



KiKaRoW Rondje NL Veiligheidsbeleid

SAMENVATTING

Dit document biedt richtlijnen voor het veilig uitvoeren van het SponsorProject Rondje NL van KiKaRoW

1 INHOUDSOPGAVE

1	Inhoudsopgave	1
2	Versie beheer	1
3	Inleiding	2
4	Persoonlijke rol in het veiligheidsbeleid.....	2
5	Volgboot Tjerck Hiddes	3
6	Weerinfluod op de tocht.....	3
7	Persoonlijke veiligheid.....	4
8	Communicatie tijdens de tocht	5
9	Kritische situaties	5
10	KiKaRoeiers.....	6
11	Personen die bijgedragen hebben	6
12	Overdracht naar Verenigingen	7
13	Check lijsten.....	8
13.1	Check Lijst voor Verenigingen/Traject coördinatoren (- 2weken)	9
13.2	Check Lijst voor Verenigingen/Traject coördinatoren (-2 Dagen).....	10
13.3	Check Lijst voor Verenigingen/Traject coördinatoren (Dag 0)	11
13.4	Check Lijst voor Verenigingen/Traject Coördinatoren (Start).....	12
13.5	Uitrusting van The Vin	13
13.6	Uitrusting van de Tjerck Hiddes.....	14
13.7	Langsrij nemen & Slepen van The Vin	15

2 VERSIE BEHEER

Versie	Toelichting	Datum	Bijgewerkt door
1.0	Eerste concept versie na workshop	Nov 2018	M.Peters
2.0	Vijfde versie met commentaar van José, beschikbaar om breed te communiceren	Dec 2018	M.Peters
3.0	Versie om breder te communiceren	Feb 2019	M.Peters
3.1	Aanpassingen i.v.m. overstappen tussen The Vin en TjH en beperkte inzet artsen	Maart 2019	M.Peters

3 INLEIDING

Met het project Rondje NL beogen we €500.000 op te halen om het project “Later” van het Prinses Máxima Centrum te ondersteunen. Het doel van dit project is om de kwaliteit van leven van Kinderkanker patiënten te vergroten.

Wij hopen dat een groot aantal mensen zich inzet als deelnemer en begeleider en dat al die mensen net zo gezond aan de finish eindigen als ze in de boot gestapt zijn.

Zo'n project brengt een aantal risico's met zich mee en wij willen als Stichting KiKaRoW dat iedereen die aan dit project deelneemt, zich daar van bewust is en een actieve rol speelt om die risico's te vermijden en als ze zich voordoen daar goed mee omgaan.



Als voorbereiding hebben we gekeken wat we konden leren van het vorige KiKaRoW project. We hebben een aantal mensen bijeengebracht om een inventarisatie te maken van mogelijk risico's, een keuze te maken van welke risico's aannemelijk zijn die ze zich kunnen voordoen, een aanzet te geven van mogelijke maatregelen om de risico's te vermijden en daar uiteindelijk mee om te gaan.

Aan het eind van dit document is een aantal checklijsten opgenomen om een praktische invulling te geven aan het hier beschreven veiligheidsbeleid.

Wij verwachten de komende tijd nog commentaar op dit document en zullen dan mogelijk een nieuwe versie delen met alle betrokkenen.

4 PERSOONLIJKE ROL IN HET VEILIGHEIDSBELEID

Iedere deelnemer en begeleider speelt een kritische rol in het voorbereiden en uitvoeren van de tocht zodat we veilig aankomen:

- Gebruik de kennis die we in dit document hebben samengebracht;
- Gebruik je gezond verstand om risico's te identificeren en te helpen om de risico's die we samen lopen te reduceren;
- Spreek elkaar onderling aan op veilig handelen en sta open voor advies;
- Wanneer het er op aan komt, volg dan de instructies op en ga niet je eigen gang;
- Hoe meer we van te voren kunnen regelen, hoe minder we op de dag hoeven te improviseren; daarmee neemt de kans toe dat we uiteindelijk ook veilig aankomen.



