatste radarreflector maakt u beter waarneembaar op de radarschermen van de beroepsvaart. Ook hier geldt: kijk regelmatig achterom, vaar een duidelijke koers en blijf uit de dode hoek van de binnenvaartschipper. Houd goed stuurboordwal waar dat moet.

Let op: een klein schip moet voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont. Een praktische tip: houd het verkeer dat de veerpont oprijdt goed in de gaten. Wanneer u de slagboom ziet dalen, staat de pont op punt van vertrekken. U kunt – rekening houdend met uw eigen koers en vaarsnelheid – een praktische inschatting maken en hierop anticiperen door uw snelheid en koers aan te passen.

Op de Maas bij Maastricht (kilometerraai 12.000 tot stuw Borgharen/invaart Julianakanaal) en op het Julianakanaal bent u verplicht om zoveel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater te varen (zie ook art. 9.04 lid 2 van het BPR). Het is aan te bevelen een marifoon aan boord te hebben om het marifoonverkeer te kunnen volgen en er eventueel aan mee te doen. Hiervoor is wel een marifooncertificaat vereist. Op het Maas-Waalkanaal, de Maas en het Julianakanaal wordt marifoonkanaal 10 (navigatiekanaal) gebruikt. In de directe nabijheid van een sluis en ook in de sluis zelf moet u uitluisteren op het aangewezen marifoonkanaal van de desbetreffende sluis.

In het Julianakanaal, bovenstrooms van Stein tussen kilometerraai (kmr) 9 en 12, ligt een scherpe, onoverzichtelijke bocht in het kanaal. Plaatselijk bekend als 'de bocht van Elsloo'. De binnenvaart meldt zich altijd op ongeveer 1.000 meter voor de bocht op marifoonkanaal 10 en maakt onderlinge passeerafspraken met andere schepen. Blijf in zo'n situatie achter de beroepsvaart varen en luister goed uit op marifoonkanaal 10. Maakt u zich kenbaar op marifoon als u hoort dat uit tegenovergestelde richting binnenvaart de bocht nadert en houd goed stuurboordwal.

Tussen Heel en Roermond ligt het Lateraalkanaal, waar veel doorgaande beroepsvaart is. Voor u als watersporter geldt het advies dat u de Maas blijft volgen tussen de sluisen Linne en Roermond. Langs dit traject zijn veel jachthavens en recreatieplassen. Zo nu en dan komt u beroepsvaart tegen met bestemming Roermond.



## De Maaswerken

Rijkswaterstaat werkt aan een veiligere, beter bevaarbare en meer natuurlijke Maas. Het werk bestaat uit 52 projecten. Sommige daarvan zijn al afgerond, andere projecten zijn in voorbereiding. Op de Maasroute tussen Weurt en Ternaaien worden de sluiscomplexen in Born, Maasbracht en Heel vergroot.

## De Willemsroute, aantrekkelijk alternatief

In verband met het werk aan de sluiscomplexen is een alternatieve vaarroute gemaakt voor recreatievaart. Via het Kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart en via de Maas bij Roermond; de zogenaamde Willemsroute.

Meer informatie vindt u op [www.dewillemsroute.nl](http://www.dewillemsroute.nl)

## Natuurvriendelijke oevers langs de Maas

Rijkswaterstaat legt langs de Maas in Limburg, Gelderland en Noord-Brabant natuurvriendelijke oevers aan. Het vaarwater wordt niet smaller of breder door de aanleg. De harde, rechte oeverlijn maakt plaats voor een geleidelijke overgang van water naar land. De grilliger oeverlijn kan oriëntatie voor schippers lastiger maken. Rijkswaterstaat markeert waar nodig de grens van het vaarwater met extra bakens en/of tonnen. In stroomafwaartse richting gezien: aan de rechterzijde rood en aan de linkerzijde groen. Afhankelijk van de situatie staat deze markering op de wal of in het water ter hoogte van de oude oever.

## Aandachtspunten

- Vaar niet onnodig in het midden van het vaarwater, maar zoveel mogelijk aan stuurboordwal. Zeker als het druk is. Geef beroepsvaart zo de ruimte.
- Vaar binnen de bakens en tonnen. Daar is voldoende diepgang.
- Let op: onder water kunnen bij de oevers verdedigingsstenen liggen. Ook al is er een strandje en ziet u boven water geen steen. Daarnaast zijn er locaties waar onder water, parallel aan de rivier, een zogenoemde vooroever of langsdam van steen is aangelegd. Ook deze is bij normale of hoge waterstanden niet te zien. Waar nodig markeert Rijkswaterstaat het bevaarbare gedeelte van de rivier met bakens en/of tonnen. De zone tussen land en de markering is dus niet bevaarbaar.

Kijk voor meer informatie op [www.rijkswaterstaat.nl/maasoevers](http://www.rijkswaterstaat.nl/maasoevers), [www.vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl) en [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) of bel het gratis centrale nummer van Rijkswaterstaat: 0800-8002.



## 10 tips voor de recreatievaart

1. Begin met een goede voorbereiding: Zorg ervoor dat uw schip en bemanning klaar zijn voor de reis en dat u voldoende informatie hebt over de wateren die u gaat bevaren. Ga alleen varen als het zicht goed is!
2. Zien en gezien worden: Zorg ervoor dat u altijd goed zichtbaar bent én dat u zelf onbelemmerd om u heen kunt kijken. Kijk regelmatig achterom, zodat u oplopende schepen tijdig ziet. Een mast met vlag vergroot uw zichtbaarheid. Geluidssignalen moet u kunnen horen.
3. Motor aan boord, noodzaak: Een klein vaartuig moet een motor hebben en daarmee een snelheid kunnen handhaven van ten minste 6 km/u ten opzichte van het water.
4. Geef ze de ruimte, vaar langs de rechteroever: Vaar zoveel mogelijk langs de rechteroever en geef binnenvaartschepen de ruimte, vooral in de bochten!
5. Regels blauw bord met wit flikkerlicht: Wanneer een schip een blauw bord met wit flikkerlicht voert, passeer dan bij voorkeur aan de zijde van het blauwe bord.
6. Vaar een duidelijke koers: Laat andere schepen met uw koers duidelijk zien wat u van plan bent.
7. Blijf uit de dode hoek! Een vrachtschip kan een dode hoek hebben (maximaal 350 m), waardoor de schipper u niet ziet.
8. Let op 'snelverkeer': Op sommige plekken mogen motorboten sneller varen dan 20 km per uur.
9. Pas uw snelheid aan: Zorg dat kleinere schepen, geladen vrachtschepen en afgemeerde vaartuigen geen hinder hebben van uw hek- en boegolf.
10. Gebruik de marifoon: Vaar met de marifoon aan en gebruik deze om onduidelijke en gevaarlijke situaties te voorkomen.

## 10 tips voor de beroepsvaart

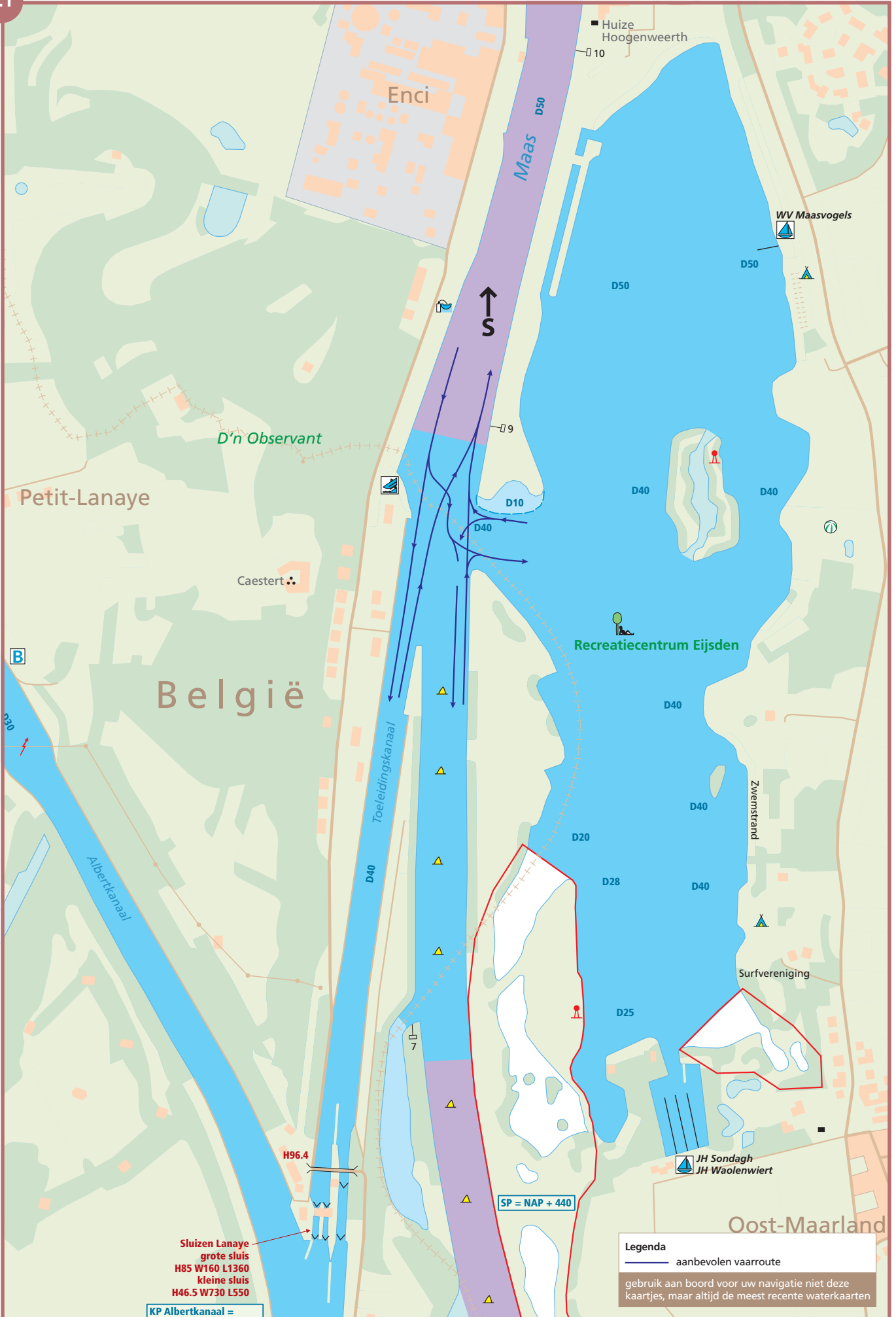
1. Trossen vast? Schroeven uit!: Dan hebben watersporters in de sluis geen last van uw schroefwater.
2. Gebruik de marifoon: Gebruik de marifoon om onduidelijke en gevaarlijke situaties te voorkomen.
3. Gevaar? Geef een geluidssignaal: Wijs kleine schepen zo nodig op gevaar, geef een lange stoot op de hoorn.
4. Pas uw snelheid aan: Pas uw snelheid op tijd aan, zodat u kleinere schepen niet hindert of in gevaar brengt.
5. Geef elkaar de ruimte: Bij het oplopen en passeren moeten alle schepen – klein én groot – elkaar voldoende ruimte geven. Wees hoffelijk en geef de kleine schepen ook de ruimte.
6. Denk aan de dode hoek: Zorg dat u rondom vrij zicht hebt. Uw dode hoek mag niet groter zijn dan 350 meter.
7. Gebruik het blauwe bord met verstand: Sommige watersporters kennen de betekenis en de werking van het blauwe bord niet. Gun ze dan de stuurboordwal.
8. Wees een heer in het verkeer: Denk niet 'ze gaan wel opzij'; laat watersporters zien hoe het hoort. Geef ze het goede voorbeeld.
9. Drukte? Plaats een uitkijk: Zet een uitkijk op het voorschip als het druk is met kleine vaartuigen. Die uitkijk kan u informeren en waarschuwen.
10. Toon uw vakmanschap en professionaliteit: U bent een professional met ervaring en vakmanschap. Bewijs dat en help de recreatievaart bij het samen varen.





