



Theorie, gebruiken en regels



RIJNLANDBOEK

www.rvrijnland.nl

RIJNLANDBOEK

ROEIVERENIGING 'RIJNLAND'

Oostvlietweg 63 2266 GN Leidschendam tel (071) 561 03 14 www.rvrijland.nl



Redactie: Hans van Willigenburg



Literatuurlijst:

Rijkswaterstaat en partners

www.varendoejesamen.nl/recreanten/roeiers. Project "Varen doe je samen".

- 10 tips voor veilig roeien.
- Wat te doen in geval van onderkoeling.

Koninklijke Nederlandse Roeibond (KNRB), provincie Zuid-Holland en 'Varen doe je Samen!'

<https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/vernieuwde-flyer-roeiers-veilig-het-water-op-uitgegeven>

- Flyer "Roeiers veilig het water op" 10 tips, basisvaarregels en uitleg van de bruglichten. versie 17-5-2021.

Rode Kruis, EHBO cursusmap

- Letsels door weersinvloeden. Lichte en ernstige onderkoeling

Roeivereniging RIC: www.ricamsterdam.nl

- RIC theorie-boekje 2016

Koninklijke Nederlandse Roeibond: www.knrb.nl

- Cursus "Handen aan de boot", versie 11-12-2008
- Roecommando's versie 1.2 2013

Concept 2: www.concept2.nl

- Bladvormen

© 5e herziene druk oktober 2024

Inhoudsopgave

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1. | Voorwoord | 3 |
| 2. | Inleiding..... | 4 |
| 3. | Voor het varen | 5 |
| 4. | Gedragsregels en omgangsvormen..... | 8 |
| 4.1. | Gedragsregels sporters onderling (bron KNRB) | 8 |
| 4.2. | Gedragsregels en omgangsvormen RV Rijnland | 8 |
| 5. | Gebruik van de boten en de botenwagens..... | 10 |
| 5.1. | Gebruik boten | 10 |
| 5.2. | Roei- en stuur-instructie..... | 11 |
| 5.3. | Vaarverbod | 11 |
| 5.4. | Skiffen in de winter..... | 12 |
| 5.5. | Gebruik botenwagens | 12 |
| 6. | Het roeimateriaal..... | 13 |
| 6.1. | Bootypen | 13 |
| 6.2. | De constructie van roeiboten..... | 15 |
| 6.3. | Riggers | 18 |
| 6.4. | Riemen | 19 |
| 6.5. | Bootonderdelen..... | 20 |
| 7. | Omgaan met het materiaal..... | 22 |
| 7.1. | Vorbereiding uitvaren | 22 |
| 7.2. | Commando's - algemeen | 22 |
| 7.3. | Uitbrengen van boten en riemen | 23 |
| 7.4. | Tillen van boten | 26 |
| 7.5. | Boten voor de wal..... | 28 |
| 7.6. | Afstellen van het roeimateriaal | 29 |
| 8. | Veilig varen | 32 |
| 8.1. | Verantwoordelijkheden..... | 32 |
| 8.2. | Veiligheid | 32 |
| 8.3. | Omslaan en onderkoeling | 34 |
| 8.4. | Regels op het water..... | 36 |
| 8.5. | Borden, betonning, lichten bij bruggen en verlichting..... | 37 |
| 8.6. | Vaarregels Molensloot, jachthaven, Jan Bakkersloot en de Vlietlandplas..... | 38 |
| 8.7. | De stuurman/vrouw | 39 |
| 8.8. | Sturen | 39 |
| 8.9. | Wegkomen vanaf het vlot..... | 40 |
| 8.10. | Commando's bij het roeien..... | 41 |
| 8.11. | Veilig het water op..... | 43 |
| 8.12. | Aanleggen..... | 48 |
| 9. | Weer aan de wal..... | 50 |
| 9.1. | Boot weer opruimen | 50 |
| 9.2. | Schade aan boten en (bijna) incidenten | 52 |
| 9.3. | Afsluiten bij vertrek | 53 |
| 10. | Roeitechniek in het kort | 54 |
| 11. | Bijlage exameneisen..... | 56 |
| 11.1. | Afnemen van examens..... | 56 |
| 11.2. | Algemene examenregels..... | 56 |
| 11.3. | Regels theorie- en stuur-examens | 57 |
| 11.4. | Regels scull-examens..... | 58 |
| 11.5. | Regels boordroei-examens..... | 61 |
| 11.6. | Registratie examens en bevoegdheden..... | 62 |
| 11.7. | Schema Examenreglement – bootypen..... | 63 |
| 12. | Bijlage windsnelheid en vaarverbod..... | 64 |
| 13. | Bijlage trefwoorden | 65 |

1. Voorwoord

Welkom bij de nieuwe versie van onze Rijnland 'roeibijbel'! Hans van Willigenburg heeft als hoofdredacteur wederom voor een fraaie update van ons Rijnlandboek gezorgd, en veel leden hebben hem daarin bijgestaan, waarvoor namens alle leden onze dank.

Deze nieuwe 'druk' van kaft tot kaft doorlezend ben ik uitgesproken enthousiast over het hoofdstuk over veiligheid. De eerste bullet in dit hoofdstuk geeft aan dat ieder lid verantwoordelijk is voor zijn eigen veiligheid. De informatie in dit hoofdstuk, maar uiteraard ook de rest van het boek, is van onschatbare waarde om deze verantwoordelijkheid met licht gemoed aan te gaan.

Ter voorbereiding van de roei-examens is het boek onmisbaar. De gedragsregels en omgangsvormen die we als leden met elkaar dienen te respecteren en grotendeels door de KNRB zijn vastgesteld, zijn nieuw. Ons gebouw heeft sinds de vorige editie aanzienlijke veranderingen ondergaan, wat ook weer gevolgen heeft voor het gebruik ervan, en in deze versie is opgenomen.

We raden jullie allen dan ook aan (de digitale versie van) het boek laagdrempelig ter hand te nemen om te kijken 'hoe het ook alweer zit'. Op casuïstiek naslaan beklijft het beste! Voor onderwerpen die meer aan verandering onderhevig zijn verwijst dit document vaker naar de website. Ook om die reden is de digitale versie van het boek makkelijk in het gebruik. Veel plezier ermee!

Hans Marten Hazelbag, voorzitter RV Rijnland

2. Inleiding

Na 7 jaar weer een nieuwe uitgave van het Rijnlandboek. Inmiddels de 5^e sinds 1997. Je zou denken dat het roeien door de jaren heen niet veel verandert. Maar dat is schijn. Op vele fronten bleken er aanpassingen nodig. Om er maar enkele te noemen:

- Het gebouw van de vereniging is uitgebreid met een ergometerruimte, er is een nieuwe botenloods verrezen. Het afsluiten van het gebouw is daardoor veranderd
- Er is meer nadruk dan voorheen op veilig varen: zo is goed zichtbare kleding dragen voor de bemanning inmiddels de standaard. Het hoofdstuk over omslaan en onderkoeling is geheel vernieuwd, mede door ervaringen in de afgelopen jaren
- Het samenwerkingsverband "Varen doe je samen" van Rijkswaterstaat en partners richt zich nadrukkelijk ook op roeiers. Het hoofdstuk met de regels op het water is er op aangepast
- De vloot is stevig veranderd: minder houten boten, alle nieuwe schepen zijn nu van kunststof. Het hoofdstuk over het roeimateriaal is er op aangepast.
- Nieuw is het hoofdstuk "Gedragsregels en omgangsvormen". Het sluit bij de acties binnen de KNRB in deze.

Het Rijnlandboek is een naslagwerk voor alle leden. Het richt zich op de deelnemers aan het theorie-examen. De leerstof voor dit examen is te herkennen aan de markering in de kantlijn. Daarnaast is er veel informatie opgenomen die bij de praktijkexamens van belang is.

Meer dan in het verleden heeft er een afstemming met de informatie op de website van de vereniging www.rvrijnland.nl plaats gehad. Dit speelt waar zaken geregeld veranderen of als er uitvoeriger informatie is te vinden. Het Rijnlandboek heeft daardoor een meer tijdloos karakter gekregen.

Nog meer dan in eerdere uitgaven is er gewerkt met illustraties ter verduidelijking. Veel oudere illustraties zijn geactualiseerd.

Alles is er op gericht de lezer te leren plezierig en veilig te varen en hoe bij moeilijke situaties te handelen.

Een behouden vaart toegewenst!

Hans van Willigenburg
Redacteur Rijnlandboek

3. Voor het varen



Voordat je kunt gaan varen krijg je te maken met een aantal regels en gebruiken in en rond het verenigingsgebouw. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste voor het parkeren, de sleutels, de aankomst als eerste, de spertijd, de kluisjes, het gebruik van de sociëteit en ergometers en het terrein. De gang van zaken rond de verenigingskleding, het introduceren van derden en de diverse soorten lidmaatschap worden uiteen gezet.

Parkeren

Op het terrein staan rekken bestemd voor het stallen van fietsen. Op het terrein mag alleen geparkeerd worden met botenwagens en om te laden en te lossen. Minder validen mogen per auto worden afgezet en opgehaald. Auto's worden geparkeerd op het openbare parkeerterrein "Pijlkruid".

Aankomst als eerste

Kom je als eerste, dan vind je het terrein van de roeivereniging afgesloten door middel van een hek. Na het betreden van het gebouw door de voordeur zet je direct de alarminstallatie uit. Eerst na het uitschakelen van het alarm mogen de roldeuren 3 & 4 worden geopend (met dezelfde sleutel).

Alarm uitschakelen

- Schakel het alarm uit door het slot van het alarmkastje in de hal met je sleutel een kwartslag rustig rechtsom te draaien, terugdraaien en de sleutel er weer uit halen
- Een piepsignaal klinkt en het rode lichtje gaat uit

Bij het bedieningspaneel van het alarm staan de bovengenoemde instructies ook. Mocht het uitschakelen niet lukken, neem dan contact op met de contactpersonen die bij de voordeur vermeld zijn.

Hoofdstuk 9.3 'Afsluiten bij vertrek' geeft meer informatie over het alarm en de bijbehorende procedures.



Bedienkastje alarm

Spertijd

Van 00.00 uur tot 06.00 uur mag niemand zich in het gebouw (sociëteit of botenloods) bevinden: de spertijd. De alarminstallatie dient in de spertijd te zijn ingeschakeld. Moet je in deze tijdsperiode toch in het gebouw zijn? Vraag dan tijdig vooraf toestemming aan de commissaris gebouw.

Sleutels

Als je je theorie-examen hebt gehaald kun je een GS1-sleutel aanvragen bij de commissaris gebouw. Met deze sleutel kan het toegangshek, het gebouw en de botenloodsen worden geopend en afgesloten. Met deze sleutel kan ook de beveiligingsinstallatie worden bediend. Voor coaches en instructeurs kan bij de commissaris gebouw een GS3-sleutel worden aangevraagd. Deze heeft niet alleen dezelfde functie als de GS1-sleutel, maar hiermee kan ook de keuken worden geopend en afgesloten. Voor een sleutel is een borg verschuldigd. Voor meer details zie de [website](#). Ruil de sleutel weer in als je die niet meer nodig hebt voor je functie.

Ergometer ruimte

Rijnland bezit een veelheid aan ergometers. Daarnaast enkele andere trainings apparaten. Ze staan opgesteld in een speciaal daartoe gebouwde ruimte. Eenieder kan een ergometer reserveren. Dit gebeurt in het digitale afschrijfsysteem (net als de boten). Met name in de winter wordt er 's-avonds door grotere groepen getraind.

Op de [website](#) van de vereniging staat een instructie voor het gebruik van de meer geavanceerde machines.



Veel ergometers, ook voor indoor trainingen

Kluisjes

Er zijn kluisjes zodat je geen kostbaarheden in de kledkamer hoeft achter te laten. In de loods staan er een aantal wat grotere en naast de garderobe bevinden zich mini-lockers. De kluisjes kunnen afgesloten worden met een zelf mee te nemen hangslotje. Aan het einde van de dag dienen de kluisjes open en leeg te zijn. Na gebruik het slot niet op de kluis laten zitten zodat anderen de kluisjes weer kunnen gebruiken!

Sociëteit

Rijnland beschikt over een sociëteit met een grote, ruim voorziene keuken om het verenigingsleven te bevorderen. De **SOEVIE** zorgt ervoor dat de bar goed functioneert. Deze is als regel open op zaterdag en zondag morgen, maar organiseert ook nog een aantal andere (culinaire) evenementen voor de leden zoals de dies, kerstbrunch etc.

De sociëteit kan door leden worden gebruikt voor een feestelijke gebeurtenis in de privé sfeer. Ook ploegen kunnen de sociëteit bespreken voor bijvoorbeeld een ploegentje. Afspraken hierover dienen tijdig gemaakt te worden met de Commissaris Gebouw. Meer informatie is te vinden op de [website](#) in de ledenbibliotheek onder Sociëteit & gebouw. Verenigingsactiviteiten hebben altijd voorrang.



Gezamenlijk eten na een tocht

Verenigingskleding

Zoals alle sportverenigingen beschikt Rijnland over eigen verenigingskleding. De kledingcommissie heeft in samenwerking met de leverancier een aantal standaarditems ontworpen voor toer- en wedstrijdroeiers waarbij het logo en de Rijnlandkleuren op elkaar zijn afgestemd. Bij wedstrijden is voor de deelnemers het dragen van het Rijnland wedstrijdtenue verplicht.

Omdat het roeiwater in de omgeving steeds drukker wordt is **het dragen van fel gekleurde, bij voorkeur geel fluoriserend en daarmee goed zichtbare kleding op het water voorgeschreven.**

Dit geldt voor zowel skiffeurs, als bij ploegen voor de slag, de boeg en de stuur. Aan alle nieuwe leden wordt een fluorescerend geel hesje gegeven. Daarna is het de bedoeling zelf zorg te dragen voor zichtbaarheid op het water.

Kleding kan online besteld worden. Op de [website](#) van Rijnland is meer informatie te vinden onder de kop "Kleding".



Het wedstrijdtenue

Introductie

Elk Rijnland lid mag een introduc  meenemen om mee te roeien, mits niet meer dan driemaal per jaar.

Komt een introduc  die lid is van een andere roeivereniging in Nederland vaker dan 3 x per jaar roeien, dan betaalt die daar voor.

Introduc s die geen lid zijn van een andere roeivereniging of die uit het buitenland komen, zijn van harte welkom, maar mogen maximaal 3 x per jaar geintroduceerd worden.

De introduc  beschikt uiteraard over de benodigde roei- en stuurexamens voor de betreffende boot en het introducerende lid schrijft de boot af. In geval van een skiff m.b.v. het speciale account voor een gastroeier. Het introducerende lid is aanwezig, roeit samen met de introduc  en is verantwoordelijk (en aansprakelijk) voor veiligheid en materiaal en uiteraard voor een goede ontvangst en begeleiding van de gastroeier. Het introducerende lid zorgt voor de betaling m.b.v. de pinautomaat op de vereniging.

Voor meer details zie onder gastroeien op de [website](#).



Lidmaatschap

Nieuw lid

- Ieder nieuw lid start met een proeflidmaatschap van 12 weken. Het proeflidmaatschap gaat automatisch over in een jaarlidmaatschap tenzij je daarvoor hebt opgezegd. Daarna wordt de jaarcontributie naar evenredigheid van het aantal resterende maanden (inclusief de maand waarin het jaarlidmaatschap is gestart) in rekening gebracht.
- Per kalenderjaar kan maar 1 keer een proeflidmaatschap worden verkregen. Een persoon kan maximaal drie keer proeflid worden.
- Oud-leden kunnen onmiddellijk een gewoon lidmaatschap aanvragen.

Niet-roeiend lid

- Voor leden die zelf nooit roeien (zij mogen wel sturen, coachen enz.).
- Leden kunnen alleen vanaf 1 januari van het komende kalenderjaar als niet-roeiend lid worden ingeschreven. Geef dit op tijd (ruim vóór 31 dec) per mail door aan de ledenadministratie.
- Niet-roeiende leden kunnen per direct weer gewoon lid worden.

Het lidmaatschap duurt tot het eind van het kalenderjaar en wordt ieder jaar stilzwijgend verlengd tenzij je hebt opgezegd vóór 1 december. De contributie wordt jaarlijks vastgesteld en is aan het begin van het jaar bij vooruitbetaling verschuldigd. De leeftijd op peildatum 1 januari van het contributiejaar is bepalend. Meer details zijn te vinden op de [website](#).