5 VOLGBOOT TJERCK HIDDES

Tijdens de 1400 km lopen we hoe dan ook bepaalde risico's. Het is dan handig om een buddy achter te hand te hebben.

Het Redding museum stelt weer een volgboot beschikbaar; de Tjerck Hiddes (verder TjH genoemd). De TjH wordt bemand door vrijwilligers van dit museum. Voor de trajecten waar de brughoogte onvoldoende is zullen lokale Reddingsbrigade's inspringen (daar waar in de verder tekst TjH staat, kan ook een boot van de Reddingsbrigade bedoeld worden).

Op de TjH is EHBO-kist beschikbaar, aluminiumfolie dekens, reserve droge kleding, opblaasbare spalk, zuurstof en een AED Tevens is er een porta potti voor hoge nood.

We gebruiken de TjH als varend commando schip waardoor in geval van nood snel gehandeld kan worden. Bij oversteken over groot water, zal mogelijk de wisselploeg op de TjH verblijven.



Het is de bedoeling dat de TjH en The Vin bij elkaar blijven. Alleen dan kan de TjH de rol van buddy spelen. Dat betekent dat de afstand tussen beide boten tussen de 100 en 500 meter moet liggen.

Op binnenwater is de TjH onderhevig aan snelheidsbeperkingen die niet voor The Vin gelden. Dat betekent dat de stuur van The Vin zo nu en dan snelheid moet minderen en dat als er in een sluis geschut wordt, beide boten samen schutten.

6 WEERINVLOED OP DE TOCHT

Tijdens de tocht hebben we te maken met de volgende risico's als wind, temperatuur, luchtvochtigheid, Uv-straling, neerslag, mist (zicht), onweer, stroom, golfhoogte en drukte op het vaarwater.

Veel van deze risico's kunnen aan het begin van de tocht ingeschat worden, maar tijdens de tocht kan het weer veranderen en zal men er naar moeten handelen.

In hoofdstuk 12 is een aantal checklijsten opgenomen daarin staat ook welke relevante weersvoorspellingen nodig zijn. Afhankelijk van het traject zal men informatie inwinnen over stroomsnelheid en golfhoogte.

Zo mogelijk is deze informatie aangevuld met gegevens over stremmingen.

Bepaalde weersomstandigheden (temperatuur & luchtvochtigheid) kunnen risico's op heat stroke vergroten. Wij verwachten dat ook die risico's ingeschat worden.



Wij gaan er vanuit dat de bovenstaande informatie voorafgaand aan de start van het traject gedeeld wordt met de schipper van de TjH en de stuurlieden van The Vin opdat zij een besluit nemen over het doorgaan/uitstellen of gedeeltelijk uitvoeren van de tocht.

Ook tijdens de tocht zullen de schipper van de TJH en de stuurman van The Vin het weer en andere omstandigheden in de gaten houden en zo nodig besluiten herzien/nemen.

In het geval van onweer, stoppen we acuut en gaan de roeiers en de stuurman de wal op. In geval van open water, zullen de roeiers en de stuurman naar de TJH overstappen en wordt de The Vin verder gesleept.

In geval van mist of zware neerslag, geldt een minimum zicht van 200 meter.

Bij druk vaarwater, zullen lokale zwaardere eisen van toepassing zijn.

7 PERSOONLIJKE VEILIGHEID

Bij dergelijke projecten is er altijd een risico dat de gezondheid en het welbevinden van de deelnemers en begeleiders gevaar loopt. De duur, afstand en type water spelen daarbij een rol.

De afspraak is dat alle roeiers en de stuurman in The Vin altijd een veiligheids-vest dragen. Deze zijn speciaal geschikt voor roeien.



We vertrekken pas als elke roeier een veiligheidsvest draagt.