## 10 tips voor veilig roeien

1. Kijk regelmatig achterom: Als roeier kijkt u in de richting waar u vandaan komt. In een ongestuurde roeiboot is het dus van levensbelang dat u regelmatig omkijkt in de vaarrichting. Binnenvaartschepen varen sneller dan u denkt, soms 20 km/uur. In specifieke gebieden mogen speedboten sneller varen.
2. Draag fel gekleurde kleding: Doordat u laag op het water vaart, valt u in uw roeiboot slecht op. Met fel gekleurde (oranje of gele) kleding bent u aanzienlijk beter zichtbaar. Wel zo veilig.
3. Vaar zo dicht mogelijk langs de oever: Geef beroepsvaart en andere vaarweggebruikers de ruimte en vaar dicht langs de oever. Houd hierbij wel rekening met vissers langs de kant, voorzover de scheepvaart dit toelaat.
4. Denk aan de dode hoek: De dode hoek van de beroepsvaart kan oplopen tot 350 meter. Binnen die dode hoek kunnen schippers u niet zien. Neem altijd het zekere voor het onzekere en pas uw koers en snelheid tijdig aan, zodat u zichtbaar blijft. Als u de stuurhut kunt zien, kan de schipper u ook zien.
5. Vaar een duidelijke koers: Laat tijdig zien wat u van plan bent, vaar geen zigzag koers en verander niet onverwacht van koers. Als u op grote afstand recht voor een naderend schip uit vaart, verminder dan niet plotseling uw snelheid. Geef de beroepsvaart de ruimte. Vooral in de buurt van bochten en in- en uitvaarten van havens hebben beroepsvaarders extra ruimte nodig en kunnen zij zuiging en golfslag niet altijd voorkomen. Lig dus niet stil in bochten of in de nabijheid van havenmondingen.
6. Laat schepen passeren: Blijf niet roeien naast of vlak voor de overige scheepvaart. Als schepen u naderen of u voorbij willen varen, werk dan mee. Maak voldoende ruimte en minder uw snelheid, maar niet plotseling. Hoe sneller het schip is gepasseerd, hoe eerder u weer veilig kunt roeien. Roei alleen naast elkaar als er geen andere schepen in de buurt zijn.
7. Blijf extra alert bij het invaren van vaarwegen: Uw roeiboot ligt laag op het water. Hierdoor kan het voorkomen dat u bij het uitvaren van een haven – bijvoorbeeld door de ligging van kribben – pas wordt gezien als u al in het vaarwater bent.  
Op een kanaal kan het veiliger zijn om de roeiboot pas te water te laten of hem er uit te halen als er geen varende schepen meer in de buurt zijn. U hebt dan geen last van zuiging en golfslag en kunt veiliger in- of uitstappen.
8. Roei alleen bij goed zicht: Bij slecht zicht varen beroepschippers met behulp van radar en marifoon. Ze spreken bijvoorbeeld via de marifoon af hoe ze elkaar passeren. Dit kunnen ze met u niet doen. Bovendien zijn roeiboten slecht zichtbaar op de radar. Roei daarom alleen bij een zicht van minimaal 500 meter. Ga niet schuilen voor de regen onder een brug, want dan bent u op het radarbeeld zeker niet te zien. Vaar altijd met verlichting als het donker is. Denk nooit: 'ze zien me wel'!
9. Aandachtsein: Schippers kunnen bij dreigend gevaar met de luchthoorn een aandachtsein geven. Dat is een lange stoot van ongeveer 4 seconden. Zo'n signaal kan voor u bestemd zijn. Reageer dan alert en geef andere vaarweggebruikers de ruimte. Beter nog: probeer deze aandachtseinen te voorkomen.
10. Leer de regels: De vaarregels voor kleine vaartuigen in het Binnenvaart- en het Rijnvaartpolitierglement moet u als roeier goed kennen. Dan kunt u beter inspelen op de omstandigheden. Het is belangrijk dat u de betekenis van verkeerstekens en geluidsseinen kent. Het halen van het Klein Vaarbewijs kan hierbij helpen.  
Wie heeft voorrang? Op het water gelden andere regels dan op de weg. De basisregel luidt: handel altijd zo, dat een aanvaring wordt voorkomen. Als roeier bent u een kwetsbare gebruiker van de vaarwegen. Geef de overige vaart voldoende ruimte, ook in het belang van uw eigen veiligheid.





## 4.1 Knooppunt Eijsden

Op de Maas bij kmr 8.8 is de splitsing invaart Ternaaien–Bovenmaas–Recreatiecentrum Eijsden. Deze splitsing is vanwege de hoge dijken en muren onoverzichtelijk. De beroepsvaart bevaart hoofdzakelijk het traject van Ternaaien naar Maastricht vice versa.

Als recreatievaarder moet u vroegtijdig aangeven wat uw koers is door strak langs een van de oevers te gaan varen. Een koers midden in de rivier geeft twijfel bij de beroepsschippers en kan leiden tot gevaarlijke situaties.

### **Sluizen en stuwen in de Maas**

De sluizen in de Maas liggen naast een stuw. De meeste sluizen liggen aan de linkeroever. Enige uitzondering is sluis Grave die aan de rechteroever ligt.





## 4.2 Knooppunt Limmel

Op de Maas is bij kmr 15.2, aan de noordkant van Maastricht, de invaart van het Julianakanaal.

Bij het in- en uitvaren van het Julianakanaal is het noodzakelijk te weten of er dwarsstroming loopt. U bent verplicht zo veel mogelijk de stuurboordzijde van het vaarwater te houden. Varend in zuidelijke richting moet u rekening houden met afvarende scheepvaart.

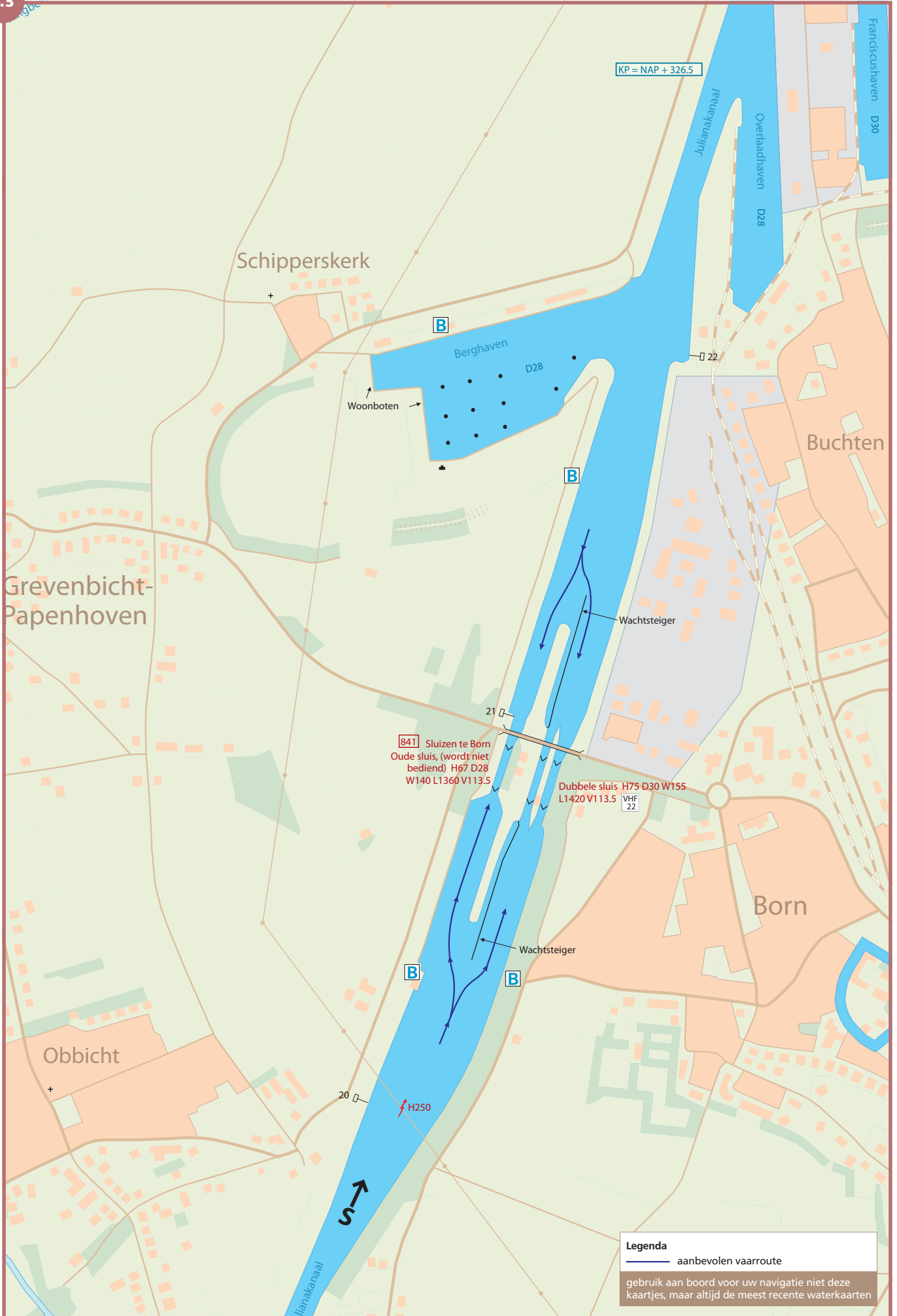
### Bovenstrooms

Een afvarend schip (met de stroom mee) moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Limmel zo dicht mogelijk langs de rechteroever varen. Een opvarend schip moet aan het afvarende schip de nodige ruimte laten (BPR art. 11.01). Dit houdt in dat als er geen afvarend schip is, het opvarende schip langs de rechteroever kan uitvaren.

### Spaanjerdplas

Ter hoogte van Stevensweert bevindt zich de ingang naar de Spaanjerdplas. De ingang is erg smal en aangeslibd. Hier varen, net als bij de overige plassen waar wordt gebaggerd, zeer regelmatig baggerschepen met grint in en uit. De Maas hier erg smal, het is dan ook erg belangrijk dat de recreatie- en beroepsvaart goed rekening met elkaar houden.

Let op: hier geldt het Besluit Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas.