4. Gedragsregels en omgangsvormen



Net als andere sportverenigingen vervult ook onze roeivereniging een maatschappelijke rol en heeft hij rekening te houden met opvattingen die in de maatschappij over omgangsvormen in ontwikkeling zijn. Op het terrein van roeien, van onze faciliteiten, van bevoegdheden en veiligheid kennen we tal van gedragsregels. Zo ook willen we helderheid over onderling gedrag en sociale veiligheid scheppen en zorgdragen voor de noodzakelijke bescherming van al onze leden. Uiteraard gelden voor ons ook de gedragsregels zoals die zijn vastgesteld door de KNRB.

4.1. Gedragsregels sporters onderling (bron KNRB)

De Algemene Vergadering van de KNRB heeft op 23 maart 2019 het tuchtreglement vastgesteld waarvan het onderstaande een onderdeel is.

Gedragsregels sporters onderling

1. De sporter draagt bij aan een omgeving en een sfeer waarbinnen andere sporters zich veilig voelen.
2. De sporter bejegent andere sporters met respect en op een wijze, zodat niemand in zijn waardigheid wordt aantast.
3. De sporter onthoudt zich van elke vorm van (machts)misbruik of seksuele intimidatie tegenover (een) andere sporter(s).
4. De sporter mag een andere sporter niet tegen de wil op een zodanige wijze aanraken dat de sporter en/of de begeleider deze aanraking naar redelijke verwachting als seksueel of erotisch van aard zal ervaren, zoals doorgaans het geval zal zijn bij het doelbewust (doen) aanraken van geslachtsdelen, billen en borsten.
5. De sporter zal ook tijdens trainingen, trainingsstages, wedstrijden en reizen met respect omgaan met andere sporters.
6. De sporter zal een andere sporter geen (im)materiële vergoedingen geven met de kennelijke bedoeling seksuele tegenprestaties te verlangen.
7. In die gevallen waarin de gedragsregels niet (direct) voorzien, ligt het binnen de verantwoordelijkheid van de meerderjarige sporter in de geest hiervan te handelen.

4.2. Gedragsregels en omgangsvormen RV Rijnland

Gewenst en ongewenst gedrag

Het is niet gemakkelijk een sluitende definitie van gewenst gedrag te geven. Dat begrip is niet statisch, voortdurend in ontwikkeling en deels ook persoonlijk heel verschillend. Toch hierbij een poging aan aantal aspecten van gewenste omgangsvormen te noemen:

1. Rijnlandleden hebben voor al hun medeleden respect, ongeacht leeftijd, geslacht, seksuele geaardheid, roeicapaciteiten of wat dan ook.
2. Dat betekent onder andere dat ze elkaar groeten en zien staan, en hulp verlenen als dat gewenst is.
3. De leden accepteren andermans opvattingen en bieden ruimte om die te ventileren. We hoeven het niets eens te zijn, we moeten elkaar wel blijven spreken.

Onder ongewenst gedrag wordt in ieder geval verstaan:

1. Grof taalgebruik, schelden, verbale agressie of fysiek geweld.
2. Seksueel ongewenst gedrag.
3. Uitsluiting anders dan op basis van vooraf afgesproken criteria voor techniek, conditie en dergelijke.

Het is de verantwoordelijkheid van elk lid om ongewenst gedrag te vermijden en anderen daar zo nodig op aan te spreken. Het bestuur acht het zijn taak om daar regelmatig aandacht aan te besteden.



Wat als iemand zich onheus behandeld acht

Als een lid zich niet goed behandeld voelt kan hij of zij dat aankaarten bij het bestuur of bij de door de vereniging benoemde vertrouwenspersonen (VP's).

De VP's houden alleen rekening met de belangen van het betreffende lid en zijn gehouden aan geheimhouding. De VP's doen niets zonder dat het lid dit wil en gaan in vertrouwen met de informatie om. De taken van de VP's in dezen zijn:

- Hulpverlening aan de melder
- Samen met de melder analyseren wat er aan de hand is en wat er aan te doen is
- Zoeken naar een informele oplossing, bijvoorbeeld bemiddeling
- Adviseren over het indienen van een formele interne klacht bij de voorzitter van het bestuur.

Bovendien kunnen de vertrouwenspersonen zorgen voor:

- Nagaan of er een procedure richting tuchtrechtspraak ingezet kan of moet worden
- Eventueel verwijzen naar professionele hulpverlening.

Eventueel noodzakelijke nazorg. Voor meer details zie de [website](#).

Klacht bij het bestuur

Vanaf het moment dat een melder een interne klacht bij het bestuur indient wegens ongewenst gedrag is de potentiële aangeklaagde bekend. De aangeklaagde moet, ongeacht de aard en ernst van de klacht, kunnen rekenen op een zorgvuldige en respectvolle benadering door de vereniging. Rijnland hanteert als uitgangspunt dat de klacht snel, grondig en zorgvuldig wordt onderzocht, waarbij hoor en wederhoor worden toegepast. Bij schuldig bevinding besluit het bestuur over passende corrigerende disciplinaire maatregelen, in het zwaarste geval roeyement.

Wanneer het om vermeende strafbare feiten gaat, worden hetzij de betrokkenen gewezen op de mogelijkheid om aangifte bij de politie te doen, hetzij doet het bestuur direct aangifte bij de politie.

5. Gebruik van de boten en de botenwagens



Met een grote vereniging en een groot aantal gebruikers van het kwetsbare en dure roeimateriaal is het onontkoombaar dat er regels gelden voor het varen met en gebruiken van boten, riemen en andere toebehoren. Het bestuur heeft daarom een aantal regels vastgesteld om het belangrijke bezit van de vereniging, het roeimateriaal, optimaal te kunnen gebruiken. Alle leden dienen zich daaraan strikt te houden om beschadiging door ondeskundig of verkeerd gebruik van het kostbare roeimateriaal te voorkomen. In dit hoofdstuk worden de regels voor het gebruik van de boten, het geven van roei- en stuurinstructie en een vaarverbod nader toegelicht. Daarnaast die voor het skiffen in de winter en het gebruik van de botenwagens.

In de bijlage "Examenregels" zijn details over de verschillende roei- en stuur- examens alsmede het theorie-examen opgenomen. Alleen de examencommissie is bevoegd om vast te stellen wie gebruik mogen maken van de diverse boottypen. Dat geldt ook voor leden die van een andere vereniging komen.

5.1. Gebruik boten

In de botenlijst van het afschrijfsysteem staat aangegeven welk roei- en stuur-examen voor welke boot vereist is om deze te mogen gebruiken. Het afschrijfsysteem bevat tevens de examenlijst, waarin is aangegeven wie in welk boottype bevoegd is te roeien en/of te sturen. Een beschrijving van het afschrijfsysteem is te vinden op de [website](#) in de leden bibliotheek in het document "Handleiding boot afschrijven".

Als dit in bijzondere omstandigheden nodig is, kan de examencommissie afwijken van de hier beschreven regels en eisen. Deze luiden als volgt:

- Voordat een boot in gebruik wordt genomen, moet deze afgeschreven worden in het digitale afschrijfsysteem. Dat is te vinden via de startpagina van de [website](#). Een boot kan maximaal 48 uur van tevoren afgeschreven worden. De afschrijving vervalt tien minuten na de ingeschreven tijd van vertrek indien de afschrijving niet op Rijnland is bevestigd. Wedstrijdcommissaris en commissaris roeien met de commissaris materieel kunnen bevoegdheid aan instructeurs en wedstrijdroeiers geven om boten eerder af te schrijven
- De maximale gebruikstijd van een boot is op zaterdag- en zondagochtend twee uur. Voor een langere duur is de toestemming van een commissie- of bestuurslid vereist (wedstrijdcommissaris voor wedstrijdboten, de roeicommissaris of toercommissie voor de andere boten). Indien het gaat om gebruik van een wherry of een C-boot voor een tocht van meerdere dagen, dan dient de boot gereserveerd te worden door de Toercommissie. In alle gevallen wordt de commissaris materieel hierbij betrokken
- Eerst nadat een lid het theorie-examen alsmede een roei- en een stuur-examen met goed gevolg heeft afgelegd, krijgt hij/zij een afschrijfaccount in het digitale afschrijfsysteem
- Alleen boten waarvoor een lid het juiste examen(s) heeft behaald mogen door hem/haar worden afgeschreven
- In alle boten worden alleen de riemen gebruikt die met de naam van de boot zijn gemerkt. Voor boten waarin zowel met boordriemen, als met sculls geroeid kan worden zal dit niet altijd het geval zijn. Overleg dan met commissaris materieel
- **Alle roeiplaatsen en de stuurplaats** moeten bemand zijn. Boten zijn daarop gebouwd en afgesteld. Er zijn voldoende andere boottypen om in te varen bij een incomplete ploeg. De enige toegestane uitzondering is het varen met 7 roeiers in een scullacht, zonder boeg.
- Voor boten die als "toewijzing bestuur" zijn aangegeven in de botenlijst in het afschrijfsysteem, moet voor gebruik toestemming bij de commissaris wedstrijdroeien en secundair de commissaris materieel gevraagd worden. Voor meer informatie zie de [website](#), in het besloten gedeelte onder "Toewijzing - Wedstrijdboten"
- Bij toertochten wordt uitsluitend gevaren in materiaal dat daarvoor geschikt is. Dus niet in glad en wedstrijd materiaal
- Stuurlieden, boeg roeiers in stuurmanloze boten en skiffeurs dienen wat betreft gezichtsvermogen en vermogen tot omkijken in staat te zijn het vaartraject goed te kunnen overzien (eventueel met behulp van een spiegeltje).



5.2. Roei- en stuur-instructie

- Instructie voor een bepaald examen mag alleen worden gegeven door een instructeur die het betreffende examen reeds heeft behaald
- Ongeoefenden (zij die nog geen examens behaald hebben) mogen in boten in de categorieën Ba-C, S 1, of B 1 varen:
 - of onder leiding van een instructeur (in de boot of meefietsend)
 - of indien tenminste de helft van de bemanning (incl. de stuurman) de vereiste examens heeft afgelegd en de stuurman voor de boot bevoegd is
- Geoefenden is het toegestaan in een boottype te roeien of te sturen, waarbij men voor het vereiste examen nog één niveau te kort komt:
 - of onder leiding van een instructeur (in de boot of meefietsend)
 - of indien tenminste de helft van de bemanning (incl. de stuurman) de vereiste examens heeft afgelegd en de stuurman voor de boot bevoegd is
 - In boten vallend in de categorie S3 en B3 wordt geen instructie voor deze examens gegeven. Deze instructie geven we in boten categorie S2 en B2
- Bij instructie wordt de boot door de instructeur afgeschreven, hij/zij is daarmee verantwoordelijk voor de gang van zaken tijdens de instructie. Zie ook paragrafen 8.1 over "Verantwoordelijkheden" en 8.2 over "Veiligheid"
- Jeugd tot en met de leeftijd van 14 jaar vaart altijd onder leiding van een instructeur.

5.3. Vaarverbod

In de volgende gevallen geldt **een algeheel vaarverbod**:

1. Bij duisternis.
Van een kwartier na zonsondergang tot een kwartier voor zonsopgang. Het afschrijfsysteem geeft die tijdstippen aan. Langer bij somber en donker weer
2. Bij een windsnelheid van 7 Beaufort of meer
Het stoplicht op de [website](#) geeft de situatie aan bij het weerstation te Voorschoten. Voor de Vlietlandplas geldt een vaarverbod bij een windsnelheid van 6 Bft voor C-materiaal en bij een windsnelheid van 5 Bft voor gladde boten. Zie ook de bijlage "Windsnelheid en vaarverbod"
3. Bij vorst, dat wil zeggen als de buitentemperatuur < 0° Celsius is.
Tussen de -2° en de 0° geldt een uitzondering van het vaarverbod als het te verwachten is dat de temperatuur binnen een uur gaat oplopen tot 0°. Naast loods deur 3 hangt de thermometer. Het stoplicht op de [website](#) geeft een indicatie
4. Bij ijsgang
5. Bij onweer: het water zo spoedig mogelijk verlaten
6. Bij slecht zicht: als het zicht minder dan 500 m is.
Je mag dus alleen varen als je vanaf het vlot de werf Mulder goed kunt zien.
Het stoplicht op de [website](#) geeft een indicatie. Als onderweg het zicht minder dan 500 meter wordt, direct omkeren.
7. In de gevallen dat de commissarissen materieel en veiligheid het om een andere reden niet verantwoord achten dat er gevaren wordt.

Elk lid dat constateert dat één van de eerste zes omstandigheden zich voordoet, is bevoegd een vaarverbod in te stellen door het betreffende bord boven het afschrijfsysteem op te hangen.

Als er een vaarverbod is, gaan er geen roeiboten het water op.

Niet alle weersomstandigheden laten zich in regels vangen.

De roeiers zijn zelf verantwoordelijk voor de beslissing uit te varen!

Elke roeier dient dus vast te stellen of de criteria van een vaarverbod van toepassing zijn. Ook als het bord 'vaarverbod' niet is opgehangen of het stoplicht op de site niet op rood staat.



Winter 2008 – 2009. Veel ijs op de Vliet

Negeert een roeier de omstandigheden, dan is hij of zij in overtreding.

5.4. Skiffen in de winter



Skiffen in de winter brengt een risico met zich mee. Daarom wordt het onervaren skiffeurs afgeraden in de winter te gaan skiffen. Het is de eigen verantwoordelijkheid te beslissen om uit te varen.

- Skiffinstructie aan beginners wordt daarom alleen gegeven van 1 april tot 1 november
- Het weer in de boot klimmen na omslaan is voor met name veteranen vaak problematisch. Bedenk dat je als je in koud water belandt je het gevaar loopt een cold-shock te krijgen en je al snel onderkoeld raakt. Zie hoofdstuk 8.3 "Omslaan en onderkoeling" voor details.
- In de winter, van 1 november tot 1 april, is het niet toegestaan alleen in een skiff op het Vlietland te varen. In geval van meer skiffs tegelijk is het de eigen verantwoordelijkheid.

5.5. Gebruik botenwagens

De vereniging is in het bezit van twee botenwagens. Het gebruik is aan voorwaarden gebonden. Daarnaast is er de botenwagen voor de Zee-vier. Deze botenwagen is exclusief bestemd voor het transport van dit schip. De **Botenwagen-commissie** ziet toe op een correct gebruik van het rollend materieel. Op de [website](#) in de bibliotheek is een handleiding voor het laden en rijden van de botenwagens te vinden. Ook de regels waaraan in Nederland voldaan moet worden. Het betreft het rijbewijs, de trekhaak en de belading van de aanhanger.

In het besloten gedeelte van de [website](#) is nadere informatie opgenomen over de wijze van reserveren, de verzekering, de financiën en schade. Ook staan de contactpersonen aldaar vermeld.



Geladen botenwagen na afloop wedstrijden bij "Het Spaarne"

6. Het roeimateriaal



Er bestaan veel soorten roeiboten. In dit hoofdstuk worden de typen die je veel bij roeiverenigingen ziet beschreven. Er wordt een en ander over de constructie uitgelegd. Ook riggers en riemen komen aan bod. In figuren worden de namen van de diverse onderdelen aangeduid.

6.1. Boottypen

A-, B-, C-, Zee-boten en wherry's

Er bestaan veel boottypen. De breedte van de boten neemt toe van de klasse A-boot naar een C-boot naar een Zee boot.

Gladde wedstrijd boten (A-boten) zijn het smalste, het lichtste en daardoor ook het snelste. Ze worden gladde boten genoemd omdat zij geen buitenkiel hebben (maar wel een vinnetje). De voor- en achterpunten zijn afgedekt, waardoor luchtkamers (taften) ontstaan.

B-boten zijn breder, hebben een buitenkiel. Zij komen niet veel meer voor.

De C-boot is breder en open, heeft een buitenkiel, kent veelal luchtkasten om toch drijfvermogen bij vollopen te hebben.

Wherry's zijn brede open boten, specifiek ontwikkeld voor tochten. Ze hebben een buitenkiel en veelal luchtkasten. Vaak zijn er 2 stuurplaatsen naast elkaar.

Zee-materiaal is gemaakt voor ruiger water. Kenmerken zijn grote luchtkasten voor veel drijfvermogen. Ze zijn relatief breed en daarmee redelijk stabiel. Daarnaast zijn ze zelflozend en kunnen dus niet vollopen.

Er zijn meer boottypen geweest, er worden geregeld nieuwe ontwikkeld.



C-4



Wherry



Zee-vier op bijbehorende trailer

Scullen of boordroeien

Bij het scullen heeft elke roeier twee riemen; bij het boordroeien heeft elke roeier één riem.



Scullen in dubbelviermet (A-boot)
met stuurvrouw/man liggend voorin



Boordroeien in een acht (A-boot)

Men praat over boordboten en scullboten, de laatste worden echter ook vaak met "dubbel" aangeduid (dubbeltwee, dubbelvier en dubbelacht bijvoorbeeld).