Wij zullen ook letten op persoonlijke maatregelen om extreme weersituaties het hoofd te kunnen bieden.

We gaan er vanuit dat roeiers voorafgaande aan elk traject checken dat ze:

- Geschikte kleding dragen (laagjes in geval van koude),
- Stevig schoeisel dragen (geen blote voeten, muilen of teenslippers)
- Zich voldoende beschermen tegen zonnestraling,
- Voldoende eten en drinken meenemen voor de tocht,

Tijdens de tocht verwachten we dat roeiers:

- Aangeven dat ze willen rusten of willen wisselen,
- Regelmatig en op tijd eten,
- Elkaar in de gaten houden,
- Zich vrij voelen om de begeleidende arts te benaderen (voor zichzelf of hun collega roeiers).

8 COMMUNICATIE TIJDENS DE TOCHT

Wij verwachten dat in het overgrote gedeelte van de tocht The Vin zelfstandig vaart en dat de TjH, The Vin zal volgen.

In risicovolle en met name onoverzichtelijke situaties, neemt de TjH de beslissingen.

De Stuur van The Vin volgt de besluiten op.

Wij veronderstellen dat men vanaf de TjH een beter overzicht heeft over het verkeer, het omliggende water en dat de TjH beter in staat is met andere vaartuigen, bruggen en sluizen te communiceren.

Om dit proces te ondersteunen maken de verschillende groepen gebruik van de volgende communicatie middellen.



Groep	Mari-foon	Porto-foon	Mobiele Telefoon	Vlag
1. De Schipper van TjH en de Traject Coördinator op de TjH	X	X	X	
2. De stuur in The Vin (met roeiers)		X	(X)	X
3. De sluizen/bruggen	X		(X)	
4. De walploeg met wissels voor The Vin		X	X	
5. De roeiverenigingen			X	
6. KiKaRoW bestuurder (of gedelegeerd vertegenwoordiger)			X	

Het zou ideaal zijn als we één communicatie-middel zouden gebruiken. Dat zou de marifoon kunnen zijn. Daar is echter een marifoon-certificaat voor nodig en het is niet aannemelijk dat alle roeistuurlieden over zo'n certificaat beschikken.

Wij gaan er vanuit dat de meeste kritische communicatie plaatsvindt tussen de TjH, The Vin en de walploeg. Daarvoor wordt de portofoon gebruikt. Voor evenementen blijkt er een kanaal 88 te zijn, dat wordt mogelijk in de portofoons geprogrammeerd.

In geval van nood is er ook nog een vlag op the Vin.

De roeiverenigingen en de KiKaRoW organisatie zullen de mobiele telefoon gebruiken. Er zal per Traject een geplastificeerde lijst komen met belangrijke telefoonnummers.

Er vaart altijd één KiKaRoW bestuurder mee op de TjH. De veronderstelling is dat de bestuurder meer voor de PR ingezet wordt en alleen bij verstreckende besluiten, daadwerkelijk betrokken wordt.

9 KRITISCHE SITUATIES

Wij verwachten dat het aanleggen, wisselen en weer vertrekken tot de meest kritische situaties behoren. Zeker als het wisselen vanaf de TjH plaatsvindt.

Het heeft in alle gevallen de voorkeur om vanaf de wal te wisselen.

Op open water of daar waar de wal te hoog is, zal de wisselploeg vanaf de TjH wisselen.

Er is getest dat de roeiers de 60cm naar de TjH kunnen overbruggen met de touwladder waarbij er stootwillen tussen de TjH en the Vin zullen hangen; zie voor details bijlage 13.7.

10 KIKAROEIERS

Tijdens de route roeien KiKaRoeiers mee. Dat zijn ex-kanker patienten/survivors, familie en vrienden.

Het is een mooi signaal dat er na kanker ook nog steeds een leven is en dat je zelfs aan zo'n tocht mee kunt doen.