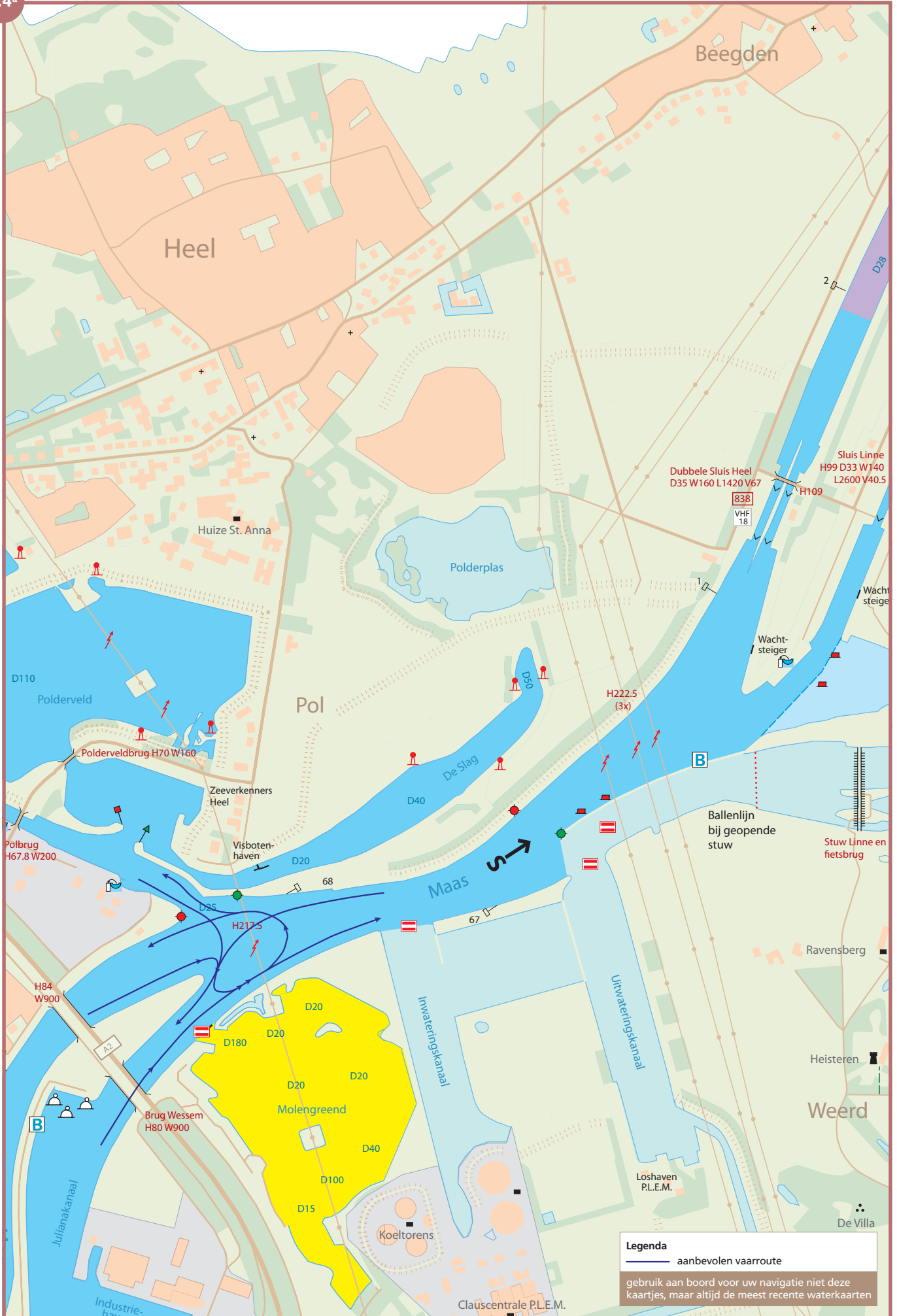
## 4.3 Sluizen Born en Maasbracht

De sluizen Born en Maasbracht zijn vrijwel identiek aan elkaar en liggen op drukke punten in de Maasroute. Sluis Born luistert uit op marifoorkanaal 22 en sluis Maasbracht op kanaal 20. De nieuwe sluizen hebben drijfbolders. In dat geval kunt u het beste gebruikmaken van de middenbolder op uw schip. Op de drijfbolders staan de letters 'L' en 'H'. De letter L staat voor laag en betekent dat bij het nivelleren van de sluiskolk deze bolders vrijwel gelijktijdig met het water mee bewegen. De bolders met de letter H (hoog) gaan pas bewegen na een verval in de sluiskolk van ten minste 1 meter. Het gevaar is groot dat u uw schip ophangt, als de tros klem loopt. Het advies is om paraat te blijven bij de middenbolder, omdat de drijfbolder ook kan vastlopen en bij het schutten kan blijven hangen. Gebruik tijdens het schutten geen halve steken om de bolder en houd een mes in de buurt voor het geval de lijn onverwachts vast komt te zitten. Voorkom altijd dat u uw schip ophangt aan de trossen.

Terwijl de sluis wordt gevuld, kan aan de bovenzijde (de bovenstroomse kant) een flinke stroming ontstaan. Let daar op als u ligt te wachten, want die stroming kan uw schip richting sluis duwen. De oude schutkolk (de westelijke) van sluis Born heeft geen woelkamer. Daardoor is het water in de hele kolk bij het opschutten erg wild. Houd hier rekening mee.

### **Uitbreiding sluisbediening Maasroute**

De sluizen in de Maasroute worden momenteel niet 7 x 24 uur bediend. In het weekend zijn er twee blokken van sluitingstijden. Tijdens de pilotperiode van 1,5 jaar zal één spertijd opgeheven worden. Van zondags 17.00 uur tot s' maandags 06.00 uur zullen de sluizen ook bediend worden. Ook de recreatievaart profiteert hiervan! De pilot betreft de sluizen op de Maasroute, zijnde de sluizen bij Weurt, Sambeek, Belfeld, Heel, Maasbracht en Born.



**Legenda**  
 — aanbevolen vaarroute  
 gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



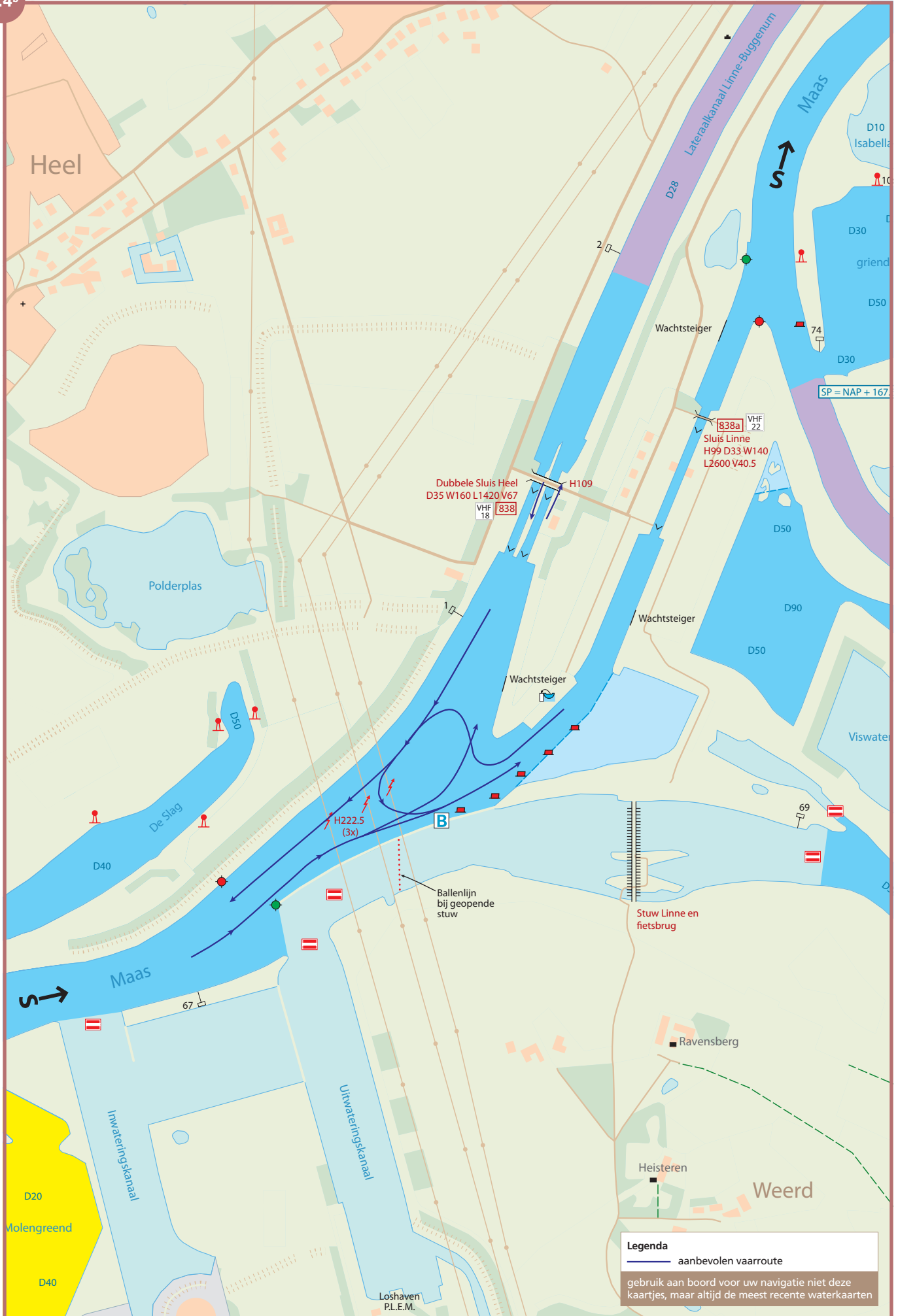


## 4.4a Knooppunt Maasbracht

Op dit knooppunt komen de Maas, het Julianakanaal en het Kanaal Wessem-Nederweert bij elkaar. Het is een druk scheepvaartknooppunt met Maasbracht als een belangrijk scheepvaartcentrum, een uitgestrekt watersportgebied en de zand- en grindwinning in de omgeving. Luister uit op marifoonkanaal 10 als u een marifoon hebt en raadpleeg de vaarkaart Limburg Maas.

Komend uit het Julianakanaal moet u goed stuurboordwal houden. Stel, u wilt vervolgens de Maas op richting Wessem–Thorn–Stevensweert of u neemt het Kanaal Wessem-Nederweert richting Panheel–Helmond. Vaar dan eerst nog een stukje door, zodat u een goed overzicht krijgt van de situatie op de Maas en de scheepvaart ziet die vanaf Heel komt varen. U vaart hiermee de invaart van het Kanaal Wessem-Nederweert en de Maas open. Ook kunt u zo het overige scheepvaartverkeer laten passeren en achter de schepen langs uw reis vervolgen langs stuurboordwal.

Komt u vanaf de Maas en vaart u richting Heel, Linne en Roermond, dan is het raadzaam om het Julianakanaal open te varen en daarna naar stuurboordwal te varen. Komt er beroepsvaart uit het Julianakanaal, dan vaart u kort om de hoek het Julianakanaal in. Zodra dit mogelijk is, keert u achter de binnenvaart en vervolgt u uw reis langs stuurboordwal. Komt er beroepsvaart uit tegenovergestelde richting vanuit Heel en uit het Kanaal Wessem-Nederweert, dan is het raadzaam om even een veilige plaats te zoeken en uw reis pas te vervolgen als het rustig is.





## 4.4b Knooppunt Heel/Linne

Op dit knooppunt komen het Lateraalkanaal Linne-Buggenum en de Maas bij elkaar.

Wat voor het knooppunt Maasbracht geldt, is ook van toepassing op dit knooppunt: veel beroepsvaart en watersport. Luister uit op marifoonkanaal 10 als u een marifoon hebt en raadpleeg de vaarkaart Limburg Maas.

Zodra u de sluis Linne verlaat en de Maas opvaart, moet u voldoende overzicht hebben. Komt er bijvoorbeeld geen beroepsvaart uit het toeleidingskanaal van sluis Heel? Wanneer beroepsvaart het toeleidingskanaal wil verlaten, dan kunt het beste eerst een klein stukje het toeleidingskanaal invaren richting sluis Heel en achter de beroepsvaart langs varen om uw reis aan stuurboordwal te vervolgen richting Maasbracht. Houd rekening met eventuele tegenliggende binnenvaartschepen vanaf de Maas.

Wanneer er tegelijkertijd beroepsvaart aankomt uit de sluis Heel en uit tegenovergestelde richting vanaf de Maas met bestemming sluis Heel, dan kunt u beter wachten in het toeleidingskanaal van sluis Linne. Kijk daarbij ook goed achterom en zorg dat de u achteropkomende schippers uit de sluis Linne snappen wat uw koers is. Anticipeer op de verkeerssituatie. Kies daarna een goed moment om het boventoeleidingskanaal van sluis Heel over te steken en uw reis langs stuurboordwal te vervolgen.

Nadert u vervolgens het splitsingspunt Julianakanaal-Maas-Kanaal Wessem-Nederweert, speel dan opnieuw in op de verkeerssituatie. Houd voldoende afstand tot de beroepsvaart en kruis de beroepsvaart bij voorkeur achterlangs. Laat ook hier duidelijk zien wat u van plan bent. Behoud het overzicht. Hebt u bij een invaart geen vrij zicht, ga er dan vanuit dat een andere schipper u ook niet ziet. Vaar de haven eerst open als u naar binnen wilt. Vaar bij het verlaten van de haven langzaam naar buiten, zet een uitkijk voorop en steek de rivier niet meteen over.





## 4.5 Sluis Roermond

### Bovenstrooms

Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Roermond zo dicht mogelijk langs de linkeroever varen. Een opvarend schip moet aan het afvarende schip de nodige ruimte laten (BPR art. 11.01). Dit houdt in dat als er geen afvarend schip is, het opvarende schip langs de linkeroever kan uitvaren.

Opvarend uit de sluis vaart u langs de rode tonnenlijn naar de rivier en steekt deze over naar de rechteroever. Let op: er kan stroom staan op de Maas en de afvarende beroepsvaart heeft ruimte nodig bij de invaart.

De wachtplaats voor de recreatievaart om te schutten is aan de kop van de drijvende remming.

Beneden de invaart is het toeleidingskanaal naar de stuw. Dit toeleidingskanaal is voor alle scheepvaart verboden voorbij de A.1 borden die op beide oevers staan.

Na deze borden ligt een ballenlijn met gele drijvers. Deze lijn mag u nooit passeren.