Aantal roeiers in de boot.

Het aantal roeiers in een boot voor boordroeien is altijd een even aantal, omdat de boot anders niet rechtuit vaart. Boordboten komen voor als tweeën, viereën en achten. Het aantal roeiers in een scullboot is één (skiff), twee, drie, vier of acht. Tweeën viereën en achten komen dus zowel als boord- en als scullboot voor. Andere aantallen in een boot zijn wel mogelijk, er bestaan diverse sculldrieën en boordzessen. Rariteiten komen natuurlijk ook voor, zoals een 10 of zelfs een 24!

Gestuurd of ongestuurd.

Een gestuurde boot wordt door een voorin liggende of achterin zittende stuurvrouw of -man gestuurd.

Bij een ongestuurde boot zijn er twee mogelijkheden:

- Eén van de roeiers bedient een roer (bijvoorbeeld twee zonder, vier zonder, dubbel vier zonder). Er is dan een speciaal voetenroer dat door één van de roeiers met een beweegbare schoen op het voetenbord wordt bediend
- Er wordt uitsluitend met de riemen gestuurd. Er is geen roer (bijvoorbeeld skiff, dubbel twee)

Typeaanduiding

Er bestaat een notatie-afspraken om de boottypen aan te duiden. Deze bestaat uit:

1. De letter van het type boot: C voor C-boten en Wh voor wherry's.
2. Het aantal roeiers dat in de boot zit
3. Eén of twee tekens die het type roeier aangeven en al of niet met stuurman aan boord.
 - x Scullen zonder stuurman/vrouw
 - * of x+ Scullen met stuurman/vrouw
 - Boordroeien zonder stuurman/vrouw
 - + Boordroeien met stuurman/vrouw



↑ 1x of "skiff"



↑ 4- of "vierzonder"



↑ 2x of "dubbeltwee"



↑ 4- in Italiaanse opstelling



↑ 2- of "tweezonder"



↑ 4+ of "vier-met"



↑ 2+ of "twee-met"



↑ 4x of "dubbelvierzonder", "quadruple"



↑ 4x+ of "dubbelviermet"



↑ 8+ of "acht" (het achtervoegsel "met" vervalt omdat er geen achtzonder bestaat)



↑ 8x+ of "dubbelacht" (het achtervoegsel "met" vervalt omdat er geen dubbelachtzonder bestaat)



Vlootshow op 18 september 2005 met een 24 ter gelegenheid van het 8^e lustrum

6.2. De constructie van roeiboten

Voor de constructie van wedstrijd boten bestaan geen voorschriften. Alleen een minimum gewicht per boottype. Wel de plicht een boegbal ter bescherming te hebben en hielstrings bij voetenplanken met schoenen (zie verderop). Het gladde roeimateriaal is daarmee "van vrije constructie".

Details zijn te vinden in het Reglement voor Roeiwedstrijden van de Koninklijke Nederlandse Roeibond (<https://knrb.nl/kennisplein/wedstrijdreglementen/>).

Van oudsher waren roeiboten van hout. Hout vergt veel onderhoud. Tegenwoordig zijn boten vrijwel uitsluitend van kunststof. Kunststof biedt technisch meer mogelijkheden.

De huid

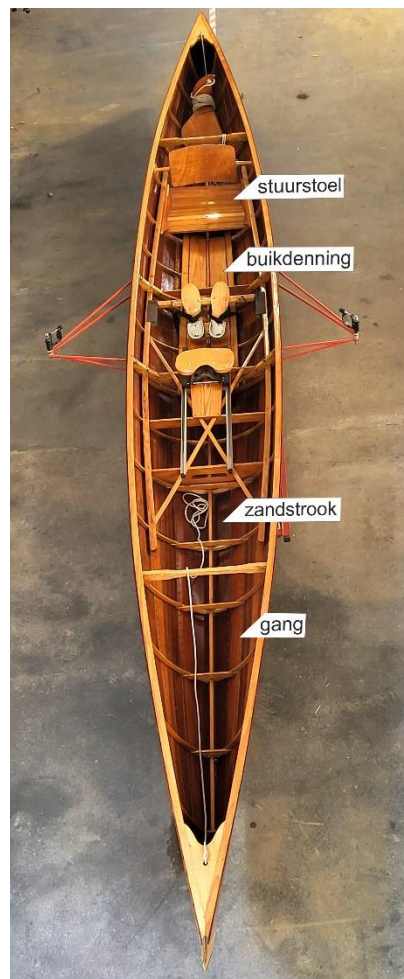
Een gladde boot heeft een stevig binnenwerk waaromheen de huid is gespannen. De huid van gladde boten (A-boten) werd in het verleden vervaardigd uit een dunne laag ceder- of mahoniehout. Dit materiaal is bijzonder kwetsbaar zodat de huid aan de binnenzijde versterkt moest worden met kleine huidspanten. Later gebruikte men voor de huid *hechthout* (gemaakt van dunne lagen finer die in de juiste vorm op elkaar worden gelijmd: *vormverlijmd*) en kon men volstaan met een zeer beperkt geraamte.

Tegenwoordig is de huid van kunststof, die rond een mal vormgegeven wordt. De huid tezamen met het binnenwerk en de *taften* van het voor- en achterschip maken een stijve kokerconstructie.

Bij de oudere houten overnaadse boten, zoals wherry's, bestaat de huid uit dunne stroken massief hout "*gangen*", die dakpansgewijs op elkaar geklonken zijn. De gang die aan de kiel grenst heet *zandstrook*.

De huid van een boot is slechts enkele millimeters dik. Ze is erg kwetsbaar en je kunt er dus niet op staan. Wherry's kennen *buikdenningen* (vlonders); daar mag voorzichtig op gestaan worden.

Houten overnaadse wherry met buikdenningaen





Bij moderne gladde schepen is er geen *kiel* meer voor versteviging nodig. Is er wel een kiel, dan bevindt die zich alleen aan de binnenzijde van de boot. Bij C-boten en wherry's zit de kiel aan zowel de binnen als aan de buitenzijde van de boot. Op de *buitenkiel* zit vaak een nylon of metalen *kielstrip* ter bescherming. Een wherry heeft aan de buitenkant, aan weerszijden van de kiel, nog twee smallere kielen: de *kimkielen*. Zo kan deze boot op z'n zij op de wal of op een wieg liggen zonder dat de huid beschadigt.

Kimkiel van een wherry steunt op de wieg



Het binnenwerk

Het binnenwerk van een boot heeft als doel er voor te zorgen dat een schip in zowel de lengte richting als overdwars stijf is. Daarnaast dient torsie te worden voorkomen. Verder zorgt het binnenwerk voor een stevige bevestiging van het voetenbord, de slidings en voor een plek waarop gestaan kan worden bij het in- en uitstappen.

Bij houten boten zien we latten die in de lengte richting van de boot lopen om de stijfheid te garanderen: de kiel onderin en aan de bovenzijde de boorden. Behalve bij C-boten en wherry's komen de boorden direct achter de laatste roeiplaats samen en vormen de *waterkering*.

Torsie van de romp van een houten schip wordt voorkomen door de *diagonaallatten*. Bij moderne kunststof schepen is er het emplacement, dat voor een soort stijve koker zorgt.

De *spanten*, die loodrecht op de kiel staan, vormen de verbinding tussen de kiel en de boorden. Deze spanten zijn bepalend voor de stijfheid van de boot in de dwarsrichting. De zwaardere *hoofdspanten* dienen tevens voor de bevestiging van de metalen riggers. Zijn er vleugelriggers, dan zorgen die voor de stijfheid in de dwarsrichting en zijn er geen spanten nodig.

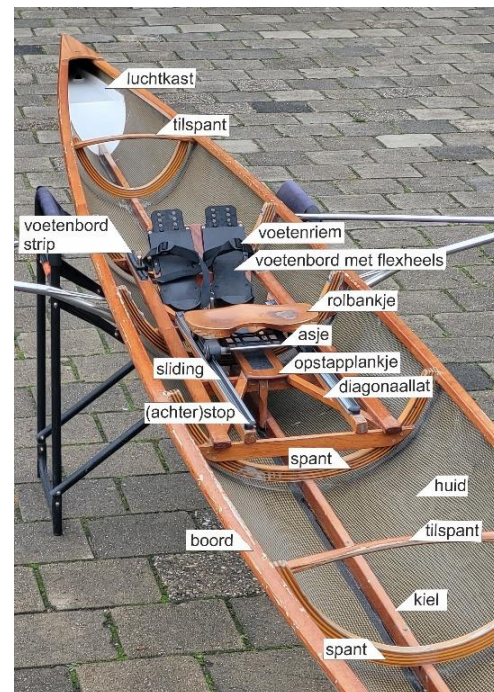


Bankje en slidings

Op elke roeiplaats zijn *slidings* bevestigd waarover een *rolbankje* rijdt middels *wieltjes* die op *asjes* zijn gemonteerd. De constructie waarop de slidings bevestigd zijn heet het *emplacement*. Aan de uiteinden van de slidings zitten de zogenaamde *stops*, die zorgen dat het bankje niet van de slidings af kan rijden. We onderscheiden *voor-* en *achterstops*. De *bankklemmen* aan de onderzijde van het bankje zorgen ervoor dat het aan de slidings blijft hangen als je de boot ondersteboven draait.



2x C 1x



In- en uitstappen

Tussen de slidings zit bij houten boten een *opstapplankje*. Hierop wordt gestaan bij het in- en uitstappen. Bij kunststof boten staan we op het emplacement, tussen de slidings. Nooit op de slidings want dan komt er zand in de slidings en slijten wielotjes en slidings snel. Het bankje rijdt dan bovendien hobbelig.

De enige plaats waar je mag staan bij in- en uitstappen



voetenbord

Het *voetenbord* is in de lengterichting van de boot verstelbaar over de *voetenbordstrips*. De voeten worden met behulp van voetenriemen en *hielsteunen*, op hun plaats gehouden. Oefenboten zijn veelal uitgerust met "*flexheels*" die in de hoogte verstelbare hielsteunen hebben. Wel oppassen dat je bij het verstellen van de flexheels er voor zorgt dat ze vrij van de huid blijven en deze daarmee niet beschadigen! Wedstrijdschepen hebben veelal schoenen. Tussen de hielen van schoenen en de onderkant van het voetenbord zit een veter: een *hielstring*. Het KNRB Reglement voor Roeiwedstrijden stelt deze verplicht op wedstrijden. Maximale lengte: 7 cm. Controleer hier regelmatig op voor het water opgaan. Zo kan je bij omslaan je voeten uit de schoenen trekken en blijf je niet met je voeten vast zitten.

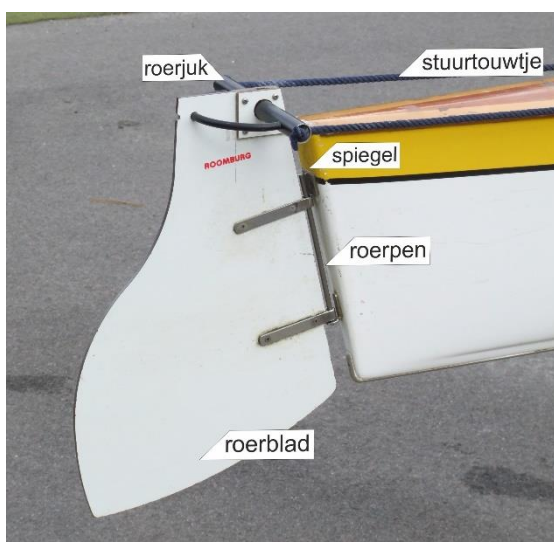
Stuurplaats

De stuurplaats bestaat bij wherry's en C-materiaal uit een echte *stuurstoel* met zitting en rugleuning. Bij alle overige boten is er minder comfort en zit de stuurman op een klein bankje. Voor de voeten is een kleine vlonder (buikdenning) of een voetenbord aangebracht. In sommige wedstrijdboten ligt de stuurman in de voorpunt van de boot.

Luchtkasten

Glad materiaal is in tegenstelling tot wherry's en C-boten gedeeltelijk gesloten aan de bovenzijde. De voor- en achtersteven zijn afgedekt: *voor-* en *achteraft*. Ze geven, net als *luchtkasten*, de boot drijfvermogen als die vol water slaat of omslaat. In luchtkasten en in voor- en achteraften bevinden zich *luikjes* of *deksels* voor de ontluchting en voor de afvoer van lekwater. Tijdens het varen zijn ze uiteraard gesloten. Vergeet ze echter niet te openen na terugkomst! Achtergebleven condenswater kan het houten binnenwerk van de boot doen rotten. Bij volledig uit kunststof gebouwde schepen is het openen van de luiken eveneens nuttig. Eventueel condenswater kan ontsnappen, er is direct een controle op lekkage en schimmels krijgen minder kans.

Het roer



Het *roer* bevindt zich aan de achtersteven bij wherry's en C-boten. Bij gladde boten is onder de achtersteven een metalen of kunststof *vinnetje* aangebracht. Dat zorgt tijdens het varen voor koersvastheid van de boot. Het roertje zit er direct achter.



Roer en vinnetje gladde boot



Het roer wordt met *stuurtoewtjes* bediend. Deze stuurtoewtjes zijn bevestigd aan de bovenkant van het roer, aan het zogenaamde *roerjuk*. Het roer is bevestigd aan de boot via de *roerpen*. Dit is tevens de as waar het roer omheen draait. Bij wherry's en C-materiaal is het roer bevestigd aan de kleine, vlakke achterkant van de boot, de *spiegel*.

Tot de inventaris van wherry's behoort een pikhaak, een stok met een metalen haak om de boot af te houden of juist aan te halen en een *peddel*, om zonder vaart toch in nauwe doorgangen te kunnen manoeuvreren. Beide worden vooral bij toertochten gebruikt. Verder treffen we bij wherry's en enkele C-boten bij de voor- en achtersteven een touw aan, de *landvast*, om af te meren.

6.3. Riggers

Riggers ("uitleggers") zijn metalen constructies om de dollen buiten de boot te plaatsen, waardoor de boot zelf smaller kan zijn. Er bestaan veel typen riggers.



Riggers met buizen en drukstangen



Wing (vleugel) rigger



Boeg-wing

Populair zijn *vleugelriggers* die bestaan uit één afgeplat vleugelprofiel voor beide dollen bij scullen (*wing*) of voor één dol bij boordroeien. Ze zijn bovenop beide boorden gemonteerd. Ze vergroten daardoor de stijfheid van de boot in de dwarsrichting. In opkomst zijn wing riggers die aan de boegzijde van de roeier zijn gemonteerd, de *boeg-wing*.

De traditionele riggers met buizen zijn aan de zijkant van een schip aan het boord en spant gemonteerd. De stang die ter hoogte van het voetenbord aan de buitenkant van de boot bevestigd is, wordt *trekstang* genoemd, omdat er trekkrachten op komen. Bij de riggers van de meeste boordboten en sommige scullboten loopt er een *drukstang* (of *duwstang*) van de bovenkant van de *dolpen* naar het boord om de rigger te beschermen tegen verbuigen tijdens de haal.

Sommige wherry's hebben riggers die je kunt inklappen, "klaprigger". Handig bij boten vervoer en in overvolle sluizen. Bij het opbergen in de loodsen is het inklappen niet nodig. Inklappen doen we alleen als daar een noodzaak voor is.

Dollen draaien om een as (*dolpen*). Om te voorkomen dat de riem uit de dol schiet, is de dol voorzien van een *klep* (ook wel *overslag* genoemd) met een moer die de dol geheel afsluit tijdens het varen. Om de dolpen kunnen "klikringetjes" zijn geschoven waarmee de dol in hoogte versteld kan worden.



Wherry met klap riggers



Bovenop de dolpen is een rubberen doldop gemonteerd om bij het in- en uitbrengen van de boot te voorkomen dat er door de uitstekende dolpen krassen op andere schepen ontstaan. Is de rubberen dop er niet dan gebruiken we als bescherming een halve tennisbal met een elastiek.

Bij scullboten zijn de riggers zo afgesteld dat de dollen aan stuurboord iets hoger staan dan aan bakboord. Dat is nodig omdat we scullen met de handen links boven rechts.