Familie-leden en vrienden zijn veelal lid van een roeivereniging en hebben roei-ervaring. Dat geldt ook voor een groot aantal survivors die lid zijn van een roeivereniging.

Er is een kleine groep van Survivors die de afgelopen maanden met hun roei-opleiding begonnen zijn en over basisvaardigheden beschikken. Ook daarin is er verschil in conditie.

Ook hier willen we de risico's beperken. Met de survivors is afgesproken dat zij alleen in de boot stappen als zich veilig voelen om de afgesproken route te roeien. Onze medische staf ziet er op toe dat er bij twijfel een conservatieve beslissing genomen wordt. Twee dagen voor het weekend zal dat ook bevestigd worden.

Zo mogelijk gaat er een arts op de TjHmee. Gezien de checks die in de voorbereiding plaatsvinden is de aanwezigheid van een arts niet kritisch.

11 PERSONEN DIE BIJGEDRAGEN HEBBEN

De volgende personen hebben bijgedragen aan de voorbereiding en totstandkoming van dit document.

Naam	Organisatie	Specifieke rol mbt Veiligheid
Ronald van de Bogaard	Vereniging Sleepboten	Schipper Geertje II
Chris Gispen	KiKaRoW	Trajectondersteuning
Jan Koen van Gorkom	KiKaRoW	Trajectcoördinator
Patrick Laret	Redding museum	TjH en ondersteuning
José Lirié	KiKaRoW	PR, tekst verificatie
Maarten Peters	KiKaRoW	Projectcoördinatie
Casper van de Poel	Redding museum	Schipper TjH
Dick Rebel	KiKaRoW	Uitrusting The Vin
Jan de Ruiten	Redding museum	Directeur Reddingmuseum
Ahrend-Jan Schröder	KiKaRoW	Veiligheid & Logistiek
Adri Tijdeman	KiKaRoW	PR & Sponsoring
Mariken Streckmann	KiKaRoW	Medische commissie
Jacco Tolenaar	KiKaRoW	Trajectcoördinator
Albert Vuil	KiKaRoW	Voorzitter
Sip Wiebinga	KNRM/KiKaRoW	Raad van Advies
Marco Van Zanten	KiKaRoW	Begeleiding Trajectcoördinatoren

12 OVERDRACHT NAAR VERENIGINGEN

Wij verwachten dat iedereen die deelneemt of ondersteunt aan dit project het hier beschreven Veiligheidsbeleid onderschrijft.

Dat betekent in onze ogen het volgende:

- Dat men bij het bepalen van de route, rekening houdt met de veiligheids- risico's, de route zo mogelijk aanpast, dan wel maatregelen neemt om de mogelijke consequenties te beperken (voorbeeld; bij Amsterdam-Rijn Kanaal steken alleen The Vin en de TjH over)
- Dat er in de communicatie naar deelnemers en begeleiders de noodzaak voor veiligheid benadrukt wordt;
- Dat de draaiboeken van de verenigingen verdere invulling geven aan het hier beschreven veiligheidsbeleid;
- Dat we dit als KiKaRoW, de verenigingen en de KNRM samen doen en dat iedereen zich bewust is dat de schipper van de TjH en de stuur van The Vin in kritische situaties besluiten nemen en dat ieder ander op dat moment dat besluit moet respecteren.

Wij realiseren ons goed dat wij als centrale projectorganisatie de kennis ontberen over specifieke lokale situaties en dat verenigingen daar zelf de beste inschatting over kunnen maken.

13 CHECK LIJSTEN

Op de volgende pagina's hebben we aantal zaken specifiek benoemd die in de voorgaande hoofdstukken behandeld zijn.

Dit betreft:

- Een viertal organisatorische checklijsten voor verenigingen en Traject coördinatoren
- Checklijst voor The Vin
- Checklijst voor de Tjerck Hiddes
- Een overstap/sleep instructie

Er is mogelijk overlap met eerder gedeelde communicatie.