Wanneer de stuw geopend is, wordt de vaarrichting aangegeven door het

bord op de linkeroever bij de ingang van het toeleidingskanaal. De dubbelrode lichten op de stuw zijn dan uit en vervangen door de lichten die behoren bij de doorvaart van een geopende stuw.

### Benedenstrooms

Opvarend vanaf de Maas vaart u bij Buggenum het Lateraalkanaal Linne-Buggenum binnen. U moet goed stuurboordwal houden. Net bovenstrooms van de spoorbrug ligt de invaart van de kolenhaven van de Maascentrale Buggenum, die erg onoverzichtelijk is. Bij het in- en uitvaren van de kolenhaven melden schippers zich altijd op marifoonkanaal 10. Zodra u opvarend de kolenhaven bent gepasseerd, hebt u goed zicht over het Lateraalkanaal en het benedenstrooms gelegen toeleidingskanaal naar sluis Roermond. Komt u uit de sluis Roermond, houd dan goed stuurboordwal en anticipeer op het afvarend scheepvaartverkeer in het Lateraalkanaal.



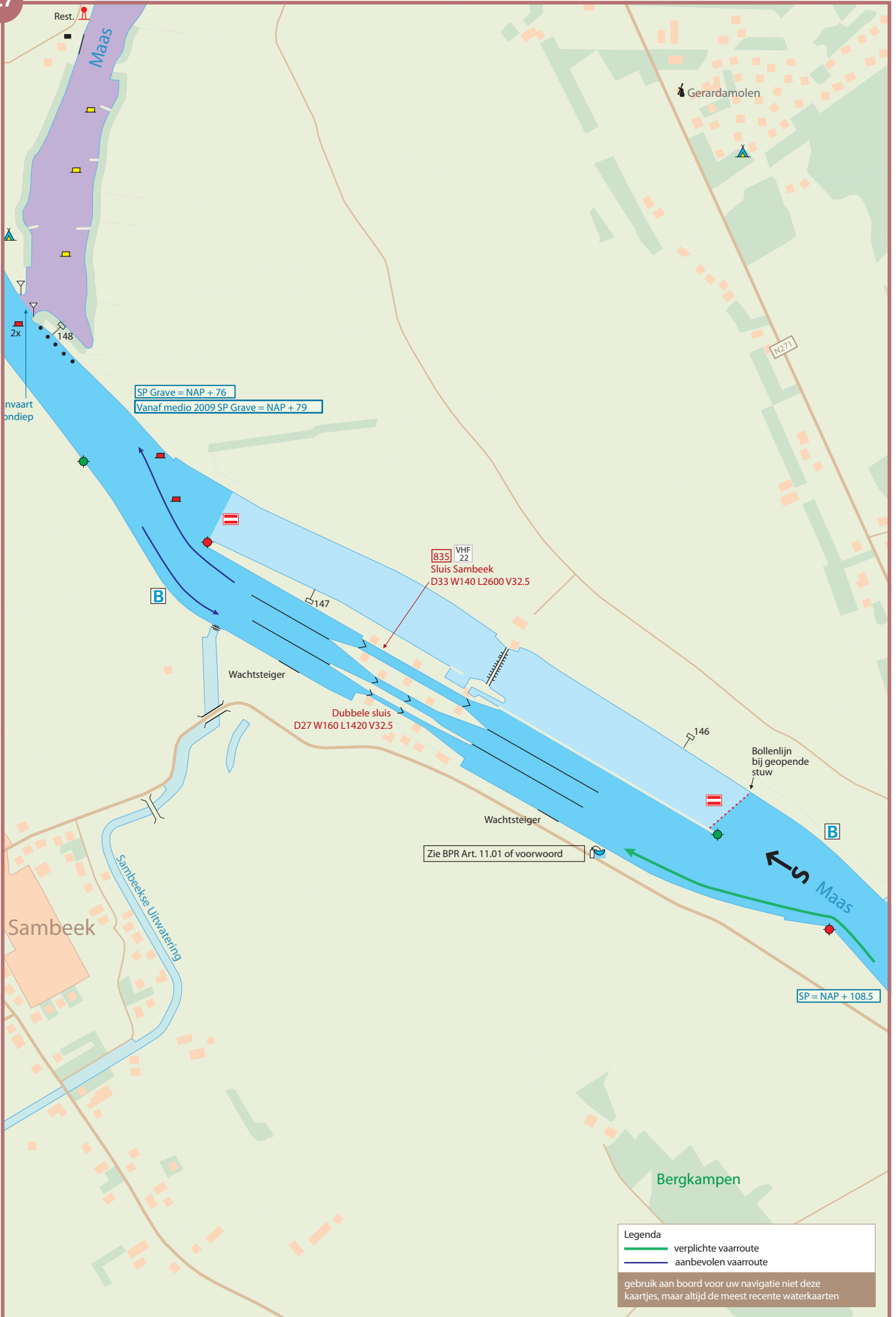


## 4.6 Sluis Belfeld

Sluis Belfeld ligt op een druk punt in de Maasroute en is vrijwel identiek aan sluis Sambeek. Sluis Belfeld luistert uit op marifoonkanaal 18, sluis Sambeek op kanaal 22.

Ligt u samen met beroepsvaart in de sluiscolk, pas dan op voor het schroefwater. Gebruik tijdens het schutten geen halve steken om de bolder en houd een mes in de buurt voor het geval de lijn onverwachts vast komt te zitten. Voorkom dat u uw schip ophangt aan de trossen. Denk altijd aan de kracht van het water. Zet een extra lijn voorop voordat de beroepsvaart de sluiscolk verlaat. Het schroefwater kan uw voorschip van de sluismuur afdrukken. Een extra tros is veiliger. Deze sluisen hebben geen drijfbolders, zoals de sluisen Maasbracht en Born. U moet dus goed op uw trossen letten, want er ontstaat een groot hoogteverschil tijdens het nivelleren van de sluiscolk. Het is verstandig om een pikhaak bij de hand te houden.

Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Belfeld zo dicht mogelijk langs de linkeroever varen. Een opvarend schip moet aan het afvarende schip de nodige ruimte laten (BPR art. 11.01). Dit houdt in dat als er geen afvarend schip is, het opvarende schip langs de linkeroever kan uitvaren.



**Legenda**

- verplichte vaarroute
- aanbevolen vaarroute

gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten





## 4.7 Sluis Sambeek

De sluis Sambeek luistert uit op marifoonkanaal 22 en is vrijwel identiek aan sluis Belfeld.

Kijk bij het invaren van de toeleidingskanalen en bij het invaren van de sluis regelmatig goed achterom. Zorg in de sluis aan weerszijden van het schip voor voldoende stootwillen en landvasten en sluit goed aan op de overige schepen in de sluisolk. Houd voldoende afstand tot de beroepsvaart als u daarmee samen wordt geschut. Het is belangrijk dat u de invaartlichten goed in de gaten blijft houden als u achter de beroepsvaart de sluis invaart. De sluismeester kan namelijk besluiten in verband met de verkeersveiligheid de invaartlichten even op rood/groen te zetten. Dit betekent dat de recreatievaart moet wachten met invaren, omdat de beroepsvaart nog niet goed afgemeerd ligt. Wanneer het licht weer op groen gaat, is het veilig genoeg om de sluisolk in te varen.

Gebruik tijdens het schutten geen halve steken om de bolder en houd een mes in de buurt voor het geval dat de tros vast komt te zitten.

Denk bij het verlaten van de sluis aan de watersporters die voor de sluis aan het remmingswerk liggen te wachten. Voorkom hinderlijke golfslag en schade aan andere vaartuigen. Kijk ook nu weer goed achterom. Het kan zijn dat de beroepsvaart uit de tweede sluisolk ook gaat uitvaren. Over de marifoon kunt u horen hoeveel binnenschepen in de andere olk worden geschut. Pas eventueel uw vaarsnelheid aan en zorg ervoor dat u zoveel mogelijk stuurboordwal houdt. Anticipeer op de verkeerssituatie en laat duidelijk zien aan het overige scheepvaartverkeer wat u van plan bent.

Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Sambeek zo dicht mogelijk langs de linkeroever varen. Een opvarend schip moet aan het afvarende schip de nodige ruimte laten (BPR art. 11.01). Dit houdt in dat als er geen afvarend schip is, het opvarende schip langs de linkeroever kan uitvaren.



**Legenda**  
 — aanbevolen vaarroute  
 gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



## 4.8 Knooppunt en sluis Heumen

De splitsing van de Maas en het Maas-Waalkanaal bij kmr 166 is een van de drukste punten op de Maas. U hebt hier te maken met beroepsvaart die het kanaal in- en uitvaart, de op- en afvaart op de Maas, de schepen die hier opdraaien en kop voor nemen (een stroomopwaarts varend schip keert om met de stroom mee te gaan varen) en schepen of duwstellen die zich vanaf de splitsing af laten drijven tot de invaart van de industriehaven van Cuijk en de Kraaijenbergse Plassen (kmr 167).

Op de Maas staat een stroom van ongeveer 1 km/uur maar bij langdurige regenval in het stroomgebied van de Maas is de stroomsnelheid veel hoger. Afvarend op de Maas met bestemming het Maas-Waalkanaal moet u de rechteroever aanhouden en kunt u zonder problemen het kanaal invaren. Na 1,5 km komt u bij sluis Heumen. Als u afvarend op de Maas bent en de vaart op de Maas wil vervolgen, kunt u, na goed achterom te hebben gekeken, na de spoorbrug van Mook naar de splitsing sturen en de Maas vervolgen. Let op de uitvaart uit het Maas-Waalkanaal. Als u uitvarend uit het kanaal en vervolgens een afvarende koerst kiest, rondt u dan de splitsing ruim in verband met de stroom op de Maas.

Opvarend op de Maas moet u goed de linkeroever aanhouden en opletten op de opvarende schepen die het Maas-Waalkanaal invaren. Ze gebruiken bij het draaien veel vermogen, wat veel schroefwater geeft. Opvarend vanuit het kanaal steekt u direct over naar de linkeroever, maar denk om afvarende schepen op de Maas en om de opvarende schepen die het kanaal indraaien. Houd daarbij de stroomsnelheid op de Maas in de gaten. Ook hier geldt: kijk goed om u heen, luister uit op marifoonkanaal 10 en laat zien en horen wat u van plan bent.

De sluis Heumen is bereikbaar via marifoonkanaal 22. Deze sluis staat bij normale waterstand open en wordt automatisch bediend. Als u van de Maas komt, staat aan bakboord een detector voor signalering van de sluis. Na de afmeerpalen voor de beroepsvaart staat een paal met daarop een vierkant bord. Zodra de detector u heeft opgemerkt, verschijnt op het bord een knipperende 'D' en op de hoeken knipperende lampen. Mocht u niet zijn opgemerkt, dan kunt aan de trekstang trekken die aan de paal zit waarop het bord is geplaatst. De lichten op de sluis gaan nu naar roodgroen of groen.

Roodgroen betekent: wachten! Er zijn schepen aangemeld aan de andere kant van de sluis of er liggen schepen in de sluis. Bij groen mag u invaren. Op het grote aandachtsbord voor de sluis aan bakboord ziet u meer informatie. Voor de sluis over stuurboord is een wachtsteiger voor de pleziervaart. Op de steiger zijn meldknoppen en een praatpaal die in verbinding staan met sluis Weurt. U kunt zich hier aan- en afmelden bij een korte onderbreking van de reis. De situatie op het Maas-Waalkanaal aan de 'binnenkant' komt overeen met de situatie aan de 'buitenkant'. Op het hele complex is videobewaking.