6.4. Riemen

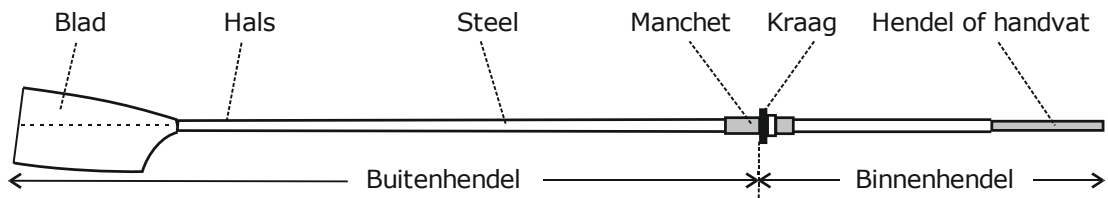
Riemen kunnen we onderscheiden in *sculls* en *boordriemen*, ook wel *oars* genoemd. Boordriemen zijn langer en dikker dan sculls. Riemen zijn tegenwoordig van kunststof gemaakt. Alle riemen zijn hol. Soms komen nog houten riemen voor. Riemen zijn in de loop der jaren steeds lichter geworden en de bladen groter. Sculls zijn ongeveer 3 meter lang, boordriemen 3,80 meter. De lengte van de riemen is afhankelijk van het type blad dat eraan zit: riemen met grote bladen zijn korter dan die met kleinere bladen. Dit om het roeien er mee niet zwaarder te maken. Veel typen bladen die ontworpen zijn voor wedstrijdroeien, zijn inmiddels ook populair bij het recreatief roeien. Voordeel van de moderne typen bladen is dat de roeier eerder tegendruk van het water krijgt en daardoor een langere effectieve haal kan maken.



Diverse bladvormen van Concept2

We onderscheiden de volgende delen van een riem:

- Het *handvat* of de *hendel*: hieraan wordt de riem vastgehouden tijdens het roeien
- De *manchet*: deze vormt de bescherming voor de riem in de dol. Deze heeft een vlakke kant die tijdens de haal tegen het eveneens vlakke verticale deel van de dol rust. Daarmee staat het blad in een gefixeerde stand tijdens de haal
- De *kraag*: die om de manchet geklemd is; deze voorkomt dat de riem uit de dol schuift
- De *steel*: het deel van de riem tussen blad en kraag. Het smalste deel heet de *hals*
- Het *blad*: deel van de riem dat in het water zit gedurende de haal.



Een blad dient tijdens de haal enigszins voorover te staan. Die stand is nodig om eenvoudig een vlakke haal te kunnen maken en geeft een boot stabiliteit. De riemen voor stuur- of bakboordzijde zijn daarmee altijd verschillend en kunnen niet verwisseld worden. Bakboord en stuurboord riemen zijn te herkennen aan de asymmetrie van het blad en/of aan een groene (stuurboord) of rode (bakboord) band.



*Skiffhead op de Amstel. Wedstrijdskiff met vleugelrigger (wing)
Wedstrijdriemen met asymmetrische bladen (Fat Smoothies met Vortex Edge)*



*Geuzentocht. Dubbele wherry's met vaste riggers
Riemen met asymmetrische bladen (Big Blades)*

6.5. Bootonderdelen

De volgende figuur geeft een overzicht van de besproken onderdelen van boten en riggers.

7. Omgaan met het materiaal



Dit hoofdstuk beschrijft hoe je op de wal met het roemateriaal om gaat. Hoe til je het, welke commando's horen daarbij, wat stel je voordat je gaat varen hoe af. Ook wordt beschreven wat je vooral niet moet doen.

Redenen voor het hebben van regels voor het omgaan met het materiaal:

1. Beschadigingen voorkomen. Niet alleen vanwege reparatiekosten, maar ook vanwege het ontnemen van de mogelijkheid tot roeien in die boot voor andere roeiers in de tijd dat deze gerepareerd wordt
2. Prettig en met minimale kans op blessures roeien door het goed af te stellen
3. Voorkomen van onnodige wachttijd bij het -soms erg drukke- vlot.

7.1. Voorbereiding uitvaren

Als voorbereiding van het uitvaren:

1. Begin met het afschrijven van een boot in het digitale afschrijfsysteem. De boten die van te voren (thuis) zijn gereserveerd moeten op Rijnland bevestigd worden. Groen wordt daarmee blauw en dat betekent gereed om mee te nemen. Rood betekent niet bevoegd. Een afschrijving vervalt tien minuten na de ingeschreven tijd van vertrek indien de afschrijving niet bevestigd is. Meer details over het afschrijven en de gedragsregels die daarbij horen zijn te vinden op het besloten gedeelte van de [website](#) in de ledenbibliotheek. Kijk onder "Handleiding boot afschrijven". Zie tevens hoofdstuk 5.1 "Gebruik boten"
2. Breng de riemen en toebehoren (roer, peddel, pikhaak etc.) naar buiten
3. Pas als de bemanning compleet is komt de boot van zijn plaats en wordt die naar buiten gebracht. Het stellen van de dolhoogte door klikringetjes te verplaatsen doe je altijd op/boven de wal. Het voetenbord stel je we als het schip in de schragen of in het water ligt. Als het druk is: snel van het vlot weg varen en de voetenborden op het water stellen.

Door deze volgorde ligt de boot kort en niet onbeheerd aan het vlot. We lopen daardoor zo min mogelijk risico's en hinderen anderen zo min mogelijk.

Afsluiten gebouw tijdens het varen

Wanneer je gaat roeien en er is niemand meer aanwezig in het gebouw of op het water dan sluit je af. Alleen als je zeker weet dat er nog iemand aan het varen is kun je het alarm uitgeschakeld laten bij vertrek. Als je twijfelt of er nog mensen op het water zijn, sluit je ook af en schakel je het alarm in. Houd er rekening mee dat bij terugkomst van het roeien het gebouw dicht kan zijn met ingeschakeld alarm. Neem daarom altijd een sleutel mee in de boot.



Bij drukte: zo kort mogelijk aan het vlot liggen

Mocht je een lange tocht gaan maken en er is verder niemand aanwezig, dan is het wel verstandig toch helemaal af te sluiten. Deze afweging wordt aan de roeiers zelf gelaten.

7.2. Commando's - algemeen

Binnen Rijnland wordt gewerkt met commando's die identiek zijn aan die in het KNRB document "Roeicommando's".

Commando's worden duidelijk en zonder aarzeling gegeven. In de boot door de stuurman, of als die er niet is door de boeg. Op de wal door degene die de leiding heeft. Die bevindt zich op een plaats vanwaar er overzicht is over de gehele actie die in gang wordt gezet.

Commando's bestaan als regel uit een *waarschuwings-* en een *uitvoeringsgedeelte*. Bijvoorbeeld:

"*Stuurboord halen..... nú*". In het eerste gedeelte van het commando wordt zoveel mogelijk aangegeven wie wat gaat doen, het tweede gedeelte geeft het moment waarop.

Bij meer complexe of riskante operaties wordt voorafgaand aan de commando's aangekondigd wat er gaat gebeuren.

Bijvoorbeeld:

"*Opgelet! We gaan aanleggen aan stuurboord*" of "*We naderen een brug waarbij geslipt moet worden*"



De volgende aanduidingen worden gebruikt:

| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Stuurboord</i> | Vanuit de stuurplaats gezien rechts. Roeiers die een rigger aan dit boord hebben voeren de stuurboordcommando's uit. Kleur: groen |
| <i>Bakboord</i> | Vanuit de stuurplaats gezien links. Roeiers die een rigger aan dit boord hebben, voeren de bakboord commando's uit. Kleur: rood |
| <i>Boeg</i> | Roeier die het dichtst bij de voerpunt zit |
| <i>Slag</i> | Roeier die het verst van de boeg zit, geeft tevens het tempo aan |
| <i>Boegen</i> | Boeg en de roeier(s) voor de boeg: in vieren en achten |
| <i>Slagen</i> | Slag en de roeier(s) achter de slag: in vieren en achten |
| <i>Eén, twee, drie enz.</i> | Elke roeier heeft een nummer: boeg = 1, oplopend naar de slag |

7.3. Uitbrengen van boten en riemen

Riemen

Riemen worden altijd met het blad naar voren gedragen, zodat je ziet wat je doet om te voorkomen dat het blad ergens tegenaan stoot. Het blad is het kwetsbaarste gedeelte van een riem. Niet meer dan twee oars of vier sculls tegelijk dragen. Riemen worden bij het water in de daartoe bestemde rekken gelegd. Zijn die vol, leg ze dan op het gras.

Dragen van sculls



Wherry's en C-materiaal dat op zijn kiel ligt

Het in het water leggen van Wherry's en C-materiaal dat op zijn kiel ligt gaat als volgt. De roeiers stellen zich bij de boot op: "*aan de boorden*". Op commando van de stuurman wordt de boot naar het midden van het gangpad gereden: "*uitrijden*". De stuurman zorgt dat hij goed zicht heeft op wat er gebeurt.

De boten liggen op hun kiel in de loodsen op lage "*wiegen*" omdat ze zwaar zijn en zo niet gedraaid hoeven te worden. Niet alle wiegen (bijvoorbeeld die voor C-materiaal) mogen buiten de loodsen komen. Op de wiegen staat dit aangegeven.

Gaan we naar de waterrand met de boot op een wieg dan doen we dit met de boot evenwijdig aan de vlotrand op de helling naar de waterrand. Anders kan het schip de grond raken. De nieuwere wherry wiegen hebben een rem om de wieg bij de waterrand te parkeren en een rol waarover de boot gemakkelijk het water in kan rollen. De oudere houden we op een enkele meter afstand van de vlotrand. Daardoor behoeven we minder hoog te tillen. **De achtersteven gaat als eerste het water in.**



Evenwijdig aan het vlot omlaag rijden

Moet er getild worden dan gaan de roeiers staan op de plaatsen om te tillen zoals verderop aangegeven bij "*wie tilt waar?*". Daarna tillen de roeiers de boot op: "*tillen gelijk nú*" en lopen ermee naar de vlotrand. Alleen tillen aan de daartoe bestemde handvatten, de boordrand en/of de voor- en achtersteven.

Is dit tilwerk voor de roeiers te zwaar, dan zijn er twee mogelijkheden:

- Meer tillers organiseren of
- De boot op een twee wielig karretje leggen en voorzichtig naar de vlotrand rijden.



Wieg er onder uit, boot het water in schuiven en recht houden

Bij het vlot wordt de boot haaks op de wal gelegd, met de achtersteven op de vlotrand. Inklapbare riggers kunnen nu vastgezet worden, overslagen worden geopend, de stuurstoel wordt in orde gebracht. Til de boot bij de voorsteven op, haal indien aan de orde het karretje er onder vandaan, en schuif hem rustig met de kiel op de vlotrand het water in. Zo veel mogelijk blijven tillen om de kiel niet te zwaar te belasten. **Boot recht houden!**

Draai de boot nu langs de wal, bevestig het roer en leg de riemen in de dollen. Rol de wieg weer terug op zijn plaats. Wordt er een karretje gebruikt, zet het dan daar waar niemand er last van heeft, voordat er weggevaren gaat worden.

C-materiaal dat op zijn boorden ligt

Bij C-materiaal dat op zijn boorden ligt stellen de roeiers stellen zich bij de boot op: "aan de boorden". De stuurman geeft de commando's en zorgt er voor dat hij een goed overzicht heeft.

De uitrijdbare stellingen worden op het commando "uitschuiven" voorzichtig uitgeschoven. Daarna stelt de ploeg zich aan weerszijden van de boot bij het voor- en achterschip op zoals verderop aangegeven bij "wie tilt waar?". De boot wordt op het commando "tillen gelijk nu" van de stelling gelicht. Pas op dat de riggers geen andere boten of andere riggers raken! De uitrijdbare stellingen worden weer ingerold.

Vervolgens dragen we de boot "in de handen" naar buiten. **Bij voorkeur wordt de boot eerst buiten omgedraaid:** "met de kiel draaien over De Vliet/de werf". Voorzichtig "overpakken" en hoog tillen, zodat de dollen vrij van de grond blijven. We houden tempo, want hoe langer de operatie duurt hoe zwaarder de boot wordt.

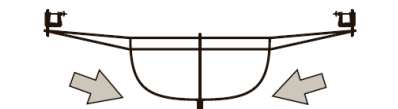
Is dit tilwerk voor de roeiers te zwaar, dan zijn er drie mogelijkheden:

1. Meer tillers organiseren of
2. De boot naar buiten dragen en die daar in twee singelschragen leggen. Vervolgens de boot in deze schragen draaien. Daarna het schip naar de vlotrand tillen of het op een twee wielig karretje zetten en het daarop naar de vlotrand rijden of
3. Een boot gebruiken die reeds op zijn kiel in de loodsen ligt.



Draaien van een C-4

De boot wordt op de kielstrip voorzichtig over de vlotrand in het water geschoven. **De achtersteven gaat voorop.** Zo veel mogelijk blijven tillen om de kiel niet te zwaar te belasten. Tijdens het schuiven/tillen kan gestopt worden om de overslagen te openen. **Houd het schip recht** zodat de huid het vlot en de vlotrand niet raakt.



*De boot goed recht houden tijdens het schuiven over de vlotrand
De huid mag het vlot NOOIT raken.*

Een C 1x wordt bij het uitbrengen als een skiff behandeld en schuiven we dus niet over de vlotrand. Zie ook verderop onder "wie tilt waar?".

Skiffs en glad materiaal

Skiffs en ander glad materiaal: ligt altijd op zijn boorden. Let bij het uit de stelling halen altijd goed op dat de huid niet tegen de riggers van de bovenliggende boot stoot of dat de riggers de onderliggende boot beschadigen!

Skiffs: worden door twee mensen uitgebracht. De skiffstellingen in de grote botenloods zijn zo ontworpen dat er een maximum aantal skiffs mee wordt opgeborgen. De skiffs liggen daarom dicht op elkaar. Het uit- en in de stelling brengen geschiedt hier door het tillen aan de beide uiteinden van een skiff. We bewegen in de lengterichting van de boot. Dit is de eenvoudigste en veiligste manier en je hebt goed zicht op wat je doet.

Het in en uit het water halen van een skiff gaat het handigste als de roeier aan het til stangetje tussen de trekstangen van de riggers tilt. Is dit er niet, dan wordt de skiff hier bij het boord of de wingrigger vastgegrepen. De helper tilt bij de voorsteven. Zij dragen samen de boot.

Alleen ervaren skiffeurs mogen hun skiff alleen naar buiten brengen. Bedenk dat lang niet alle ligplaatsen voor skiffs zich lenen voor alleen tillen.



Skiff stellingen

Is een boot voorzien van schoenen en hielstrings, controleer deze alvorens het schip in het water te leggen (lengte hielstrings maximaal 7 cm).

Boten in hangende stellingen:



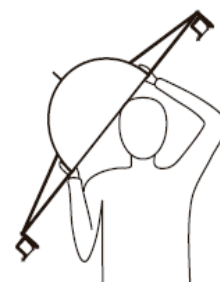
Hangende stellingen

De hangende stellingen worden opgehesen door (elektrische) hijsinstallaties. Punten van aandacht:

- Hou goed zicht op wat je hijst. Zijn er belemmeringen?
- **Tijdens het hijsen geen personen onder de stellingen en boten**
- Pas op voor het gaan slingeren van de stellages. Stop dan met hijsen en elimineer de bewegingen
- Stellingen niet verder laten zakken dan net de vloer raken. Verder laten zakken ontregelt de hijsinstallatie.
- Boten aan de uiteinden uit de hangende stellingen tillen. Slechts dan heb je goed zicht op wat je doet.
- Is je boot buiten? Dan direct de stellingen weer omhoog hijsen.
- Aan de waterrand bij het te water laten tillen we niet aan de uiteinden van je boot maar op de verderop beschreven plaatsen onder "wie tilt waar". Daardoor raken de huid en het vinnetje het vlot niet.

Tweën, vieren en achten

De roeiers stellen zich bij hun roeiplaats op, de stuurman bij de voor of achtersteven, zo dat hij maximaal zicht heeft over de situatie bij zowel het uit de stelling halen als naar buiten dragen van de boot. De roeiers staan zodanig dat de boegen het meest het voorschip en de slagen het meest het achterschip tillen. Commando's achtereenvolgens: "aan de boorden", "uitschuiven", "tillen gelijk ... Nù", "op de (linker) schouder" of: "in de handen" of "op de schouders", afhankelijk van hoe hoog de boot ligt en wat handig is.



"Op de rechter schouder"

Aan de waterrand

Aan de waterrand zijn bij gladde boten en skiffs het gewicht van de boot en de kracht van de bemanning bepalend voor hoe we bij het vlot aangekomen draaien: op heuphoogte, met "stuurboord/bakboord onderdoor" of via "boven de hoofden". Kies bij drukte een plek aan het vlot zodanig dat er ruimte is voor andere boten.