13.1 CHECK LIJST VOOR VERENIGINGEN/TRAJECT COORDINATOREN (- 2WEEKEN)

Algemene zaken die de veiligheid van de tocht beïnvloeden. (Diverse betrokkenen bij een traject) Uiterlijk twee weken voor de aanvang van een weekend.	Check
Lijst met namen van roeiers en sturen, inclusief 06 nrs van mensen die in geval van calamiteit geïnformeerd moeten worden.	
Naam van Arts(en) + 06nrs, voor zover die beschikbaar zijn	
Naam van Redding Museum Schipper(s) + 06 nrs.	
Naam KiKaRoW bestuurders die aanwezig zijn + 06 nrs.	
Contact personen, adressen en telefoonnrs van Verenigingen die onderweg aangedaan worden.	
Route met overstappunten, bruggen, stremmingen en mogelijke risico's en hoe daar mee om te gaan.	
Welke boot er meevaart TjH of ReddingBrigade.	

Zorg dat alle deelnemers en begeleiders op de hoogte te zijn van het volgende	Check
Leg de stuur (sturen) uit hoe met de portofoon om te gaan, doorloop de instructie	
Leg uit wat de gezagsverhoudingen zijn tijdens de tocht en met name tijdens de risicovolle onoverzichtelijke situaties	
Leg uit hoe de communicatie verloopt met marifoon, portofoons en 06nrs.	
Leg uit over de minimale afstand die we houden tussen "The Vin" en de TjH en het protocol bij schutten.	
Leg de procedure uit over het wachten bij bewegende bruggen waar de TjH moet wachten en The Vin mogelijk kan doorvaren.	
Leg iedereen uit over de noodzaak van het gebruik van het reddingvest en werking daarvan.	
Leg de route uit, waar er gewisseld wordt, waar er mogelijk obstakels en waar er risico's zijn en hoe we daarmee om willen gaan.	
Leg uit welke verenigingen bezocht worden en wat daar zal plaatsvinden.	
Leg de procedure uit (toon eventueel video) over het wisselen vanuit de TjH.	
Leg specifieke kenmerken van The Vin waar men als roeier en als stuurman rekening mee moet houden.	

13.2 CHECK LIJST VOOR VERENIGINGEN/TRAJECT COÖRDINATOREN (-2 DAGEN)

Besluit nemen over doorgaan van de tocht en nodige acties ondernemen Schipper(s) TjH, Reddingsbrigade, Traject Coördinatoren, Verenigingen en KiKaRoW bestuurder voor dat traject Uiterlijk donderdagavond	Check
Check gereedheid van de The Vin	
Check de beschikbaarheid van de Tjerck Hiddes en de boot van de Reddingbrigade	
Ontvang bevestiging van Medische commissie omtrent KiKaRoeiers (die als onderdeel van het project begonnen zijn met roeien)	
Stel vast of er andere beperkingen zijn	
<p>Check weerbericht op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Windkracht • Windrichting • Golfhoogte • Stroomrichting (indien van toepassing) • Stroomsterkte (indien van toepassing) • Luchttemperatuur • Watertemperatuur • Luchtvochtigheid (relevant in combinatie met hoge lucht temperatuur) • Zicht (mist) • Kans op Onweer <p>Schat de relatieve risico's in (windkracht 4 kan al een no-go zijn op het IJsselmeer maar op binnenwater geen probleem) en check het verloop van het weer gedurende de dag.</p>	
Benoem overige risico's, schat de kans in en benoem welke voorzorgsmaatregelen getroffen zijn.	
Schat in in hoeverre bepaalde risico's zich zullen voordoen en dat er voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid te waarborgen.	
Breng een vaaradvies uit aan de KiKaRoW bestuurder van dat weekend (positief besluit, gedeeltelijk uitvoeren dan wel volledig afbreken).	
Bestuurder van KiKaRoW neemt besluit.	
Zet besluit op de Website	
<p>Bij negatief besluit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bepaal wat er die dag wel/niet gaat plaatsvinden. - Stel betrokkenen op de hoogte van het besluit. - Tref maatregelen. 	