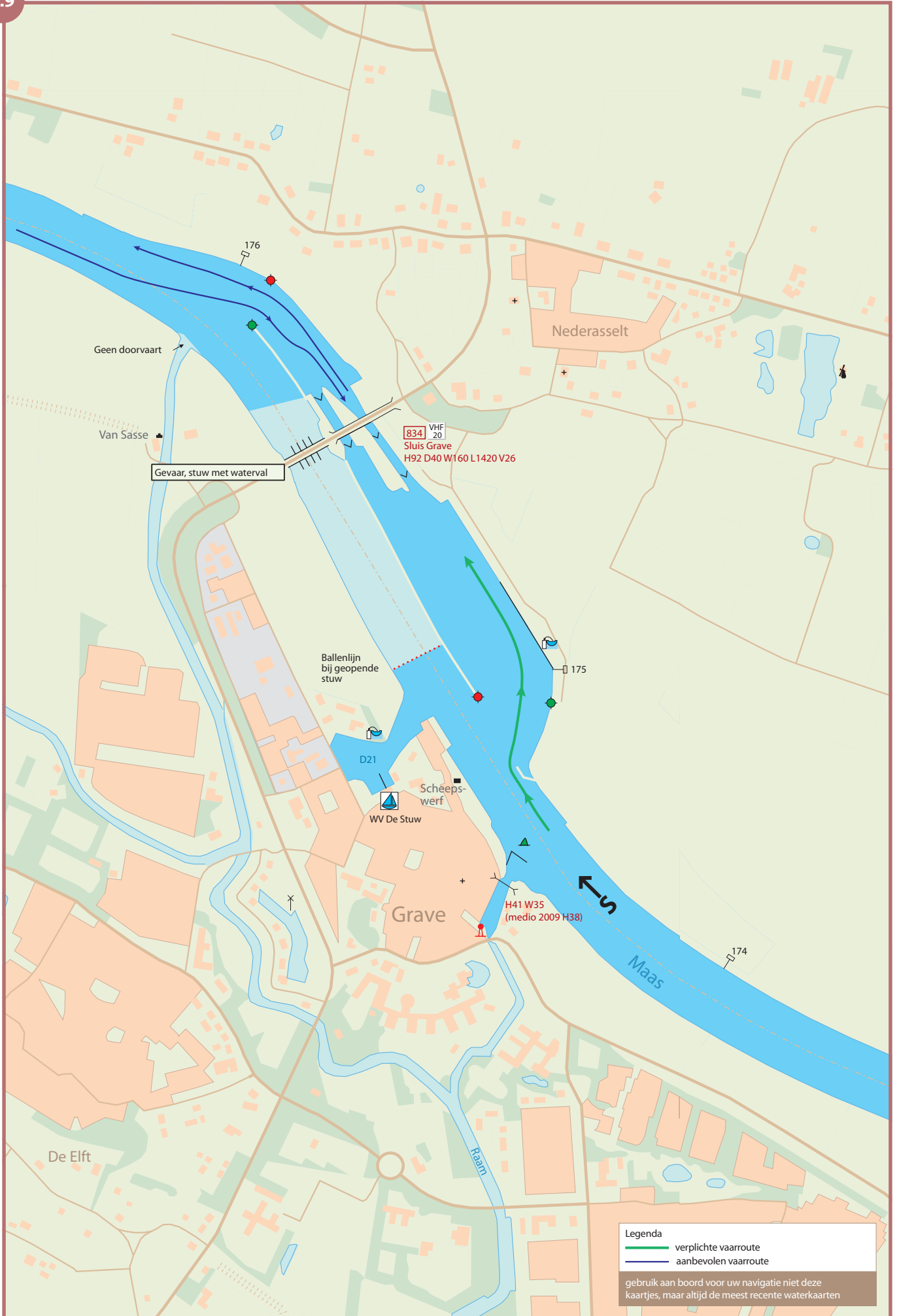




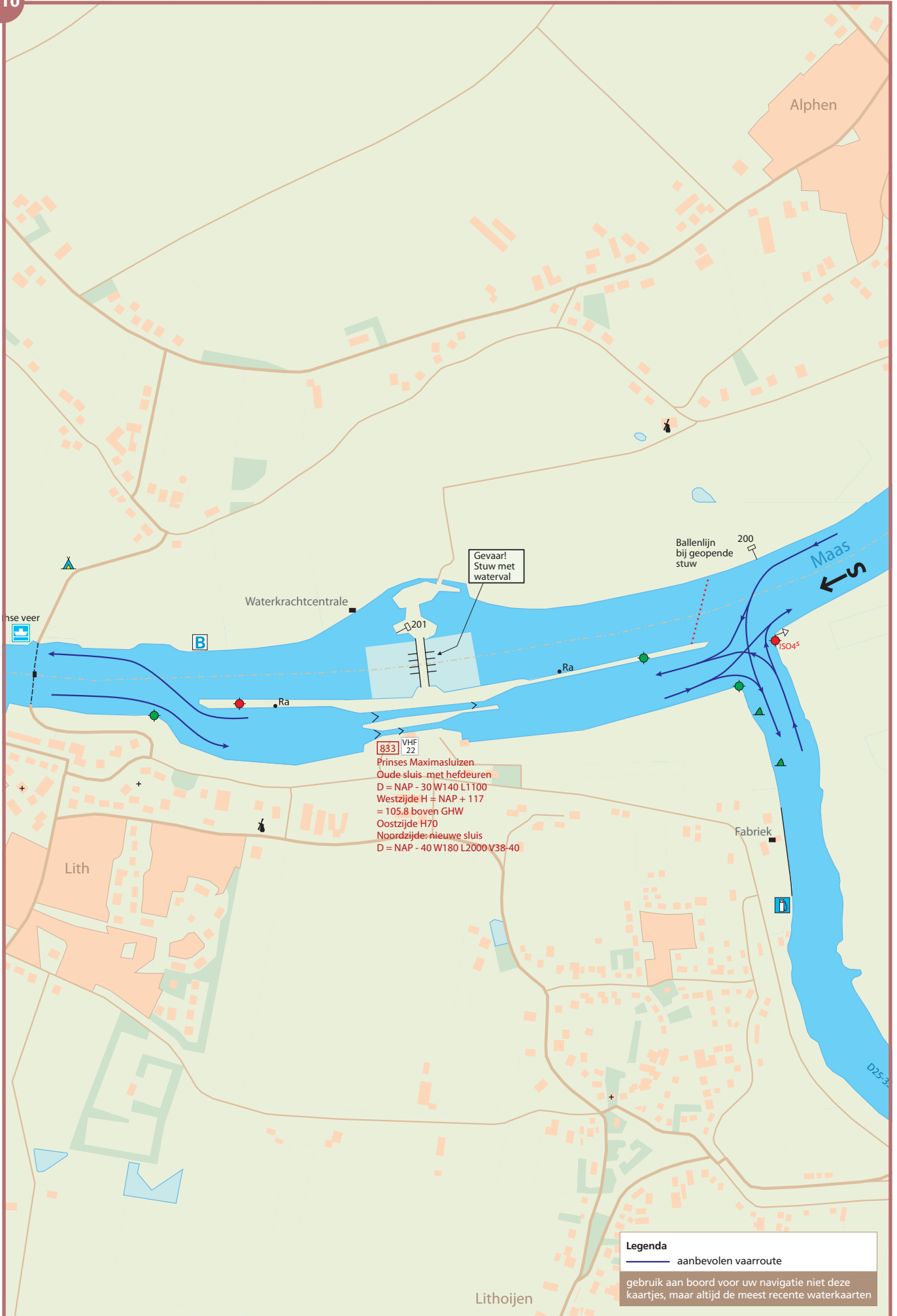
Foto: Henk van Yren

## 4.9 Sluis Grave (benedenstrooms)

Afvarend uit het toeleidingskanaal houdt u zo veel mogelijk stuurboordwal. Ook opvarend vanaf de Maas het toeleidingskanaal in, houdt u stuurboordwal. Boven de invaart is het toeleidingskanaal naar de stuw. Dit toeleidingskanaal is voor alle vaart verboden voorbij de A.1 borden, die op beide oevers staan.

Wanneer de stuw geopend is, wordt de vaarrichting aangegeven door het bord op de benedenpunt bij de ingang van het toeleidingskanaal. De dubbelrode lichten op de stuw zijn dan uit en vervangen door de lichten die behoren bij de doorvaart van een stuw.

Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Grave zo dicht mogelijk langs de rechteroever varen. Een opvarend schip moet aan het afvarende schip de nodige ruimte laten (BPR art. 11.01). Dit houdt in dat als er geen afvarend schip is, het opvarende schip langs de rechteroever kan uitvaren.





## 4.10 Sluis Lith

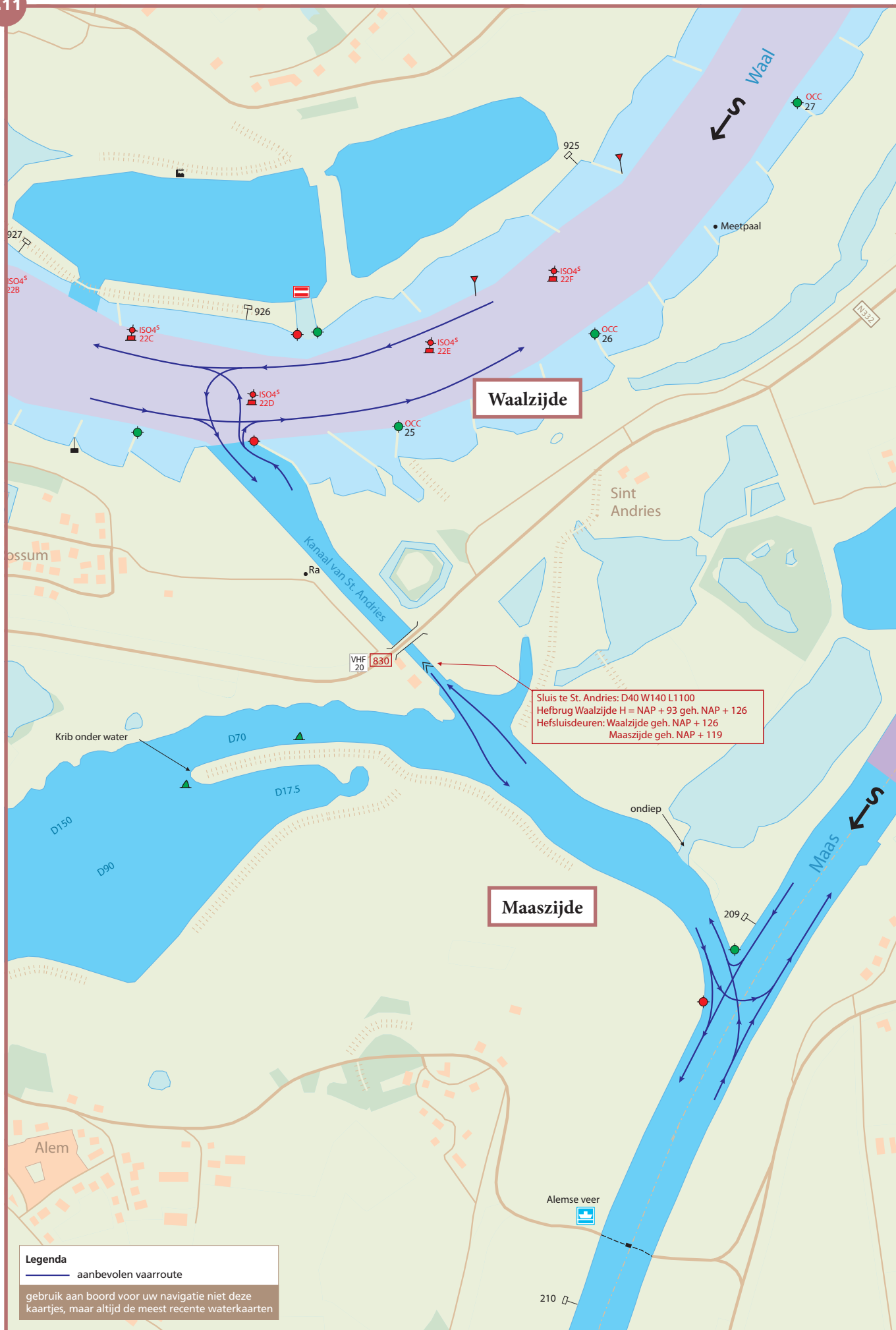
Bovenstrooms - Let op: er kan stroom staan op de Maas en de afvarende beroepsvaart heeft ruimte nodig bij de invaart.

De wachtplaats voor de recreatievaart om te schutten is aan de kop van de drijvende remming.

Beneden de invaart is het toeleidingskanaal naar de stuw. Dit toeleidingskanaal is voor alle scheepvaart verboden voorbij de A.1 borden, die op beide oevers staan.