Na het draaien van de boot doen we die "voor de buiken", waarmee de boot boven de waterrand komt te hangen, met de gehele bemanning aan de walkant. De overslagen worden losgemaakt door met één hand de boot te tillen en met de andere hand de overslag(en) los te draaien: "overslagen los". Vervolgens wordt de boot zachtjes **horizontaal** in het water gezet, ver van de waterrand "tenen aan de rand ver weg". Hierdoor raken het vinnetje en de huid de wal niet. Eénmaal in het water worden de luikjes, deksels, stoppen etc. gesloten. We leggen de riemen in de dollen. De riemen aan de walkant als eerste. De overslagen aan de walzijde worden direct dicht gedaan.



"Voor de buiken"

7.4. Tillen van boten



Waarom en hoe tillen?

Altijd tillen vanuit de benen en met een rechte rug.



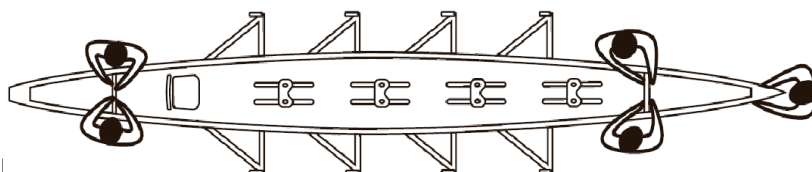
Slecht voor de rug tillen



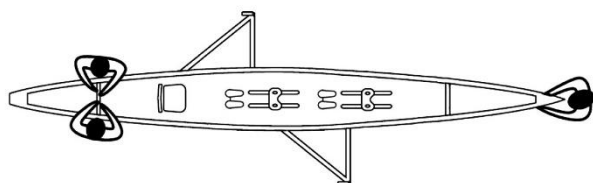
Goed tillen

- Getild mag worden aan: de voorpunt, de achterpunt, de spanten, het boord, wingriggers
- Niet mag worden getild aan: het voetenbord, de stuurstoel, de slidings, de diagonaallatten, de overige typen riggers
- Met te veel mensen tillen is beter dan met te weinig.

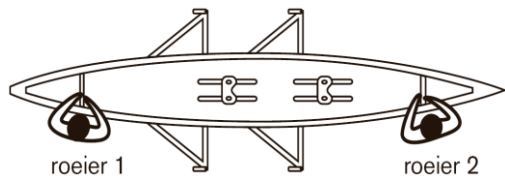
Wie tilt waar?



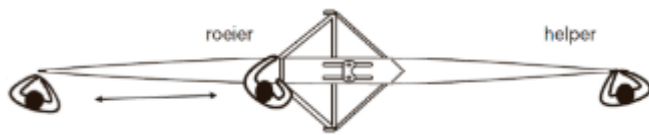
Tijdens het tillen van een C-4+, C-4x+, C-3x+, nooit tussen de riggers staan



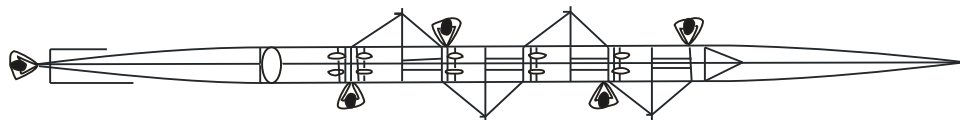
Een C-2x+, C-2+ tillen:
Het gewicht van het schip over de 3 personen verdelen. 2 man tillen daarom meer richting stuurstoel in plaats van bij de achtersteven



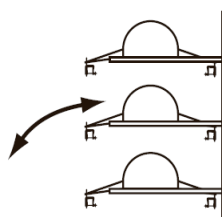
Een C1x/C2x tillen:
 Beide roeiers tillen aan een tilspant
 In- en uit het water tillen, niet over de vlotrand schuiven



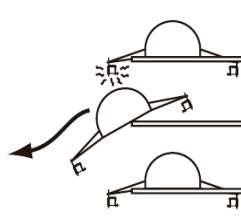
Een skiff tillen:
 - De roeier tilt samen met een helper
 - Posities als aangegeven
 - Aan de uiteinden tillen:
 tijdens in- en uitbrengen bij de skiffstellingen van de grote botenloods
 - Nabij de voetenplank en de voorpunt: aan de waterrand. Dan kun je de overslagen openen en raak je het vlot niet bij het in het water leggen



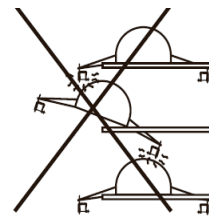
Een 4+, 4-, 4x+, 4x of een 8+ tillen:
 De boegen en de slagen staan zo ver mogelijk uit elkaar



Pijl geeft de route aan



Denk aan dollen en huid van boven/onderliggende boten



Te vroeg teruggekanteld

Kijk goed uit als je een boot uit de stelling tilt
 "Draaiend" er uit halen



Commando's bij het tillen

| | |
|---|--|
| <i>aan de boorden</i> | De roeiers stellen zich bij de boot op, ieder bij de plaats zoals aangegeven onder "wie tilt waar". |
| <i>uitrijden</i> | Boot op wieg naar het gangpad rijden. |
| <i>uitschuiven</i> | De roeiers schuiven de uitrijdbare stellingen uit door er voorzichtig aan te trekken. Zorg ervoor dat de boot niet over de stelling schuift! |
| <i>stellingen inschuiven</i> | De uitrijdbare stellingen worden weer naar binnen geschoven. |
| <i>overpakken</i> | Boot beetpakken die op zijn kop ligt aan beide boorden. De roeiers pakken met één hand het dichtstbijzijnde boord en slaan de andere arm over de boot heen en pakken zo ook het andere boord vast. |
| <i>tillen gelijk nù</i> | <i>Wherry/C-materiaal dat op de kiel ligt:</i> De roeiers tillen de boot op. <i>Glad materiaal/C-materiaal dat op de boorden ligt:</i> De boot wordt van de stelling genomen. Iedereen stapt met de boot in het gangpad en let op huid en dollen. Nooit over de stelling schuiven! |
| <i>met de kiel draaien over de Vliet/de werf</i> | De boot wordt gedraaid in de aangegeven richting. De boot hoog houden zodat de riggers de grond niet raken. Dit commando geven we bij voorkeur alleen buiten de botenloodsen . We lopen daar geen risico riggers en andere boten te raken. |
| <i>op de schouders nù</i> | De (gladde) boot wordt met het boord op de schouders van de roeiers gelegd. Met hun gezicht in de looprichting De roeiers gaan tevoren om en om aan het andere boord staan. Bij oarsboten: om en om tegenover de rigger. |
| <i>boven de hoofden nú</i> | De boot wordt ondersteboven boven de hoofden getild. |



| | |
|---------------------------------------|---|
| <i>in de handen nú</i> | De boot wordt verder aan de boorden in de handen tussen de roeiers in gedragen. |
| <i>voor de buiken</i> | De boot laten we langzaam tot buikhoogte zakken. Alle roeiers staan nu aan één kant van de boot die met de kiel omlaag wordt getild. |
| <i>overslagen los</i> | De roeiers maken de overslagen los. Door met één hand de boot te tillen en met de andere hand de overslag(en) los te draaien. De waterzijde van de boot wordt iets opgetild zodat iedereen bij zijn overslag kan. |
| <i>tenen aan de rand ver weg</i> | De roeiers gaan voorzichtig naar de waterrand en zetten één voet tot aan de rand van het vlot. De tenen mogen er net niet overheen steken. De boot wordt zachtjes door alle roeiers gelijktijdig rechtstandig in het water gelegd. We zorgen ervoor dat de huid en het vinnetje de wal niet raken. |
| <i>schuiven nú</i> | <i>Bij wherry's en gestuurd C-materiaal:</i> de boot wordt zonder dat de huid de vlotrand raakt het water in dan wel uit geschoven met de kiel over de vlotrand. De achtersteven gaat als eerste te water en komt er ook als laatste weer uit. De bemanning is verdeeld over de beide zijden van het schip. Zo veel mogelijk blijven tillen om de kiel niet te zwaar te belasten. |

7.5. Boten voor de wal

Ligt de boot voor de wal dan dient er iemand van de bemanning bij de boot aanwezig te blijven als riemen en toebehoren worden gehaald. De boot mag **nooit onbeheerd aan het vlot** blijven liggen. Let op eventuele golven van voorbij varende schepen en houd zo nodig de boot af. Is de ploeg nog niet compleet, dan leggen we de boot nog niet in het water. Laat nooit boten voor de wal liggen: na het roeien direct het water uit!

Riemen in de dollen

Een riem wordt met de hals in de dol geschoven. De riemen aan de walkant geheel tot aan de kraag. Het blad wordt bij voorkeur met de **bolle** kant naar boven op de walkant gelegd. De riemen aan de waterkant worden na het inleggen een klein stukje doorgeschoven, het resterende deel blijft rusten op het boord van de boot aan de walzijde. Daarmee leunt de boot met de riggers op het vlot en waait niet zo maar weg. De riemen dus niet met de bladen in het water laten drijven. Na het inleggen van de riemen aan de walzijde de overslagen direct dicht maken.



De riemen drukken tegen de dolpennen

De riem zodanig in de dol leggen dat deze tijdens de haal tegen de dolpen aan drukt.

De riemen van de boegplaats zijn vaak met 1 aangeduid; die van de plaats ervoor met 2, dan 3 enzovoort. Dit is gedaan omdat de riemen en de dollen op elkaar zijn afgesteld en riemen dus maar op één plaats goed te gebruiken zijn. Indien de riemen ongenummerd zijn kunnen de bakboord, respectievelijk stuurboord riemen op iedere roeiplaats worden gebruikt. De afstelling van deze ongenummerde riemen is het zelfde.

Instappen

Voordat er instap commando's worden gegeven hebben de roeiers zich naast de boot opgesteld met het gezicht naar de achtersteven. De stuurman houdt de boot in het midden aan een rigger bij de dol vast zodat de boot stabiel ligt. Hij kiest zijn plaats zo dat hij geen roeiers in de weg zit.

Vervolgens wordt het commando "*riggers van het vlot*" gegeven. De roeiers leggen de boot zo ver van het vlot af dat er als er wordt ingestapt de boot recht blijft liggen zonder dat er riggers op de wal steunen. De riemen aan de waterzijde worden geheel in de dollen geschoven. Daarna volgt "*instappen gelijk één twee drie*". Zie aldaar hoe dat exact in zijn werk gaat.



Tot slot worden de overslagen aan de waterzijde dicht gedaan: "overslagen dicht". Dit maakt dat de riemen niet meer uit de dollen kunnen schieten en de boot recht gehouden kan worden. Omslaan kan daardoor niet meer mits we de riemen vasthouden zolang we in de boot zitten. Bij het sluiten van de overslag aan de waterzijde en het stellen van het voetenbord worden de riemen tussen de bovenbenen en de buik gehouden om het evenwicht te bewaren. De overslagen aan de waterzijde kunnen ook vóór het instappen gesloten worden. Bij boten met stuurman stapt deze als laatste in.

Voetenborden worden veelal gesteld als de stuurman nog niet is ingestapt. Als het druk is varen we echter eerst een stukje van het vlot weg om plaats te maken voordat we de voetenborden afstellen. Of we stellen ze als het schip in de schragen ligt tezamen met de klikringetjes voor de dolhoogte en bij boten met schoenen de controle van de hielstrings.

Ter bescherming van de huid zijn in wherry's buikdenningen aangebracht. Zie ook hoofdstuk 6.2 "De constructie van roeiboten". Alleen als daar een noodzaak voor is (bijvoorbeeld om op het water te wisselen) mag je er voorzichtig op staan.

De buikdenningen in C-materiaal zijn ter bescherming van de huid, er mag nooit op worden gestaan. Een stuurman zet zijn voet bij het instappen/uitstappen bij C-materiaal dus in het midden van de boot boven de kiel en dus niet alleen op de buikdenning.

Commando's instappen

| | | | |
|---|---|--|--|
|  | <p>"riggers van het vlot":</p> <ul style="list-style-type: none">• de boot van de wal af• rigger steunt niet op de wal• riemen aan de waterzijde geheel in de dollen schuiven |  | <p>"instappen gelijk "</p> <ul style="list-style-type: none">• 2 sculls in één hand/ of 1 hand aan de oars• bankje halverwege• andere hand aan rigger + eventueel het vlot <p>.... één:</p> <ul style="list-style-type: none">• voet tussen de slidings /op het opstapplankje |
|  | <p>.... twee:</p> <ul style="list-style-type: none">• gewicht overbrengen naar de boot• andere voet op het voetenbord |  | <p>.... drie":</p> <ul style="list-style-type: none">• gaan zitten, <p>"overslagen dicht":</p> <ul style="list-style-type: none">• riemen tussen bovenbenen en buik• evenwicht houden• overslagen sluiten |

7.6. Afstellen van het roeimateriaal

Stellen voetenbord

Een goede afstelling van het voetenbord is van belang voor het goed kunnen uitvoeren van de roebeweging en om gelijk met ploeggenoten te kunnen roeien. Om de juiste plaats van het voetenbord en de hoogte van de hielsteunen (Flexheels in oefenboten, schoenen in wedstrijdboten) te kunnen bepalen moeten de roeiers ontspannen in de boot zitten, de benen uitgetrapt (gestrekt). Het voetenbord wordt dan zodanig afgesteld dat de roeier in de goede uitzethouding zit. Dit kan betekenen dat er achter een aanzienlijk stuk van de sliding ongebruikt blijft. Let op de volgende punten:



- Uitzethouding:
 - Scullen: de handen zijn in de uitzethouding 10 tot 15 cm uit elkaar, ofwel de duimen kunnen tegen de onderste ribben komen. De handen kunnen maar net voorbij het lichaam, belangrijk voor het uitzetten aan het vlot
 - Boordroeien: het eind van de hendel komt gelijk of iets naast de zijkant van het lichaam. De handen zijn dan symmetrisch voor het lichaam
 - De kuiten rusten niet stevig op het emplacement en de slidings mogen niet in de kuiten prikken
 - Flexheels (verstelbare hielsteunen) mogen de huid niet raken.
- *Inzethouding*: In de inzethouding moeten de onderbenen verticaal staan. De hiel en de hielsteun mogen iets loskomen van het voetenbord
- *Niet op de stops*: In de meeste boten moet niet naar de stops gekeken worden zolang je er maar niet tegen aan rijdt. Alleen in sommige oudere wherry's en C-vieren die nog korte slidings hebben moet, als de roeiers lang zijn, op de achterstops worden afgesteld. Dat betekent bij uitgetrapte benen 1-2 cm tussen de achterstop en de wieltjes van het bankje
- *Zelf afstellen*: Afstellen gebeurt met de voeten op de boorden van de boot en met de riemen tussen bovenbenen en buik. Men kan gemakkelijk bij het voetenbord als er iets opgereden wordt. Als er buikdenningen zijn mogen de voeten daarop rusten. Nooit op de huid! Door het voetenbord wat op te tillen is het bij veel systemen te verschuiven zonder kracht te gebruiken.



Uitzethouding



*Stellen op het water:
De voeten komen niet in contact met de
huid van de boot, de handen zijn vrij,
de boot blijft in balans.*

Stellen dolhoogte

Een specifieke hoogtafstelling van de dollen is bij toerboden zoals C-boden en wherry's veelal niet nodig.

In smallere schepen is een correcte dolhoogte van belang om lekker te kunnen roeien. Staan de dollen te laag dan kun je achter maar moeizaam uitpikken, de bovenbenen zitten de riem(en) in de weg. Staan de dollen te hoog dan kun je moeilijk stevig trekken en is het lastig nog een vlakke haal te maken.

Bij een correct afgestelde boot:

- Zijn in de inpikhouding de handen iets onder schouderhoogte
- Zijn in de uitpikhouding met de bladen onder water de handen ter hoogte van het middenrif

Om boten aan te passen aan ploegen met verschillende gewichten kunnen bij smallere boten de dollen hoger of lager worden gezet. Door "klikringetjes" om de dolpen onder dan wel boven de dol te zetten. Deze alleen boven de wal verwisselen aangezien ze niet drijven. Zorg ervoor dat ook na het verwisselen het aantal klikringetjes aan stuurboord en bakboord gelijke aantallen onder de dol hebben, ongeacht het aantal zwarte ringetjes. Dikke zitkussentjes helpen als de dollen te hoog staan. In het afschrijfsysteem staan de gemiddelde aanbevolen ploeggewichten van de diverse boten.



Klikringetjes onder en boven de dol

Overige afstel mogelijkheden

Moderne schepen en riemen zijn op veel punten af te stellen. Binnen Rijnland worden er voor de diverse boottypen standaardafstellingen toegepast waarmee prima is te roeien. Het is daarmee **niet toegestaan zelf afstellingen aan te passen** anders dan voetenborden en de dolhoogte door klikringen. Dus geen slidings. De commissaris materieel wijst personen aan die boten mogen afstellen. Voor meer informatie zie de "Brochure Botenafstelling" met ondermeer de standaardafstellingen. Deze is op de [website](#) te vinden in de Bibliotheek.