13.3 CHECK LIJST VOOR VERENIGINGEN/TRAJECT COÖRDINATOREN (DAG 0)

Besluit nemen over doorgaan van de tocht en nodige acties ondernemen Schipper(s) TjH, Reddingsbrigade, Traject Coördinatoren, Verenigingen en KiKaRoW bestuurder voor dat traject Op de Ochtend van vertrek	Check
Check gereedheid van de The Vin.	
Check de beschikbaarheid van de Tjerck Hiddes en de boot van de Reddingbrigade	
Check of de KiKaRoeiers die in het kader van het project in opgeleid zijn zich veilig voelen (bestuur/arts)	
Check weerbericht op de volgende punten: <ul style="list-style-type: none"> • Windkracht • Windrichting • Golfhoogte • Stroomrichting (indien van toepassing) • Stroomsterkte (indien van toepassing) • Luchttemperatuur • Watertemperatuur • Luchtvochtigheid (relevant in combinatie met hoge lucht temperatuur) • Zicht (mist) • Kans op Onweer Schat de relatieve risico's in (windkracht 4 kan al een no-go zijn op het IJsselmeer maar op binnenwater geen probleem zijn) en check verloop van weer gedurende de dag.	
Check de eerder benoemde risico's, schat de kans in en benoem welke voorzorgsmaatregelen getroffen zijn.	
Schat in in hoeverre bepaalde risico's zich zullen voordoen en dat er voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid te waarborgen.	
Breng een Vaaradvies uit aan de KiKaRoW bestuurder van dat weekend (positief besluit, gedeeltelijk uitvoeren dan wel volledig afbreken).	
Bestuurder van KiKaRoW neemt besluit.	
Zet besluit op de Website.	
Bij negatief besluit: <ul style="list-style-type: none"> - Bepaal wat er die dag wel/niet gaat plaatsvinden - Stel betrokkenen op de hoogte van het besluit - Tref maatregelen 	

13.4 CHECK LIJST VOOR VERENIGINGEN/TRAJECT COÖRDINATOREN (START)

Algemene zaken die op de dag geregeld moeten zijn na besluit over doorgaan van route (Traject Coördinatoren & Verenigingen)	Check
Verzamel alle roeiers, stuur, TjH schippers, Reddingsbrigade, arts en de verschillende begeleiders.	
Zorg dat iedereen elkaar kent, welke rol iedereen speelt, benoem de persoonlijke beperkingen waar we rekening mee houden.	
Check of iedereen veiligheidsvest heeft en bekend is met de werking.	
Leg uit wat de weersverwachtingen en wat de verwachtingen zijn m.b.t. stroming.	
Check of iedereen voldoende eten en drinken heeft.	
Check of men voldoende zonbescherming heeft (petten, zonnebrand).	

Bevestig een aantal afspraken die al eerder gecommuniceerd zijn, dit kan kort en krachtig	Check
Herhaal nogmaals het doel van de tocht en dat we dit vooral veilig willen doen en dat iedereen hier zijn bijdrage aan moet leveren.	
Herhaal de gezagsverhoudingen tijdens de tocht en met name tijdens de risicovolle onoverzichtelijke situaties	
Herhaal de werking van communicatie met marifoons en 06nrs.	
Herhaal over de minimale afstand die we houden tussen "The Vin" en de TjH en het protocol bij schutten.	
Herhaal de procedure over het wachten bij bewegende bruggen waar de TjH moet wachten en The Vin mogelijk kan doorvaren.	
Herhaal kort de route, waar er gewisseld wordt, waar er mogelijk obstakels en waar er risico's zijn en hoe we daarmee om willen gaan.	
Herhaal welke verenigingen bezocht worden en wat daar zal plaatsvinden.	
Herhaal de uitleg over de sanitaire voorzieningen.	
Herhaal de procedure over het wisselen vanuit de TjH.	
Herhaal specifieke kenmerken van The Vin waar men als roeier en als stuurman rekening mee moet houden.	