Na deze borden ligt een lijn met gele drijvers, de zogenaamde ballenlijn. Deze lijn mag u nooit passeren! Wanneer de stuw openstaat, is de ballenlijn weggehaald en wordt de vaarrichting aangegeven door het bord op de linkeroever bij de ingang van het toeleidingskanaal. De dubbelrode lichten op de stuw zijn dan uit en vervangen door de lichten die behoren bij de doorvaart van een geopende stuw.

Sluis Lith is bereikbaar via marifoonkanaal 22.







## 4.11 Sluis Sint Andries (Maaszijde)

Op de Maas staat een stroom van ongeveer 1 km/uur, zowel een eb- als vloedstroom.

Het scheepvaartknooppunt is vanuit westelijke richting overzichtelijk, maar vanuit oostelijke richting niet.

Komt u vanuit het oosten en wilt u het kanaal in, dan moet u uiterst langzaam varen totdat u goed in het kanaal kan kijken en kan zien of er geen verkeer uitkomt.

Vaar de rivier op vanuit het kanaal in oostelijke richting met een ruime bocht. Vaar desnoods eerst iets naar het westen, totdat u de gelegenheid hebt om op te draaien. De beroepsvaart meldt zich bij het in- en uitvaren van het Kanaal van Sint Andries aan de Maaszijde altijd op marifoonkanaal 10. Het advies is om goed uit te luisteren op dit marifoonkanaal.

Sluis Sint Andries is bereikbaar op marifoonkanaal 20 en wordt op afstand bediend vanuit de Prinses Maximasluizen te Lith.

## Sluis Sint Andries (Waalzijde)

Door de grote drukte op de Waal en de hoge stroomsnelheden, is het oversteken vanaf Kanaal Sint Andries naar de rechteroever en omgekeerd niet zonder gevaar.

Op het scheepvaartknooppunt Waal-Kanaal van Sint Andries is de Waal niet breed en bovendien ligt de kruising in een scherpe bocht van de rivier, beter bekend als de 'bocht van Sint Andries'. Grote oplettendheid is hier vereist. Voor iedere schipper geldt: goed opletten, rondkijken en de marifoon uitluisteren. Zorg dat andere vaarweggebruikers snappen wat u gaat doen, houd koers en geef andere schepen de ruimte.

Opvarend van de Waal naar het kanaal geeft de minste problemen. Houd stuurboordwal en vaar het kanaal in met een niet te korte bocht (denk aan de stroom). Wees er wel op bedacht dat afvarende beroepsvaart ook dicht langs de linkeroever komt.

Koerst u afvarend van de Waal naar het Kanaal van Sint Andries, vaar dan eerst het kanaal open en blijf heel goed uitkijken in beide richtingen. Steek pas over als u zeker weet dat u de beroepsvaart niet hindert. U kunt het geschikte moment afwachten achter de rode boeien aan de rechteroever en daarna haaks oversteken. Let goed op de stroom.

U moet heel alert zijn als u vanaf het kanaal de Waal nadert. In het kanaal kunt u de afvaart op de Waal namelijk niet zien. Wilt u in de opvaart gaan, dan neemt u een zeer korte bocht naar de Waal. Zorg er wel voor dat u kunt terugkeren in het kanaal als de situatie dat vereist. Ga dicht onder de linkeroever opvaren. Let goed op dat uw schip, zodra u op de Waal komt, niet door de stroom gepakt wordt, waardoor u middenin de rivier uitkomt.

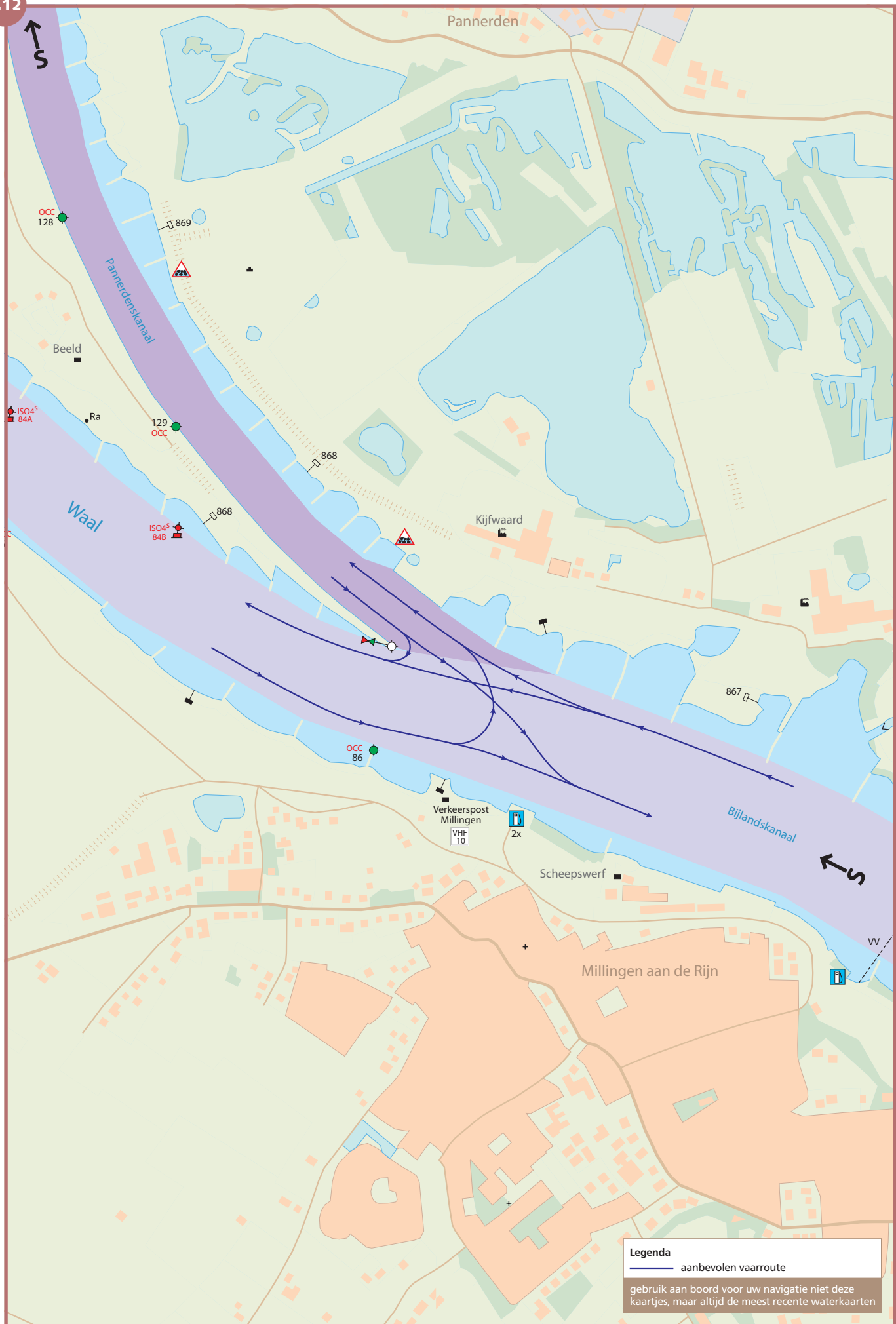
Wilt u vanuit het kanaal de Waal op in de afvaart, dan is het raadzaam eerst met het verkeer mee te varen dicht langs de linkeroever en bij een goede gelegenheid over te steken naar de rechteroever.

U moet heel alert zijn op de beroepsvaart die dicht onder de linkeroever afvaart.

Grote duwvaart en coasters blijven altijd stuurboordwal houden; zij zijn verplicht zich te melden bij Varik kmr 923 of Hurwenen kmr 929 (marifoonblokkanaal 68).

Wie een marifoon heeft, is verplicht uit te luisteren op marifoonblokkanaal 68, sector Sint Andries.

Opvarend van de Waal naar het kanaal geeft de minste problemen. Houd stuurboordwal en vaar het kanaal in met een niet te korte bocht (denk aan de stroom). Wees er wel op bedacht dat afvarende beroepsvaart ook dicht langs de linkeroever vaart.





## 4.12 Pannerdensch Kop

De Rijn komt bij Tolkamer (Lobith) ons land binnen, heet daar Bijlandsch Kanaal en splitst zich vervolgens in de Waal en het Pannerdensch Kanaal (kml 870 t/m 865). Het splitsingspunt heet Pannerdensch Kop.

### Reglementen op de grote rivieren

Op de grote rivieren is het Rijnvaartpolitiereglement (RPR 1995) en/of het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van toepassing.

RPR/BPR van kracht op:	BPR van kracht op:
- Boven-Rijn	- IJssel
- Waal	- Maas
- Pannerdensch Kanaal	- Julianakanaal
- Neder-Rijn	- Maas-Waalkanaal
- Lek	

### Aanbevelingen voor het varen op stromende rivieren

De Waal is een bijzonder druk bevaren rivier (hoofdtransportas voor de beroepsvaart) en er staat het hele jaar door een aanzienlijke stroming. Kies als het mogelijk is een alternatieve route.

Zorg er in ieder geval voor dat u goed zichtbaar bent. Bijvoorbeeld door middel van een vlag, die u zo hoog mogelijk voert. Een goed geplaatste radarreflector maakt u beter waarneembaar op de radarschermen van de beroepsvaart. Ook hier geldt: kijk regelmatig achterom, vaar een duidelijke koers en blijf uit de dode hoek van de binnenvaartschipper. Houd goed stuurboordwal waar dat moet.

Overweeg de aanschaf van een marifoon. Deze uitrusting draagt bij aan uw veiligheid.

Vaar opvarend (tegen de stroom in) zo dicht mogelijk langs de oever (dus zo veel mogelijk stuurboordwal), of indien noodzakelijk zo dicht mogelijk langs de bakboordwal van het vaarwater. Steek alleen het vaarwater over als dit veilig kan. Kijk goed om u heen –ook achterom!- voordat u aan de oversteek begint. Het is beter een geringe afstand aan de andere oever te varen, dan tussen druk scheepvaartverkeer te moeten wachten op een geschikt moment om over te steken.

### 'Snelweg'

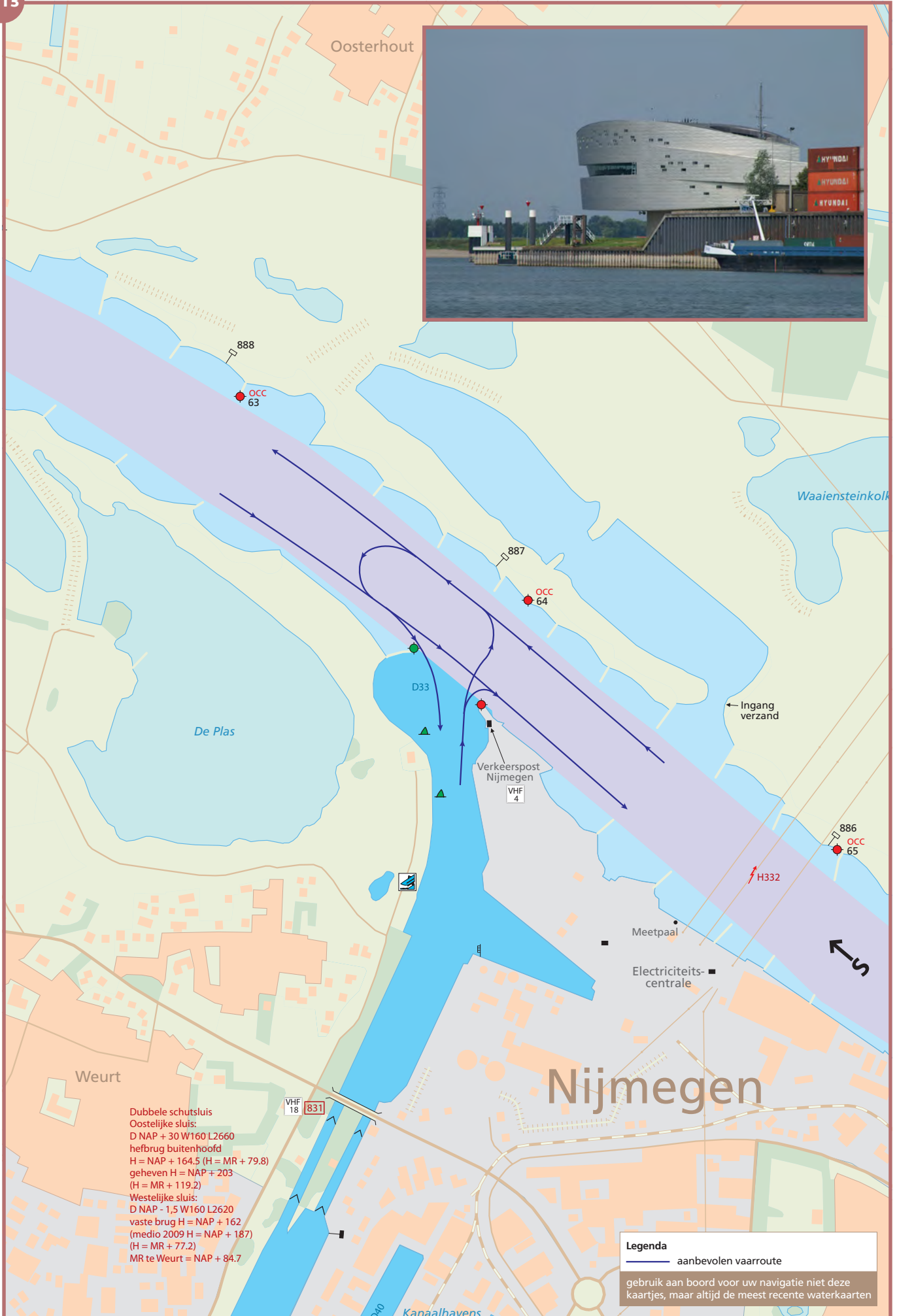
De Waal is de 'snelweg' voor de beroepsvaart tussen Rotterdam/Antwerpen en Duitsland en wordt met hoge snelheid bevaren. Door de stroomsnelheid van rond de 5 km/uur kunnen afvarende schepen een snelheid lopen van 25 km/uur.