Resumerend:

- **Gebruik een boot die bij het gemiddelde gewicht van je bemanning past**
- **Eerst de riemen, roer en losse toebehoren naar buiten brengen, daarna pas de boot**
- **In de boot is slechts één schipper, die de beschreven commando's duidelijk geeft**
- **Boten zo kort mogelijk en zeker niet onbeheerd voor de wal laten liggen**
- **Bij voorkeur boten tillen in plaats van te rijden**
- **De achterstevan als eerste te water laten bij wherry's en C-materiaal**
- **Karren na gebruik weer op hun plaats in de loodsen of buiten uit de weg rollen, hangende stellingen weer omhoog hijsen**
- **De bolle kant van de bladen bij voorkeur naar boven gekeerd houden als ze op de walkant liggen**
- **Een goede afstelling van het voetenbord roeit beter (gelijk)**
- **Bij drukte stellen we de voetenborden op het water of in de schragen**

8. Veilig varen



In dit hoofdstuk komen de verantwoordelijkheden bij het varen en de veiligheid op het water aan de orde. Daarnaast vaarregels, geluidsseinen, borden, betonning, lichten en verlichting. Ingegaan wordt op de campagne van de overheid "Roeiers: veilig het water op". Daarnaast hoe weg te komen van het vlot, op het sturen en op het weer aankomen. Het varen op de Vlietlandplas krijgt apart aandacht alsmede enkele specifieke situaties.

8.1. Verantwoordelijkheden

- Ieder lid is zelf verantwoordelijk voor zijn of haar eigen veiligheid
- Ieder lid wordt geacht de door het bestuur vastgestelde regels en aanbevelingen te kennen zoals deze zijn opgenomen in dit Rijnlandboek
- Instructeurs zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de aan hun zorg toevertrouwde leerlingen en boot. Zij houden zich aan de punten zoals vermeld in de hoofdstukken 5.1 "Gebruik boten" en 5.2 "Roei- en stuur-instructie", alsmede aan de exameneisen (zie bijlage). Ze beoordelen aan de hand van de ervaring van hun leerlingen wat verantwoord is. Bij instructie moeten instructeurs aandacht geven aan het veiligheidsaspect: verantwoordelijkheden, regels, aanbevelingen, afschrijven van boten (zodat bekend is wie op het water is en wanneer men verwacht weer terug te zijn), controle goede werking boot en stuurinrichting voor het wegvaren, hoe te handelen bij omslaan en bij vollopen van de boot
- De commissaris opleiden en veiligheid is verantwoordelijk voor de veiligheid op het water; de commissarissen materieel, wedstrijden, gebouw, roeien en jeugd zijn dit ieder op hun eigen gebied
- Met het (opnieuw) ondertekenen van het "Convenant Veilig varen doe je samen!" (september 2024) hebben Rijnland en de ons omringende roeiverenigingen afspraken gemaakt met de Provincie Zuid Holland, de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer en de KNRB om veilig roeien te bevorderen. Dit onder meer door er op toe te zien dat hun leden tijdens het roeien fel gekleurde kleding te dragen, veiligheidsincidenten te registreren en te melden aan de provincie Zuid-Holland. Verder moet de vereniging voorlichting geven op dit gebied, in het bijzonder over enkele algemene vaarregels. Deze regels staan in de paragrafen 8.4 "Regels op het water, geluidsseinen" en 8.5 "Borden, betonning, lichten bij bruggen en verlichting".



De instructeur staat voor de veiligheid van leerling(en) en boot

8.2. Veiligheid

De veiligheid bij het roeien wordt bepaald door de volgende zes factoren:

1. De vaardigheid en kennis van de roeiers en stuur
2. Het gedrag van schepen op het water, waaronder roeiboten
3. De vaarweg (oeverbescherming, stroom, ondiepten)
4. De kwaliteit van jouw uitrusting en die van je roeiboot
5. Het weer (temperatuur, wind, onweer, mist)
6. De voorbereiding (weerbericht, kaart, vaarplan)

Ad 1: De vaardigheid en kennis van de roeiers en stuur.

- Zorg dat je weet wat de bemanning van je boot kan, houd daar rekening mee, ook bij kleinere tochtjes in de buurt
- Roeiers en stuurlieden dienen aan de exameneisen te voldoen zoals die door het bestuur zijn vastgesteld. Zie hiervoor de bijlage "Exameneisen" en de hoofdstukken 5.1 "Gebruik boten", 5.2 "Roei- en stuur-instructie"
- Leerlingen moeten worden begeleid. Bij begeleiding vanaf de kant moet de instructeur zo nodig een megafoon/roepstoeter ter beschikking hebben
- Roeiers en stuurlieden dienen goed te kunnen zwemmen. Bij het aangepast roeien dragen roeiers die hier niet aan voldoen een zwemvest



- Stuurlieden, boegroeiers in ongestuurde boten en skiffeurs moeten een goed gezichtsvermogen hebben en het vaartraject goed kunnen overzien. Doordat ze in staat zijn tot omkijken of door een spiegeltje te gebruiken (aanbevolen)
- Roeiers en stuurlieden moeten goed op de hoogte zijn van de verkeersregels te water. Zie de diverse punten in paragraaf 8.4 "Regels op het water" en de daarop volgende hoofdstukken
- Toerroeiers dienen voldoende vaardigheid te bezitten in het kaartlezen en het passeren van (nauwe/lage) bruggen en sluzen
- Roeien in het donker mag alleen met toestemming van het bestuur, met verlichting

Ad 2: Het gedrag van schepen op het water, waaronder roeiboten

De meeste ongelukken worden veroorzaakt door het vaargedrag van schepen, waaronder roeiboten. Dus goed opletten, zorgen dat je gezien wordt, goed stuurboord houden en een slag die de stuurman informeert wat er achter de boot gebeurt zijn van groot belang.

Ad 3: De vaarweg (oeverbescherming, stroom, ondiepten)

- Als je op onbekend water vaart, bereid je dan goed voor en vraag je eventuele gastvereniging waar zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen
- Varen op open water (zie tevens de bijlage "Windsnelheid en vaarverboden")
 - Niet bij krachtige wind (windsnelheid 6 Bft of meer)
 - Glad en ongestuurd C-materiaal: niet bij windsnelheid van 5 Bft of meer
 - Bij een watertemperatuur van 12° C en lager: niet verder dan 20 meter uit de kant
- Regels bij toertochten:
Wordt in bijzondere gevallen toch onder gevaarlijke omstandigheden op open water gevaren, dan dient de bemanning zelf de nodige veiligheidsmaatregelen in acht te nemen, zoals het dragen van reddingsvesten, afdekkingen van de riggers en van de voor- en achtersteven. Dit uiteraard in overleg met de commissaris materieel, die zo nodig de bootsman hiervoor kan inzetten
- Regels bij wedstrijden:
Op wedstrijden gelden de veiligheidsregels van de KNRB en de organiserende vereniging; lees de reglementen tevoren goed door en controleer zelf de boegbal, de hielstrings en de afdichting van luchtkasten

Ad 4: De kwaliteit van jouw uitrusting en die van je roeiboot

- Draag goede roeikleding:
 - Zorg voor een goede zichtbaarheid van je ploeg. Skiffeurs, slag- en boegroeiers en stuur dienen gele felgekleurde kleding te dragen
 - Draag in de winter thermo-ondergoed, zo nodig een 'turtle' (bodywarmer). In ieder geval sneldrogende en isolerende kleding. In de zomer een pet. Neem ook zonnebrand middel en voldoende water mee
 - Een wind- en waterdicht jack is zeker voor het sturen nodig, let op dat dit ook goed 'ademend' is. Geen laarzen dragen!
 - Draag een reddingsvest op open water, zeker als het water koud is
- Bij tochten moet in iedere boot minimaal een hoosvat, spons, pikhaak, 2 geitenpennen, peddel en 2 landvasten aanwezig zijn. Sterk aanbevolen wordt een mobiele telefoon mee te nemen. Zet hierin vooraf het nummer van de coördinator van de tocht



Goed zichtbare kleding

Ad 5: Het weer (temperatuur, wind, onweer, mist)

- Paragraaf 5.3 geeft aan wanneer er een algeheel vaarverbod is
- Ga bij verraderlijk weer (kans op een aanwakkerende wind, vermindering van het zicht, dreigend onweer) niet ver weg, blijf liever in de buurt van de vereniging zodat je snel terug kunt zijn. Kan dat niet: zoek tijdig beschutting
- Roeiboten zijn slecht zichtbaar. Loopt het zicht onderweg terug, houd dan rekening met het gevaar dat schippers je niet meer goed kunnen zien en jij die schepen ook niet ziet.

Ad 6: De voorbereiding (weerbericht, kaart, vaarplan)

Raadpleeg de weerberichten of beter een weersite, bijvoorbeeld www.buienradar.nl

Het is van belang bij elke tocht, zeker met (deels) onbekende bemanning en op onbekend vaarwater vooraf deze zes aspecten goed door te nemen. Bedenk wat er mis kan gaan en bespreek met de bemanning terugvalopties, bijvoorbeeld als het weer omslaat. Neem een mobiele telefoon mee.



8.3. Omslaan en onderkoeling

Onderkoeling is een belangrijk gevaar bij roeien in de winter. Zowel als je roeit met onvoldoende warme of regen kleding of als je te water raakt.

Hoe te voorkomen?

- Kleed je op het 'verslaan van de kou'. Een paar lagen kleding zijn effectiever dan één warm kledingstuk. De buitenste laag moet wind- en waterdicht zijn. Gebruik en geef geen alcohol bij koude. Alcohol versnelt warmteverlies en vermindert het oordeelsvermogen
- Wees gespitst op tekenen van afkoeling bij jezelf en bij anderen. Rillen, klappertanden, bleke huid. Blote armen, benen en hoofden vergroten het risico
- Vaar 's winters niet alleen in een skiff en alleen als je een ervaren skiffeur bent. Draag dan bij voorkeur een goedgekeurd reddingsvest
- Komen je voeten eenvoudig los van je voetenplank als je zou omslaan? Controleer hielstrings (maximaal 7 cm! in boten met schoenen) of flexheels voor vertrek
- Wees extra voorzichtig bij het wisselen in de boot (alleen doen als dit echt nodig is)
- Kies je vaarroute bewust. Neem bij kou een vaarroute met lage oevers, met passanten op de wal. Die kunnen je, indien nodig, helpen uit het water te komen. Bij hoge oevers en/of geen weggetje langs het water (Korte Vliet - Galgewater, Allemansgeest – Watertoren) kan niemand je helpen als je te water raakt. Blijf dicht bij de wal op groter water. Het Vlietland is in het winterseizoen verlaten dus bij problemen ziet niemand je en gaat niemand je helpen. Daarnaast is het water maanden lang koud als gevolg van de grote diepte van de plas (tot 40 meter!). Vandaar dat het van 1 november tot 1 april niet is toegestaan er alleen in de skiff te varen. Zie ook paragraaf 5.4 "Skiffen in de winter".

Omslaan bij koud weer

Als je bij koud water omslaat zwem je, als je je ademhaling op orde hebt en je denkt dat te kunnen, direct naar de wal. Zo mogelijk half op je boot liggend, dan koel je minder snel af. Klim uit het water. Is dat niet haalbaar, hang dan zo hoog mogelijk boven water op je boot als reddingsvlot en geef duidelijke noodsignalen (roepen, armen boven je hoofd op en neer zwaaien). Poog voorbijgangers te laten stoppen. Die kunnen hulp bieden bij het uit het water klimmen. Als je aan de wal bent, bel aan bij het dichtstbijzijnde huis en vraag om hulp. Bedenk dat je eigen veiligheid altijd voor gaat op die van je boot.



Gebruik je boot als reddingsvlot

Cold-shock(Bron: Campagne "Varen doe je samen!/KNRM")

Het grootste gevaar van in koud water vallen is de zogenaamde "Cold-shock". Dit is een oncontroleerbare, op hyperventilatie lijkende ademhaling. Men kan het gevoel krijgen dat de luchtweg is afgesloten en voelt hevige pijn. Ook kan de cold-shock er voor zorgen dat men onder water onbedwingbaar moet ademen, wat de paniek alleen maar groter maakt. De cold-shock fase duurt **enkele minuten**. Juist op dit soort momenten is een reddingsvest levensreddend omdat dit het gezicht boven water houdt. Na het overleven van de cold-shock zal bij een langer verblijf in het water het lichaam gaandeweg afkoelen.

Overlevingskansen in water

De normale lichaamstemperatuur van een gezond persoon zit tussen de 35,5 en de 37 °C. Onderkoeling van het lichaam begint als de lichaamstemperatuur zakt tot onder de 35 °C. Als de lichaamstemperatuur onder de 32 °C zakt, wordt de situatie kritiek.

De tijd die het duurt voor een slachtoffer in kritieke toestand verkeert is afhankelijk van de watertemperatuur en de kleding van betrokkene. We spreken van koud water wanneer de watertemperatuur onder de 20 °C is. De lichaamstemperatuur zal dan, ook tijdens inspanning zoals zwemmen, blijven dalen. **Bij een dalende water temperatuur neemt de overlevingstijd snel af..** Als de watertemperatuur rond het vriespunt zit zal het slachtoffer slechts enkele minuten bij bewustzijn blijven. **Snel ingrijpen bij een drenkeling is dan ook van levensbelang.**

Lichte onderkoeling (Bron: EHBO Cursusmap Rode Kruis)

Wanneer de kerntemperatuur van het lichaam onder de 35°C begint te zakken, is er sprake van onderkoeling. Het lichaam zal eerst zelf proberen warmte op te wekken door sneller te gaan ademen en te rillen. Zorg daarom dat het slachtoffer niet verder afkoelt.

Wat stel je vast?

- Oncontroleerbaar rillen
- Koude, bleke en droge huid. Soms blauwe lippen, oren, vingers enz.
- De ademhaling gaat van erg snel naar langzaam en oppervlakkig
- Vermoeidheid, suffigheid.

Wat doe je?

- Breng het slachtoffer in een warmere omgeving
- Geef bij een beginnende onderkoeling warme, liefst goed gesuikerde dranken, mits het aanspreekbare slachtoffer zelf de beker kan vasthouden
- Wikkel het slachtoffer inclusief het hoofd in een (isolatie) deken: Goudkleur buiten, zilverkleur binnen zijde
- Bel of laat 112 bellen bij een dalend bewustzijn.

Ernstige onderkoeling

Bij een ernstige onderkoeling houd het slachtoffer op met rillen. Aangezien het om een levensbedreigende situatie gaat moet 112 direct gebeld worden. Ook zal het slachtoffer beschermd moeten worden tegen verdere afkoeling. Knip als het kan natte kleding weg. Wikkel het slachtoffer in een (fleece) deken of isolatiedeken: Goudkleur buiten, zilverkleur binnen zijde. Gebruik zo nodig meer dan één isolatiedeken. Geef het slachtoffer niets te eten of te drinken. Voorkom onnodig bewegen.

Wat stel je vast?

- Het slachtoffer stopt met rillen
- Dalend bewustzijn
- Verminderde reflexen
- De hartslag daalt
- De spieren worden stijf
- Mogelijk blauwe lippen, oren, vingers en benen.

Wat doe je?

- Bel of laat 112 bellen. Zet de mobiele telefoon op luidsprekerstand.
- Voorkom verdere afkoeling: wikkel het slachtoffer in dekens en wikkel armen en benen afzonderlijk in
- Voorkom onnodige bewegingen of verplaatsing van het slachtoffer
- Verwijder (knip) eventueel natte kleding
- Geef het slachtoffer niets te eten en drinken.

Veiligheidsmiddelen, aanwezig in het verenigingsgebouw

In het verenigingsgebouw zijn de volgende middelen aanwezig:

- EHBO-materiaal en reddingsdeken (in het gangetje bij de sociëteit, naast de kapstok)
- AED (in de sociëteit bij de bar).

Bij een acute hartstilstand moet het slachtoffer zo snel mogelijk medisch worden behandeld. Bel 112, zeg dat het om een reanimatie gaat. Begin zo snel mogelijk met reanimeren. Een aantal leden is daartoe opgeleid. Naast de AED hangt de lijst met te nemen acties.

112 bellen

Bel 112 bij voorkeur met een mobiele telefoon: de alarmcentrale weet dan waar je je bevindt. Bel je via de vaste lijn, geef dan het adres van Rijnland door (Oostvlietweg 63 te Leidschendam), vermeld dat de vereniging in het Recreatiegebied Vlietland ligt, nabij de Rietpolderweg.