Alleen voor grote tochten waar er op het water gewisseld wordt	Check
Oefenen de wissel in de haven vlag voor vertrek	

13.5 UITRUSTING VAN THE VIN

Om de tocht veilig af te leggen verwachten we dat de volgende onderdelen aan boord zijn bij aanvang van elke dag:

Relevante onderdelen in/van The Vin	Check begin van de dag	Check einde van de dag
Route met overstappunten, bruggen en stremmingen		
Rondom schijnend toplicht		
Mobiele marifoon		
Instructie voor mobiele marifoon		
Lijst met 06 nrs		
Radar reflector		
Sleeplijn (35 meter)		
Rol Duct tape		
Noodbaken		
Redding vesten		
Kompas		
Waterdichte ton		
Netten om spullen op te bergen		
Sleepoog		
Doorvaart hoogte meter		
Peddel (voor smalle doorgangen)		
Vlag		

Af te tekenen aan begin en einde van de dag door de Traject Coördinatoren

13.6 UITRUSTING VAN DE TJERCK HIDDDES

Om de tocht veilig af te leggen verwachten we dat de volgende onderdelen aan boord zijn bij aanvang van elke dag:

Relevante onderdelen voor The Vin, om mee te nemen op de TjH	Check begin van de dag	Check einde van de dag
Reserve set riemen		
Reserve set riggers		
Reserve roller-bankjes		
Gereedschapskist		
Reserve mobiele marifoon		

Relevante onderdelen voor de tocht op de Tjerck Hiddes	Check begin van de dag	Check einde van de dag
Route met overstappunten, bruggen en stremmingen		
Lijst met 06 nrs		
EHBO kist		
AED		
Aluminumfolie		
Droge set kleding		
(schone) Porta Potti		
Drinkwater (50 liter)		
Koffiezet apparaat & waterkoker		
Koffie, koffie melk, suiker en thee zakjes		
Extra eten (energie bars)		
Zonnebrand (50)		
Touwladder/mat		
Stootwillen voor aanleggen/tussen TJH en The Vin		
Oplader voor mobiele marifoons		

Af te tekenen aan begin en einde van de dag door de schipper van de TjH.

13.7 LANGSZIJ NEMEN & SLEPEN VAN THE VIN

ALGEMEEN

- Bemanning The Vin en Tjerck Hiddes testen communicatie met portofoon (1 stuur The Vin, 1 schipper Tjerck Hiddes, 1 stuurman Tjerck Hiddes)
- Bemanning Tjerck Hiddes hangt klimnetten buitenboord (midscheeps SB/BB) voor noodsituatie
- Bemanning The Vin bevestigt *landvast voor* op voorste kikker; *landvast achter* op achterste kikker
- Bemanning The Vin legt pikhaken gereed voor gebruik bij “boeg roeier” en “stuur”
- Bemanning The Vin bevestigt radarreflector op wateren waar dit verplicht is
- Bemanning The Vin controleert aanwezigheid en juiste bevestiging op voorschip van sleeplijn (20 meter) en instrueert de “boeg roeier” over sleepprocedure
- De “boeg roeier” zorgt er voor dat de *landvast voor* gereed is voor gebruik; de “stuur” zorgt er voor dat de *landvast achter* gereed is voor gebruik