Opvarend minder, maar een snelheid van 15-18 km/uur is geen uitzondering.

Recreatievaartuigen lopen over het algemeen langzamer, afvarend 15-20 km/uur en opvarend 5-13 km/uur.

Dit vaarwater vereist grote oplettendheid. Voor iedere schipper geldt: goed opletten, rondkijken en de marifoon uitluisteren.

Zorg dat andere vaarweggebruikers snappen wat u gaat doen, houd koers en geef andere schepen de ruimte.



## 4.13 Weurt

Aan de westkant van Nijmegen ligt de sluis Weurt in het Maas-Waalkanaal. Even ten noorden van de sluis komt het Maas-Waalkanaal uit in de Waal (het vaarwegdeel Waal kmr 888 t/m 883 Weurt-Nijmegen).

De sluis Weurt is te bereiken via marifoonkanaal 18.

Op nevenstaande detailkaart staat aangegeven dat u komende vanaf het Maas-Waalkanaal strak stuurboord uit de Waal op kunt varen. Echter, hier vaart de beroepsvaart in de afvaart van de Waal soms kort onder de verkeerde (bakboord) wal. Grote oplettendheid is hier vereist. Voor iedere schipper geldt: goed opletten, rondkijken en uitluisteren op marifoonkanaal 4. De verkeerspost Nijmegen (roepnaam: sector Nijmegen, zie inzetje op pagina 40) is bereikbaar via marifoonblokkanaal 4. U moet uitluisteren en inspelen op wat u hoort. Neem bovendien grondregels voor marifoonverkeer in acht. Zie pagina 6.

### Samen door de bocht(en)

In de bochten van de Waal tussen Nijmegen en de Pannerdensche Kop heeft Rijkswaterstaat, in overleg met het Watersportverbond en de Koninklijke Schuttevaer, een aantal recreatievaargeulen gemaakt. In de daarvoor geschikte bochten is achter de hoofdbetonning de zogenaamde recreatiebetonning aangebracht. Deze recreatievaargeulen bieden de mogelijkheid om in de bochten bij en bovenstrooms van Nijmegen de grote en kleine schepen van elkaar te scheiden zodat ze niet in elkaars vaarwater zitten. Deze aanvullende vaargeulen zijn 20 meter breed en 2 meter diep. De recreatiegeulen op de Waal liggen tussen kmr 867.000 en kmr 885.500. Het samenwerkingsproject van RWS, Watersportverbond en Schuttevaer heeft de toepasselijke titel 'Samen door de bocht(en)' gekregen.

### Wel of niet oversteken

Voor het traject van Nijmegen (dus bovenstrooms) tot Pannerdensche Kop is het advies om niet over te steken. De opvaart kan in de binnenbochten gebruikmaken van de recreatievaargeul door tussen de groene hoofdbetonning en de groen-wit horizontaal gestreepte betonning te varen. De afvaart kan van de recreatievaargeul gebruik maken door in de binnenbochten tussen de rode hoofdbetonning en de rood-wit gestreepte betonning door te varen.

In de bocht van Nijmegen is de geul geschikt voor zowel op- als afvaart en wordt met verkeerstekens aanbevolen om in de opvaart over te steken naar de noordelijke oever en bovenstrooms van de verkeersbrug weer naar de zuidelijke oever. De recreatievaargeul wordt afhankelijk van de rivierwaterstand gemarkeerd in het recreatiesizoen.

Het is verboden en niet mogelijk ten noorden van de brugpijlers langs te varen.
---

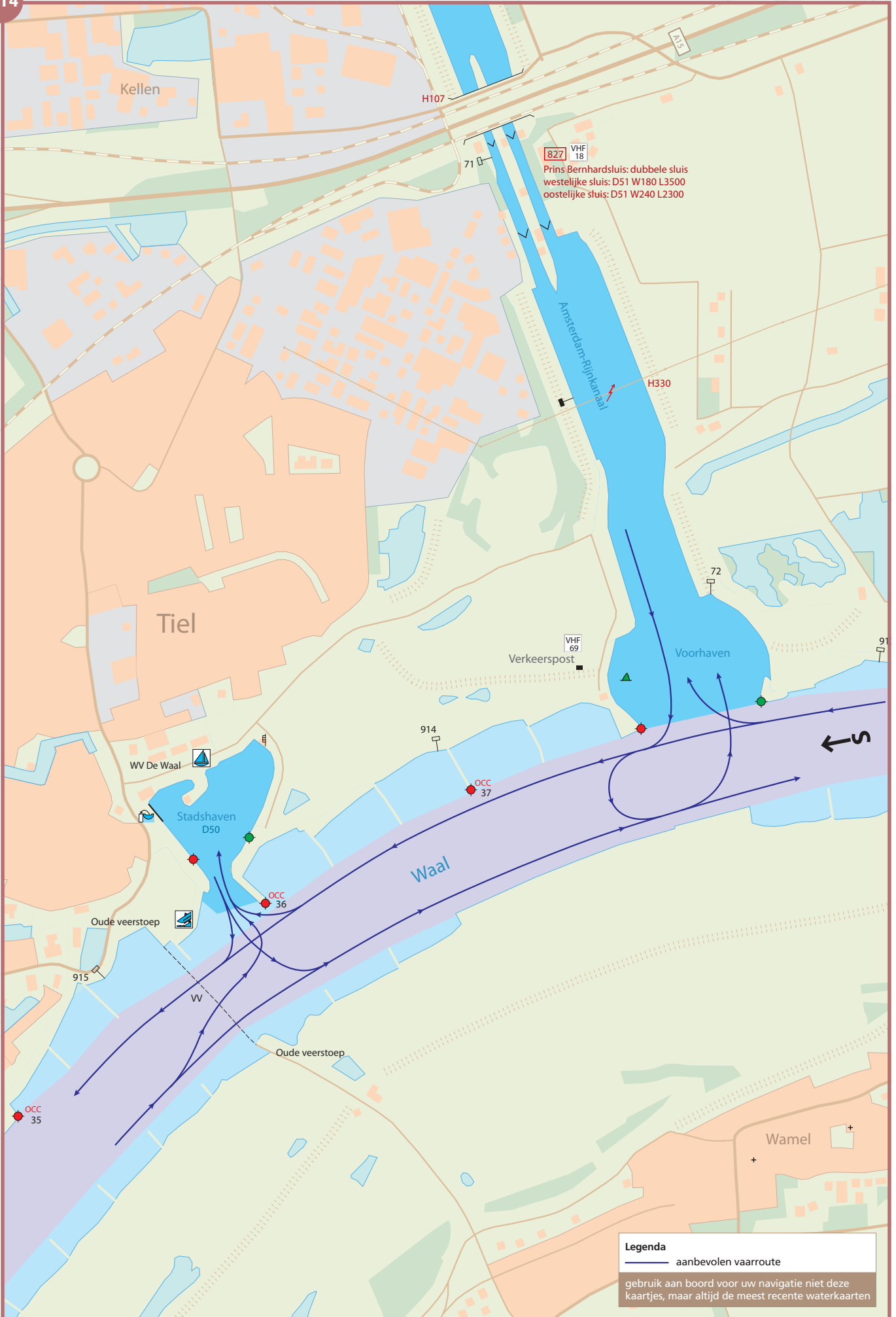
Buiten het aangewezen gebied liggen ook rood/wit of groen/wit gestreepte tonnen. Dit zijn obstakeltonnen, die vaak in de lijn liggen van afgebroken kribbakens! Deze dienen ruim gepasseerd te worden, omdat zij een gevaar (krib) afdekken.
--

### Tips voor recreatievaarders

- Steek bij slecht zicht niet over, maar vaar zoveel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater. Ga op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats stilliggen.
- Steek alleen over als u dit veilig kunt doen. Let ook op scheepvaart die u voorbij wil varen. Onderschat de snelheid van de beroepsvaart niet; deze kan met de stroom mee 20 tot 25 km/uur bedragen.
- Let in de recreatievaargeul bij Nijmegen op tegenliggers. Deze kunnen, afhankelijk van uw positie in de vaargeul, tijdelijk niet zichtbaar zijn achter de brugpijlers.
- Schakel uw marifoon in op kanaal 4 (Nijmegen) of 10 (kmr 865.000 – kmr 881.500) en luister naar de communicatie van de schepen en de verkeerspost. Dit levert u veel informatie op.
- In de recreatievaargeulen moet u op- en afvarend de stuurboordzijde van de geul te houden.
- Communiceer bij onduidelijkheden via de marifoon met de 'Sector Nijmegen' (kanaal 4) of 'Sector Millingen' (kanaal 10) van de verkeerspost Nijmegen van Rijkswaterstaat.

### Tips voor beroepsvaart

- Als u met een blauw bord vaart, laat dan ter hoogte van de brugpijlers in Nijmegen ruimte aan de recreatievaart, zodat die voldoende aan stuurboordzijde van de recreatievaargeul kan varen.
- Vermijd als beroepsvaart het varen in de recreatievaargeulen! Geef elkaar de ruimte.





## 4.14 Tiel

In het vaarwegdeel Waal kmr 915 t/m 911 Tiel–Beneden Leeuwen komt het Amsterdam-Rijnkanaal uit in de Waal. Sluis Tiel is bereikbaar via marifoonkanaal 18.

Opvarend van de Waal naar het Amsterdam-Rijnkanaal houdt u stuurboordwal (linkeroever), totdat u de gelegenheid hebt haaks over te steken. Let hierbij op de stroom.

Afvarend van de Waal naar het Amsterdam-Rijnkanaal houdt u stuurboordwal en draait u kort in. Pas op: beroepsvaart uit de sluis in de opvaart gaat vaak ook vlak onder de rechteroever varen.

Bent u vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal in de afvaart, blijf dan vlak aan de rechteroever (denk aan de stroom).

Wilt u vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal in de opvaart, wacht dan in de voorhaven totdat u de gelegenheid hebt om haaks over te steken naar de linkeroever.