De AED

8.4. Regels op het water



Goed zeemanschap

Doe er alles aan om gevaarlijke situaties te vermijden, ook als je voorrang hebt. Op het water kent men daarnaast minder strakke regels dan in het wegverkeer. Het voorkomen van aanvaringen is zo belangrijk dat daarvoor andere regels kunnen wijken.

Klein wijkt voor groot

Kleine schepen wijken voor grote schepen (veelal beroepsvaart) die meestal langer dan 20 meter zijn.

Een schip dat meer dan 12 personen mag vervoeren is een passagiersschip en geldt als groot schip. Een passagiersschip kleiner dan 20 meter moet overdag een gele ruit voeren, op een zodanige hoogte dat deze van alle zijden zichtbaar is. Bij de rondvaarboten door Leiden ziet dat er zo uit, deze hebben dus voorrang op roeiboten.

Recreatievaart wijkt voor beroepsvaart.

Kleine motorboten wijken voor zeil- en roeiboten: Zeil gaat voor spier, gaat voor motor.



Houd stuurboord wal

Schepen die geen eigen wal houden moeten voor je wijken als je strak stuurboord wal houdt, zelfs beroepsvaart.

Vertrek

Let voor je vertrekt goed op of je de vaarweg op kunt varen. Hou in de gaten dat als een binnenvaartschip vertrekt, het ruimte mag vragen aan roeiers en ander scheepvaart verkeer.

Verkeer op het hoofdvaarwater gaat voor verkeer op een nevenvaarwater

Maar voorrang moet je krijgen!

Geluidsseinen

| | | |
|----------------------------|---------------------------------|-------------|
| Attentiesein | één lange stoot | — |
| Ik ga stuurboord uit | één korte stoot | ● |
| Ik ga bakboord uit | twee korte stoten | ●● |
| Ik sla achteruit | drie korte stoten | ●●● |
| Ik kan niet manoeuvreren | vier korte stoten | ●●●● |
| Gevaar voor aanvaring | een reeks van zeer korte stoten | ●●●●●●●● -> |
| Verzoek tot brug bediening | lang kort lang | — ● — |

Zeer korte stoot: ¼ seconde met een ¼ seconde ertussen
Korte stoot 1 seconde, lange stoot 4 seconden, 1 seconde ertussen

De belangrijkste verkeersregels op het water

Het [Binnenvaartpolitiereglement](#) (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) beschrijven de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. In deze reglementen staan alle borden en overige verkeerstekens, regels over verlichting, tekens en geluidsseinen en de voorrang- en uitwijkregels op het water. Alles staat onder meer in de Wateralmanak deel 1 van de ANWB. De [VAAR bewaarkaart](#) van de Campagne "Varen doe je samen" geeft een beknopt overzicht. Recreatie schippers van motorboten hebben vaak weinig kennis van de vaarregels, wees alert!

8.5. Borden, betonning, lichten bij bruggen en verlichting



Dit zeggen de borden

| | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
|  | In-, uit- of doorvaren verboden. |  | Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken. |  | Verplichting gebruik te maken van de marifoon. |
|  | Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat. |  | Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen. |  | Verplichting de vaarsnelheid te beperken zoals is aangegeven (in km/uur). |
|  | Duikvlag/bord. Duikers actief. Houd afstand, verminder snelheid |  | Verboden voor kleine schepen. |  | Het gevolgde vaarwater geldt als hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater dat daar in uitmondt. |
|  | Verboden te ankeren. |  | Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden. |  | Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat. |
|  | Verboden te meren. |  | Verplichting bijzonder op te letten. |  | Einde van een beperking of een verbod / gebod geldend voor één richting. |
|  | Verboden te keren. |  | Vaarwater op 12 m Van de oever |  | Beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters. |

Betonning





| | |
|---|---|
|  | Boeien aan de rechteroever (stroomafwaarts kijkend) zijn: rood, stomp, met een even nummer. |
|  | Boeien aan de linkeroever zijn: groen, spits, met een oneven nummer. |
|  | Rood groen horizontaal gestreepte markering = splitsingston vaarwaters. |
|  | Gele boeien = markering gevaarlijke punten en obstakels. |

Lichten bij bruggen




Boven een bruggat

| Voorzijde | Achterzijde |
|---|---|
|  |  |
| Als het veilig kan, is doorvaart toegestaan. Let op tegenliggers | |
|  |  |
| Als het veilig kan, is doorvaart toegestaan. 1x geel: let op tegenliggers | |
|  |  |
| ◀ 2x geel: aanbevolen door dit bruggat te varen 1x rood: verboden door dit bruggat te varen ▶ | |

Naast een bruggat

| Voorzijde | Achterzijde |
|--|---|
|  |  |
| Dubbel rood = brug wordt niet bediend. Als het veilig kan, is doorvaart toegestaan. Let op tegenliggers | |
|  |  |
| Enkel rood = brug wordt bediend. Als het veilig kan, is doorvaart toegestaan. Let op tegenliggers | |
|  |  |
| Als het gele middenlicht dooft gaat de brug open en gelden de zijlichten. ◀ Doorvaart aanstands toegestaan. Doorvaart verboden ▶ | |
|  |  |
| De brug is open. ◀ Doorvaart toegestaan. Doorvaart verboden ▶ | |

Verlichting

| | |
|---|--|
|  | Een klein motorschip (lengte tot 20 meter) voert 's-nachts: boordlichten: stuurboord groen, bakboord rood, een wit toplicht, 1 meter hoger dan de boordlichten, een wit heklicht op het achterschip. |
|  | Een klein zeilschip (lengte tot 20 meter) voert 's-nachts alleen boordlichten en een wit heklicht. |
|  | Roeboten, motor- en zeilboten korter dan 7 meter voeren 's-nachts alleen een rondschildnend wit licht. |

8.6. Vaarregels Molensloot, jachthaven, Jan Bakkersloot en de Vlietlandplas



- In de **Molensloot** varen we niet met Rijnland boten. Deze doodlopende sloot werd voor stuuroefeningen gebruikt. Maar wegens schademeldingen en klachten van omwonenden staat het bestuur dit niet meer toe.
- We varen de **jachthaven** niet verder in dan tot onze roeibak.
- Onder de **Jan Bakkerslootbrug** doorvaren is voor Rijnlandroeiers verboden. Dit vanwege het beperkte zicht en de grote kans op schade bij het passeren van deze smalle brug. Er kunnen wel motorboten onder vandaan komen die plotseling opduiken!
- De ophaalbrug is voor onze Rijnland boten de enige toegang tot de **Vlietlandplas**. De provincie heeft bij deze brug lichten en borden geplaatst.
- Varen op de Vlietlandplas kent specifieke risico's. De grote diepte en omvang van de plas veroorzaken al bij relatief weinig wind hoge golven. Het water blijft door de grote diepte ook bij warmer weer kouder dan elders. De motor- en zeilboten varen kriskras over de plas, roep ze tijdig aan bij gevaar voor aanvaring.
- Op de Vlietlandplas geldt voor wherry's en gestuurde C-boten een vaarverbod bij een windsnelheid van 6 Bft of meer. Bij glad materiaal en stuurmanloze C-boten is dit een windsnelheid van 5 Bft of meer. Windsnelheid als aangegeven op de [website](#). Zie ook de bijlage "Windsnelheid en vaarverbod".
- In de winter, van 1 november tot 1 april, is het niet toegestaan alleen in een skiff op de Vlietlandplas te varen. In het geval van meer skiffs tegelijk is het de eigen verantwoordelijkheid.
- Bij varen op de plas: Bij rondvaren houden we de stuurboord wal om aanvaring met andere roeiboten die de wal volgen te voorkomen. Zie figuur. Steek je de plas over, omdat je ergens heen wilt, let dan goed op, van alle kanten kunnen boten komen.



Vaarrichting bij rondvaren op de Vlietlandplas

- Dringende aanbeveling voor skiffs om meer langs de oever te blijven varen en de plas niet over te steken. Wees echter bedacht op obstakels zoals fuiken, paaltjes en boeien. Verder: bij voorkeur niet alleen de plas op en liefst met een reddingsvest om. **Bedenk dat niemand je ziet als er iets gebeurt en dus niemand je helpt!**

Resumerend

- **Je bent zelf verantwoordelijk voor je eigen veiligheid op het water**
- **Bereid je goed voor voordat je gaat varen**
- **We varen op water dat in de winter zo koud is dat je snel onderkoeld raakt als je er in valt. Daarnaast is er het risico van een cold-shock**
- **Ken de diverse soorten regels, zowel die van de vereniging als landelijke voor de geluidsseinen, de lichten en de borden**
- **De Vlietlandplas kent specifieke risico's evenals de toegang tot de plas**
- **Houd je aan de regels. Ze zijn er niet voor niets!**
- **Overschat je capaciteiten niet**

8.7. De stuurman/vrouw

Bij boten met stuurman/vrouw draagt deze als schipper zorg voor:

- De veiligheid van roeiers, de boot en van mede watergebruikers. De stuurman observeert daartoe continu wat er rond de boot gebeurt of kan gaan gebeuren. Denkt vooruit
- De koers van en het manoeuvreren met de boot
- Het geven van duidelijke commando's aan de roeiers die deze blindelings opvolgen
- Het in voorkomende gevallen assisteren van de coach. De stuurman moet begrijpen welke oefeningen een coach/instructeur opdraagt en hem/haar daarbij ondersteunen. Hij/zij fungeert als intermediair tussen de coach/instructeur en de roeiers.

Stuurlieden moeten dus niet alleen goed kunnen sturen, zij moeten ook over een goed gezichtsvermogen beschikken, de commando's kennen, en overwicht over de ploeg hebben. Ze moeten wind-, weers- en water omstandigheden kunnen inschatten, de relevante bepalingen uit het Binnenvaart-Politie-Reglement kennen, en de bepalingen met betrekking tot het te bevaren water.

Bij boten zonder stuurman/vrouw geeft de boegroeier de commando's en is verantwoordelijk voor koers en veiligheid. Heeft de boot een roer dan wordt dit door een voet van veelal de boegroeier bediend (voetenroer). Is er geen roer dan wordt er met de riemen gestuurd. De boeg neemt daarmee de rol van de stuurman over.



*Head of the River op de Amstel. Tijdrace.
Veel bochten, veel andere ploegen.
Inhalen of ingehaald worden*

8.8. Sturen

Er dient zo gestuurd te worden dat een boot rechtuit vaart. Allerlei invloeden zijn er de oorzaak van dat een boot hiervan afwijkt (wind, stroming, ongelijk trekken aan stuurboord en bakboord, gebreken aan de boot). Wanneer een boot van het rechtuit varen afwijkt of bij bochten in het vaarwater dient er gestuurd te worden. Soms is een zekere zig zag koers nuttig: als een kleine stuurman door zijn grote roeiers een blinde hoek heeft. Daardoor ziet hij anders geen tegenliggers.

Wanneer er gestuurd wordt komt het roer onder een hoek op de lengteas van de boot te staan. Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de vaarrichting van de boot verandert, maar heeft ook een remmend effect op de snelheid én een storende invloed op de balans. Beide laatste effecten worden groter naarmate de uitslag van het roer groter is. Het is dus zaak tijdig te reageren als de boot van de koers af gaat wijken en rustig te corrigeren op het moment waarop dit merkbaar wordt. De oorspronkelijke koers kan dan met een zeer kleine roeruitslag hernomen worden. De boot draait na een stuurmanoeuvre nog iets door in de stuurrichting, zodat het trekken aan het stuurtoew tijdig beëindigd moet worden. Vooral in wedstrijden moet de stuurman hierop zeer beducht zijn. Als hij laat reageert, gaat hij zigzaggend over de baan met veel remmende roeruitslag en een verlengde baan.

Wanneer sturen

Om het roer te kunnen gebruiken heeft een boot snelheid nodig; bij weinig vaart zal de boot dus ook minder sturen dan bij een hogere snelheid. De boot stuurt het best bij een kleine roeruitslag. Kleine koerscorrecties dienen alleen na de uitzet plaats te vinden. De werking van het roer is dan het grootst (de snelheid is dan maximaal) en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Moet er een grotere koerscorrectie gemaakt worden, trek dan met een niet te grote en constante kracht aan één van de stuurtoewtjes. Een roeruitslag van meer dan 30° geeft nauwelijks meer sturend effect en remt de boot slechts af. Hoe langzamer de boot vaart, hoe meer men de roeiers bij het sturen moet inschakelen.

Altijd sturen?

Wanneer de koerswijziging zo groot is, dat die niet alleen door de werking van het roer tot stand gebracht kan worden of niet snel genoeg tot stand gebracht kan worden, dient de stuurman de roeiers mee te laten sturen door één van de boorden harder te laten trekken: "bakboord best/stuurboord sterk". Bij nog grotere koerswijzigingen laat de stuurman lopen, met daarna "houden" aan één boord, eventueel gevolgd door "rondmaken" over dat boord.

De stuurtoewtjes



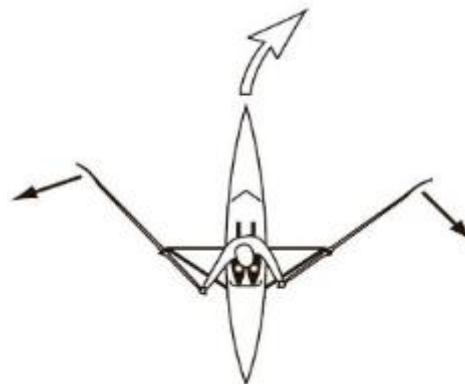
Om goed te kunnen sturen dienen de stuurtoewen strak gespannen te zijn en te blijven. Ze worden op een zodanige plaats vastgehouden dat de stuurman er voldoende macht over heeft en zonder overbodige bewegingen te maken het roer kan bedienen. Nooit mogen de stuurtoewen door het water slepen. Let op gekruiste stuurtoewen. Stuurtoewtjes niet om het lichaam leiden maar onder het zitvlak doorhalen i.v.m. de veiligheid bij eventueel omslaan. Wanneer er "gestreken" wordt, moet de stuurman de touwen strak houden, omdat het roer anders dwars op de vaarrichting komt te staan en remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met grote kans op schade.

Het zitten

Een stuurman moet stilzitten zodat de balans van de boot niet wordt verstoord en in het midden van de boot zodat het schip recht ligt.

Het sturen van ongestuurde boten

In ongestuurde boten moet(en) de roeier(s) zelf sturen. Als er geen roertje is moet dat met de riemen. Met de riem in de binnenbocht maak je een kortere haal, met minder kracht. De riem in de buitenbocht blijft een volledige en krachtige haal maken. De in- en uitpik blijven gelijktijdig. Als gevolg hiervan zal de boot een bocht maken.