LANGSZIJ KOMEN/VERTREKKEN

Tjerck Hiddes

- Schipper Tjerck Hiddes communiceert met de stuur van The Vin de *manoeuvre voor langsijz komen* en de *zijde* waar The Vin langsijz de Tjerck Hiddes zal komen
 - Afwegingen:
 - Stuurboord zijde Tjerck Hiddes is vaak het veiligst voor de The Vin, omdat The Vin zich dan tussen de wal en de Tjerck Hiddes bevindt
 - Lijzijde Tjerck Hiddes ingeval van golven, zodat Tjerck Hiddes lij voor The Vin maakt
 - Loefzijde Tjerck Hiddes ingeval vlak water waardoor The Vin tegen Tjerck Hiddes aan kan drijven
- Bemanning Tjerck Hiddes hangt bolfenders tot net boven het wateroppervlakte langs de romp van de Tjerck Hiddes
- Schipper Tjerck Hiddes informeert de stuur van The Vin en de roerganger van de Tjerck Hiddes dat de manoeuvre gaat beginnen
- Roerganger Tjerck Hiddes haalt The Vin in en vaart met zeer langzame vaart voor The Vin uit
- Schipper Tjerck Hiddes dirigeert opstappers naar andere zijde om ruimte te maken, voor hun veiligheid en om miscommunicatie te voorkomen
- Schipper Tjerck Hiddes geeft vanuit de midscheeps van de Tjerck Hiddes het teken aan de stuur van The Vin om langsijz te komen (handgebaar of portofoon)
- Bemanning Tjerck Hiddes pakt/belegt voor en achter landvast van The Vin bij langsijz komen
 - Prioriteit landvast voor

The Vin

- De stuur van The Vin voert manoeuvre uit
 - nadert de Tjerck Hiddes van achteren onder hoek van circa 45 graden
 - geeft opdracht om roeiriemen aan afmeer zijde langsscheeps The Vin te leggen
 - geeft opdracht om met roeiriemen aan andere zijde The Vin af te remmen
- Boegroeier en stuur geven landvasten af aan Tjerck Hiddes
- Na afmeren:
 - Roeiers stappen één voor één over op Tjerck Hiddes, waarbij steeds eerst de nieuwe roeier in The Vin gaat alvorens de volgende roeier uit The Vin stapt. Hierdoor blijft de The Vin in balans
 - Het in en uit stappen wordt begeleid door één bemanningslid van de Tjerck Hiddes en één vertegenwoordiger van KiKaRoW. Dit opdat de schipper van de Tjerck Hiddes overzicht kan houden, in het bijzonder in drukke verkeerssituaties
- Na overstappen bepaalt de stuur van The Vin het moment van los gaan
- Na los gaan controleren de roeiers de juiste stand van voetenbord. Dit om wissel snel te laten verlopen



Figuur 1 - Vin langsij Tjerck Hiddes NB In plaats van de blauwe fenders op foto worden bolfenders gebruikt

SLEPEN

- **Ingeval bemande The Vin**
 - Tjerck Hiddes nadert The Vin aan loef zijde
 - Tjerck Hiddes gooit keesje naar The Vin, omdat vanuit The Vin werpen in de praktijk lastig blijkt te zijn
 - The “boeg roeier” van The Vin bevestigt de sleeplijn aan keesje en viert de sleeplijn uit
 - Tjerck Hiddes haalt keesje en sleeplijn binnen en belegt sleeplijn met slag om SB¹ bolder opdat bij vaart maken eventuele schokken opgevangen kunnen worden. NB pas op dat de sleeplijn niet in de schroef komt.
 - Tjerck Hiddes belegt sleeplijn
 - Tjerck Hiddes toont dagmerk/sleeplicht
 - Tjerck Hiddes bemanning houdt continu zicht op The Vin
- **Ingeval onbemande The Vin**
 - Schipper Tjerck Hiddes en Stuur The Vin maken keuze tussen langsij slepen of achter Tjerck Hiddes slepen

¹ NB. SB zijde is vaak de veiligste kant voor The VIN; in de praktijk handel naar actuele situatie