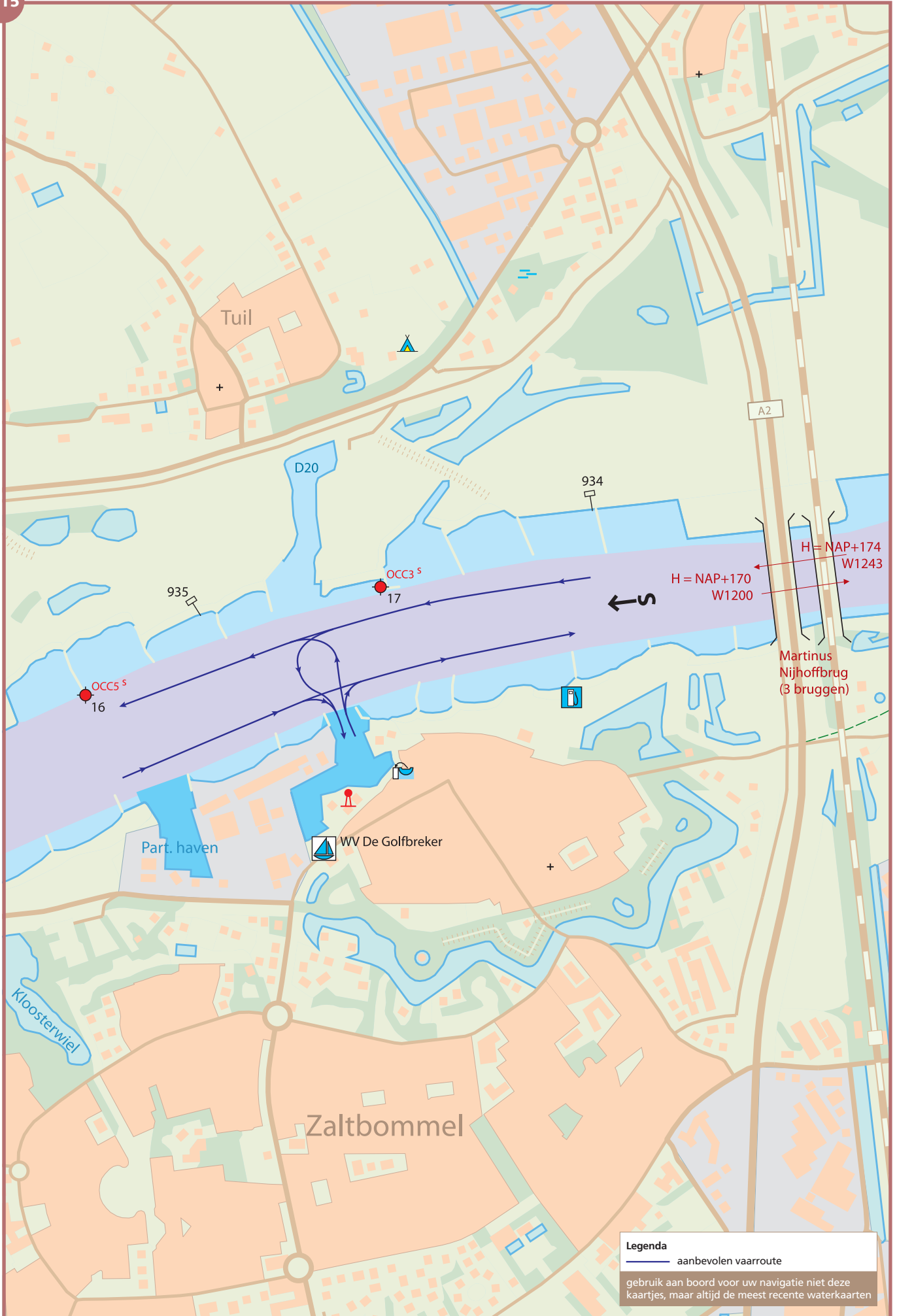
Scheepvaartverkeer afvarend op de Waal dat rechtdoor wil, moet zich melden op marifoonblokkanaal 69 bij kmr 912 (steenfabriek).

Wie een marifoon aan boord heeft, is verplicht uit te luisteren op marifoonblokkanaal 69 (post Tiel).

Het is altijd raadzaam uw plannen te melden bij de verkeerspost.

Recreatievaart uit de haven van Tiel blijft meestal, onder begeleiding van post Tiel op marifoonblokkanaal 69, aan de rechteroever varen om naar het Amsterdam-Rijnkanaal te gaan. Meld dit wel voordat u de haven verlaat.

*De knooppunten op het Amsterdam-Rijnkanaal worden beschreven in het Knooppuntenboekje Amsterdam-Rijnkanaal.*





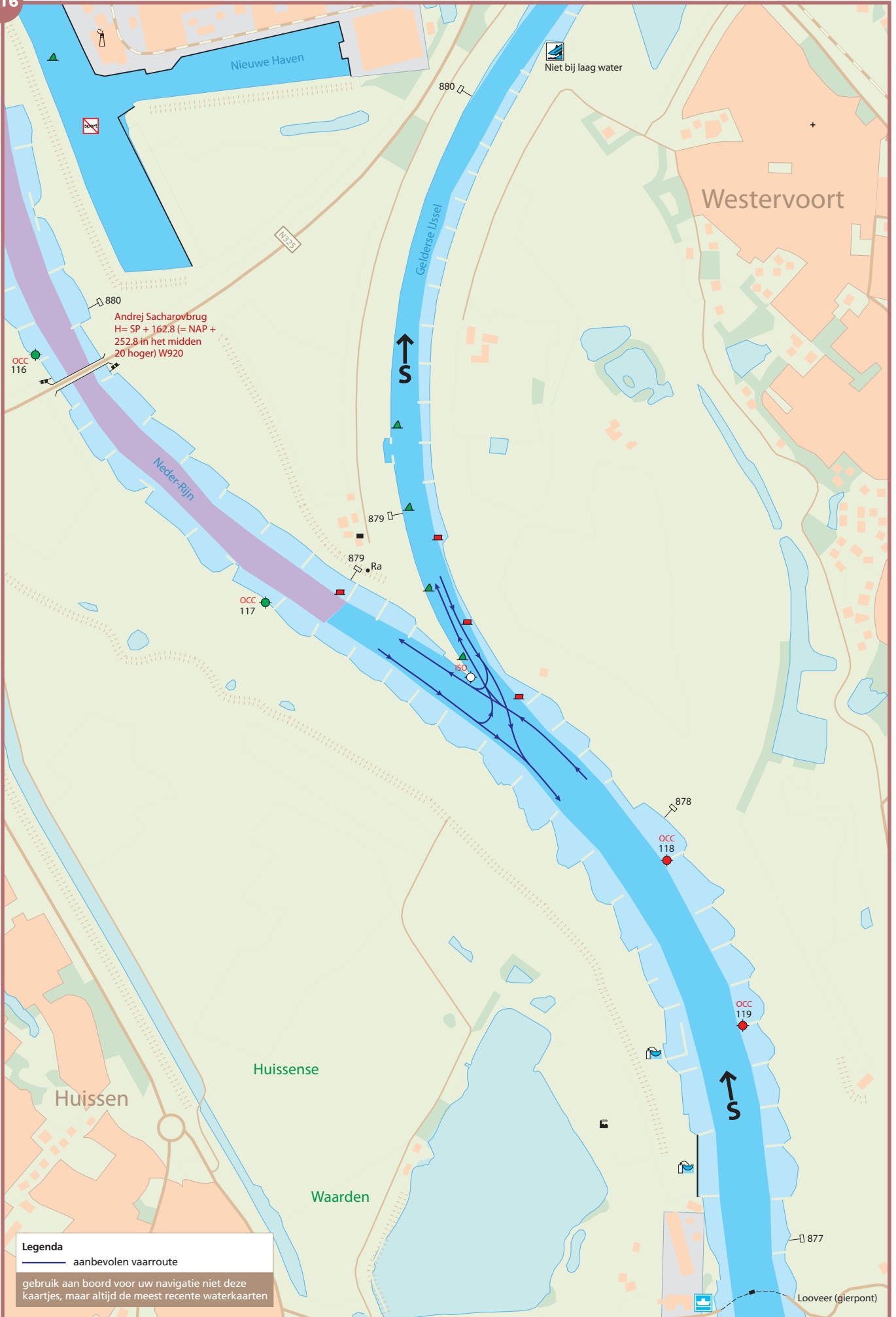


## 4.15 Zaltbommel

Dit is het vaarwedeel Waal kmr 937 t/m 933 Haaften-Zaltbommel. Hierin ligt de overnachtinghaven van Haaften voor de beroepsvaart, die geen voorzieningen voor de recreatievaart heeft.

Zodra u afvarend de Zaltbommelse bruggen bent gepasseerd, ziet u kort na het bunkerstation aan de linkeroever de passantenhaven van Zaltbommel. Opvarend is het de tweede haven aan de linkeroever. Voordat u afvarend de haven binnenvaart, houdt u eerst goed stuurboordwal en vaart u de haven eerst open. U steekt pas over als er voldoende ruimte is om de haven binnen te varen.

Als u de haven wilt verlaten en in de afvaart gaat richting Gorinchem, wacht dan tot het scheepvaartverkeer de haven is gepasseerd en u veilig de Waal kunt oversteken naar stuurboordwal. Komt u uit de haven en gaat u in de opvaart, dan neemt u een korte bocht en vervolgt u uw reis aan stuurboordwal. Maar let op: ongeveer 600 meter bovenstrooms van de haven ligt het bunkerstation. Hier kunnen binnenvaartschepen afmeren en vertrekken.



**Legenda**  
 — aanbevolen vaarroute  
 gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



## 4.16 IJsselkop

U vaart op de Neder-Rijn vanaf Arnhem en wilt de Gelderse IJssel op. Vaar dan eerst de IJsselkop ruim voorbij, zodat u goed over de Gelderse IJssel kunt kijken (open varen). Zo krijgt u de opvaart die uit de IJssel komt, tijdig in het vizier en kunt u tijdig een passeermanoeuvre inzetten.

### Algemene informatie grote rivieren

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is vastgesteld dat een klein schip zo veel mogelijk de stuurboordzijde van het vaarwater moet varen. Redenen om hiervan af te wijken kunnen onder andere zijn:

- Een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Bijvoorbeeld het langs de andere zijde van het vaarwater passeren van een druk knooppunt voor een vrije in- en uitvaart.
- Het buiten de route van druk scheepvaartverkeer varen.
- Niet twee keer de vaarweg hoeven oversteken om een kleine afstand te overbruggen.
- Niet onnodig gestopt in het vaarwater liggen wachten tot u kunt oversteken.

De grote schepen die elkaar stuurboord op stuurboord ontmoeten (het zogenaamde verkeerde wal varen), tonen een blauw bord en een wit knipperlicht. Hierbij is vastgesteld dat het opvarende schip aangeeft hoe (langs welke kant) het passeren gebeurt.

*De knooppunten op de Geldersche IJssel worden beschreven in het Knooppuntenboekje Geldersche IJssel, Twentekanal en kop van Overijssel.*

# Colofon

Meer informatie over het project Varen doe je samen! vindt u op [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl)

## Uitgave

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)

Eindredactie: Redactie bureau Voortvarend, Hoofddorp

Vormgeving: Hoge Bomen, Rotterdam

Bron kaarten: ANWB en Stentec Software

Bron foto's: Rijkswaterstaat, tenzij anders vermeld

## Downloads

De Knooppuntenboekjes zijn als PDF-bestand te downloaden van de website [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) en staan ook in de gratis VDJS App.

Februari 2014

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

## Het project Varen doe je samen!

Op 4 september 2007 tekende staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat het convenant 'Varen doe je samen!' Doel is de risico's beperken voor beroeps- en recreatievaart in hetzelfde vaarwater. Goede voorlichting is een belangrijk instrument van het project. Daartoe is er de website [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) en worden folders en de knooppuntenboekjes uitgegeven.

Onderstaande partijen hebben het convenant ondertekend.

De provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Noord-Brabant, Utrecht, Zeeland, Zuid-Holland, Flevoland, Noord-Holland, Gelderland en Limburg

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / 0800 8002 / [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Havenbedrijf Rotterdam N.V. / 010 252 10 10 / [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

Groningen Seaports (havens Delfzijl en Eemshaven) / 0596 64 04 00 / [www.groningen-seaports.com](http://www.groningen-seaports.com)

Haven Amsterdam / 020 523 45 00 / [www.portofamsterdam.nl](http://www.portofamsterdam.nl)

Koninklijke Schuttevaer / 010 412 91 36 / [www.koninklijkeschuttevaer.nl](http://www.koninklijkeschuttevaer.nl)

Watersportverbond / 030 751 37 00 / [www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)

ANWB / 088 269 71 47 / [www.anwb.nl](http://www.anwb.nl)

HISWA Vereniging / 0343 52 47 24 / [www.hiswa.nl](http://www.hiswa.nl)

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) / 0343 52 47 57 / [www.srn.nl](http://www.srn.nl)