Sturen in een C-1, 1x of 2x

Resumerend:

- **Tijdig en zo weinig mogelijk sturen. Slechts voor beperkte koerswijzigingen**
- **Grotere koerswijzigingen door "best" te geven, te "houden" of "rond" te maken**
- **Een roer doet alleen iets als we vaart hebben**
- **Bij strijken het roer recht houden met de stuurtoewtjes strak**
- **Stil zitten als stuur, in het midden van de boot!**

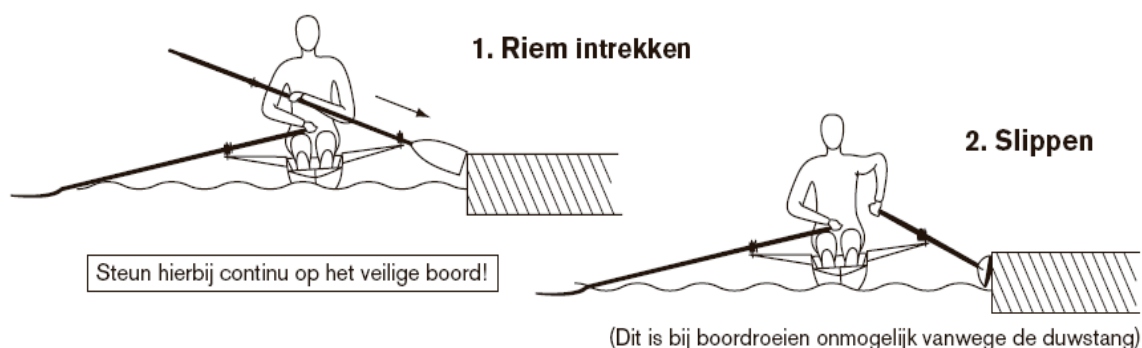
8.9. Wegkomen vanaf het vlot

Bij het weggkomen van het vlot kunnen we de volgende stappen onderscheiden:

1. De stuurman gaat na of alle roeiers gereed zijn om te gaan roeien: "Boeg klaar twee klaar etc."
2. Is de vaarweg vrij? De stuurman of als die er niet is de boegroeier verkent dit. De stuurman vraagt eventueel aan de slag of er geen boten aankomen
3. Zijn de riggers vrij van het vlot? Eventueel iets naar de waterzijde (laten) overhellen om dit voor elkaar te krijgen
4. Houd beide riemen in de waterhand en geef op het commando "uitzetten gelijk nú" met de walhand een stevige duw tegen het vlot. Bij gestuurde boten helpt de stuurman bij het uitzetten
5. Na het uitzetten is de boot veelal nog niet ver genoeg van de wal om te kunnen roeien. Er zijn twee methoden om dit te bereiken:
 - Trek de riem aan de vlotzijde in, zet de bladtip tegen het vlot en duw de riem weer naar buiten waardoor de boot verder uitgezet wordt
 - Trek de riem aan de vlotzijde langs je lichaam (*slippen*) en zet het blad tegen de rand van het vlot. Door de riem weer loodrecht op de boot te trekken kan je de boot verder uitzetten. (Je kunt vanuit de uitgangssituatie ook "opzij roeien", het zogenaamde "krabben")
6. Bij beide methodes dien je goed "veilig board" te houden voor de stabiliteit van je boot. Als de boot voorzien is van riggers met duwstangen kan de riem niet volledig langs zij getrokken worden en ben je dus aangewezen op de methode van het intrekken van de riem aan de vlotzijde

Commando's

| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Uitzetten ... gelijk</i> | Alle roeiers pakken met één hand de walkant beet |
| <i>... nú</i> | Iedereen duwt gelijk en met kracht met één hand de boot van het vlot af. |
| <i>veilig boord</i> | Leunen over het boord waarvan het blad plat op het water ligt (drijfvermogen) om de boot stabiel te laten liggen. Het handvat van deze riem wordt op het bovenbeen gedrukt terwijl er licht op gesteund wordt. Dit kan ook bij boordroeien als de roeiers samenwerken. |



Veilig boord maken bij het uitzetten

Resumerend:

- **Voordat je uitzet, checken of iedereen klaar is om te gaan roeien, goed uitkijken of de vaarweg vrij is**
- **Riggers vrij van het vlot**
- **Balans in de boot houden, naar het "Veilige boord" overhellen, eerst daarna uitzetten.**

8.10. Commando's bij het roeien

Is eenieder gereed om te gaan roeien dan gebruiken we de onderstaande roeicommando's om te komen waar we heen willen.

| | |
|---|--|
| <i>slagklaar maken slagklaar af</i> | Wegroeien. De inpikhouding aannemen, dus geheel oprijden, de bladen plat op het water. Bij "slagklaar" de bladen verticaal draaien, in het water laten drijven. Bij "af" beginnen de roeiers te roeien. |
| <i>laat lopen</i> | Ophouden met roeien. De stuurman/boegroeier geeft het commando <ul style="list-style-type: none"> • "laat" bij de inpik. • "lopen" bij de uitpik van dezelfde haal. De roeiers maken de haal af, draaien het blad horizontaal en drukken het handvat naar beneden. De armen en benen worden gestrekt, de boot wordt zo in balans gehouden. Het blad blijft daarmee vrij van het water. |
| <i>bedankt</i> | Einde van alle actie. De roeiers blijven ontspannen zitten, de armen gestrekt, het blad wordt plat op het water gelegd. |
| <i>vastroeien bakboord nú of houden bakboord nú</i> | Draaien van de boot naar bakboord. Bij deze commando's, veelal voorafgegaan door het commando "laat lopen", worden de bladen aan het genoemde boord of beide boorden half opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden geleidelijk verder opgedraaid tot verticale stand naarmate de boot vaart verliest. Overhellen naar het boord waaraan gehouden wordt. Grote druk op de bolle zijde is slecht voor dollen en riemen. |



| | |
|--|--|
| <i>stoppen!</i> | <p>Boot stilleggen. De bladen geheel verticaal onder water houden waardoor een maximale weerstand tegen het blad ontstaat. Het commando wordt toegepast in noodsituaties bijvoorbeeld om een aanvaring te voorkomen. Bij het varen met grote snelheid wordt het commando voorafgegaan door het commando "<i>houden beide boorden..... nú</i>".</p> |
| <i>strijken gelijk nú</i> | <p>Achteruit varen. Dit kan op twee manieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het (de) blad(en) met de bolle zijde naar de achtersteven draaien. Bij "<i>nú</i>" tegen het (de) handvat(ten) gaan duwen (in plaats van er aan te trekken) waardoor de boot achteruit gaat varen. Deze manier wordt binnen Rijnland het meeste gebruikt. 2. Bladen in de normale verticale stand met de handen vlak voor het lichaam. <p>De roeiers maken korte haaltjes achteruit, dus duwend In principe gebeurt dit zonder of met een beetje oprijden en enigszins voorzichtig. Tijdens het bewegen van de bladen boven water deze een beetje in de strijkrichting opgedraaid houden. Daarmee "happen" ze geen water, blijven ze boven water. We houden de bladen net boven water of laten ze slifferen over het water, voor een maximale controle. Roer recht en stuurtouwen bij strijken strak houden zodat het roer niet omklapt.</p> |
| <i>bakboord best/ stuurboord sterk</i> | <p>Bocht maken. Aan het genoemde boord wordt harder getrokken dan daarvoor of de roeiers maken een verre inzet, aan het andere boord wordt minder getrokken. Ook bij strijken kan sterk/best geroeid worden.</p> |
| <i>.... en gelijk</i> | <p>Weer rechthout varen. Aan beide boorden wordt weer even hard getrokken/ gestreken.</p> |
| <i>spoelhaal nú</i> | Roeien zonder kracht te zetten. |
| <i>lichte haal nú</i> | Roeien met kracht zetten. |
| <i>strong paddle nú (sterke haal)</i> | Roeien met veel kracht, maar niet maximaal. |
| <i>harde haal nú</i> | Roeien met maximale kracht. |

Draaien vanuit stilstand

Als we op de plaats willen draaien (bv om te keren) gaan we "*rondmaken*". Dit doen we door afwisselend met korte haaltjes om en om aan één boord te strijken en vervolgens aan het andere boord te halen. Wanneer er slechts een beperkte manoeuvreerruimte is moet men gelijktijdig "*halen*" en "*strijken*", zonder op te rijden. Dit is echter een langdurige operatie, waarvoor vaak niet voldoende tijd is, hetzij door wind, stroom of scheepvaart. Deze wijze van "*rondmaken*" is voor de boot minder goed.

| | |
|--|--|
| <i>over stuurboord rond nú</i> | <p>Boot op de plaats laten draaien. Alle roeiers gaan in de uitpik houding zitten. Rondmaken begint altijd met een strijken aan het genoemde boord. Op het uitvoeringscommando "<i>nú</i>" begint stuurboord een strijkhaal te maken (eventueel met wat oprijden). Bakboord beweegt (rijdt) mee (bij scullen: de bakboordriemen bewegen mee) en begint op het moment dat de strijkhaal is afgelopen een gewone haal te maken. De bladen aan stuurboord en bakboord zijn dus beurtelings in het water. De niet actieve bladen bewegen zich vlak boven, of rusten net op het water om de stabiliteit van de boot te vergroten.</p> |
| <i>stuurboord halen/strijken nú</i> | <p>Op het genoemde boord wordt op het uitvoeringscommando "<i>nú</i>" geroeid of gestreken met korte haaltjes, zonder op te rijden. De bladen van het andere boord worden plat op het water gehouden (in haal/strijk stand).</p> |

Oefeningen tijdens het roeien

Om de roeitechniek, het gelijk roeien van de roeiers te verbeteren bestaan er verschillende oefeningen. De brochure "Handen aan de boot" van de KNRB geeft meer informatie over roei instructie en oefeningen. Ze is te vinden op de Rijnland [website](#) onder Vereniging – Openbare Bibliotheek.

Een bekende oefening is het roeien met "derde stop":

| | |
|--|---|
| <i>opgelet, 3^e stop, na ...</i> | De roeiers stoppen de roeibeweging na het inbuigen: armen en benen zijn gestrekt. |
| <i>nú</i> | |
| <i>go</i> | Op dit commando gaan de roeiers weer door met bewegen. |

8.11. Veilig het water op



Roeiers: veilig het water op!

provincie **HOLLAND**
ZUID

Varen
Doe je Samen!

10 tips voor veilig varen

- 1. Zorg dat je gezien wordt**
Draag opvallende kleding; liefst fluorescerend geel of oranje.
- 2. Kijk vaak achterom**
Kijk niet alleen vaak, maar ook goed.
Zorg dat je overzicht hebt.
- 3. Houd stuurboord wal**
Houd altijd stuurboord, ook onder (smalle) bruggen.
- 4. Vaar een duidelijke koers en snelheid**
Zorg dat andere schepen duidelijk zien dat je laat lopen of weer oppakt.
- 5. Houd rekening met de dode hoek van binnenvaartschepen**
Soms ben je honderden meters vóór een schip slecht zichtbaar.
Tip: Zie je de stuurhut, dan kan de schipper jou ook zien.
- 6. Stop op een veilige plek**
Zorg als je stopt dat je aan de kant ligt en stop niet in een bocht of vlakbij een brug.
- 7. Laat schepen gemakkelijk passeren**
Gaat een schip harder dan jij, zorg dan dat hij snel op een overzichtelijke plaats kan inhalen.
- 8. Let op de bruglichten**
Gaat de gele lamp boven een bruggat uit volg dan de zijlichten.
- 9. Roei niet bij slecht zicht**
Roei niet in de schemering of het donker en niet bij mist.
- 10. Mijd het schroefwater van binnenvaartschepen**
Een manoeuvrerend schip kan zomaar gas geven en je meters opzij duwen.

19 01 01811





In dit hoofdstuk worden situaties besproken die het gevolg zijn van wind en scheepvaart. Maar ook die het gevolg zijn van je eigen vaargedrag. De provincie Zuid Holland, samen met de campagne "Varen doe je samen" geven de 10 tips voor roeiers.

In het volgende worden deze tips waar nodig verder uitgediept. Daarna komen er enkele aanvullingen aan de orde, zoals de gevolgen van wind en hoe te handelen bij onoverzichtelijke situaties. Er is hierbij één doel: **veilig varen, het voorkomen van ongelukken**. Het zonder averij weer terug komen is belangrijker dan het wat sneller afleggen van het parcours door binnenbochten te nemen of nog net een boot in te halen

Ad 1. Zorg dat je gezien wordt

Bij Rijnland zorgen we ervoor dat zowel de slag, de boeg als de stuurman gele felgekleurde kleding dragen.

Ad 2. Kijk vaak achterom

Kost het moeite overzicht te krijgen en te houden bij ongestuurd varen? Probeer dan met een spiegeltje te gaan varen. Er zijn vele mogelijkheden. Zoek uit wat voor jou optimaal is. Roeiers waarschuwen de stuurman voor oplopers, maar de stuurman kijkt zelf ook regelmatig achterom. In boten zonder stuurman kijkt de boeg geregeld om.

Ad 3. Houd stuurboord wal

Het BPR geeft aan dat anderen dan voldoende ruimte moeten geven. Als alle vaartuigen aan stuurboord varen hebben ze weinig last van elkaar, is er geen risico elkaar aan te varen. Houd rekening met vissers langs de kant, mits de scheepvaart dit toelaat.

Ad 4. Vaar een duidelijke koers en snelheid

Ze moet duidelijk, dus voorspelbaar zijn. Dat voorkomt verrassingen voor anderen. Plotselinge koerswijzigingen en een zig-zag koers vergroten de risico's.

Om op grotere watervlakten zoals meren geen onnodige omwegen te maken richt de stuurman/-vrouw zich op een vast punt op het land. Daardoor kan de koers van de boot constant in het oog gehouden worden.

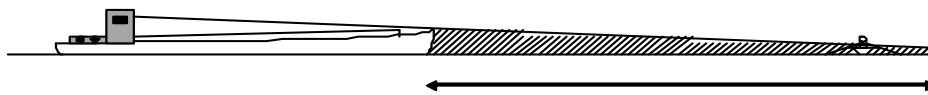
Soms is een zekere zig zag koers nuttig: als een kleine stuurman door zijn grote roeiers een blinde hoek heeft. Daardoor ziet hij anders geen tegenliggers.



Vlietheed. Optimale koersen?

Ad 5. Houd rekening met de dode hoek van binnenvaartschepen

Ongeladen, hoog op het water liggende vrachtschepen hebben een zogenaamde "dode hoek" voor de boeg van het schip in de koerslijn. Deze kan en mag wel 350 meter lang en 50 meter breed zijn. De schipper kan jou, als je daar vaart, niet zien. **Het in de dode hoek blijven varen is daarom gevaarlijk**. Als jij de schipper kunt zien kan hij jou ook zien.



Dode hoek voor de schipper van het vrachtschip

Ad 6. Stop op een veilige plek

Zorg dat anderen je kunnen zien en dat je niet in de weg ligt.

Ad 7. Laat schepen gemakkelijk passeren

Er bestaat geen "recht op inhalen": je mag alleen inhalen als dat veilig mogelijk is. **Een schip dat wordt ingehaald is verplicht om mee te werken aan de inhaalmanoeuvre**. Het moet indien nodig ruimte geven en snelheid minderen.

Een roeiboot wordt in het algemeen aan bakboordzijde ingehaald. Een groot schip vaart in de vaargeul en wordt meestal aan stuurboord gepasseerd.



Als je zelf gaat inhalen en het schip voor je laat veel ruimte aan stuurboord, is het vaak veiliger om aan stuurboord voorbij te lopen, zodat je niet over de as van het vaarwater heen hoeft. Volgens de reglementen is dit gewoon toegestaan en ook nu moet het schip dat wordt ingehaald meewerken.

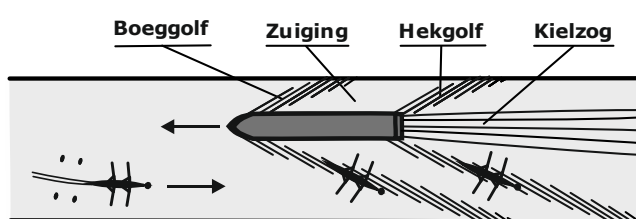
Hoe sneller een schip is gepasseerd, hoe veiliger dit is. Blijf niet naast of vlak voor een ander schip varen.

Vaar alleen met roeiboten naast elkaar als er geen andere schepen in de buurt zijn. Niet in onoverzichtelijke bochten. Wees je bewust van mogelijke tegenliggers.

Loopt een schip op je in, schat dan in waar het inhalen plaats gaat hebben. Is het vaarwater daar smal, is er voor je boot weinig ruimte, zorg dan door het aanpassen van je snelheid dat het passeren op een meer geschikte plek plaats gaat vinden, zodat het passeren veilig kan geschieden. Zorg dat je zichtbaar blijft voor de inhalende schipper en dat hij begrijpt wat je aan het doen bent. Geef voldoende ruimte.

Vrachtschepen hebben veel ruimte nodig om te manoeuvreren. In bochten zwaaien ze uit; lege schepen vangen veel wind, zodat de schipper dit soms moet corrigeren door "op te sturen". Daardoor vaart een ongeladen vrachtschip soms scheef in het vaarwater. Ook bij het in- en uitvaren 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, bruggen of de aanloop naar sluizen. **Geef de beroepsvaart de ruimte.**

Wordt men gepasseerd door schepen die een hoge "boeggolf" of "hekgolf" trekken zodat men er niet doorheen kan varen zonder veel water binnen te krijgen, dan moet men "laten lopen". Vervolgens de boot bijdraaien evenwijdig aan de golf, de bladen plat op het water houden, het boord waar de golf tegenaan komt optillen. (commando: *bakboord/stuurboord uithouden*). De golf slaat dan niet naar binnen. Wanneer de golven kleiner zijn, kan men die het beste nemen door er met de voorsteven loodrecht in te sturen. Het commando "Hoog scheren" wordt dan gegeven zodat de riemen het water niet raken.



Passeren van een groot schip met veel golven

Speciale aandacht verdient de door grote schepen veroorzaakte "zuiging" naast het schip. Dit is de stroming die tijdens de passage van vooral vrachtschepen optreedt. Het waterpeil daalt dan tijdelijk. Vervolgens stort de hekgolf zich als een vloedgolf met kracht op de oevers. De zuiging zorgt ervoor dat men eerst naar het (vracht) schip toe wordt gezogen. De hekgolf heeft het tegenovergestelde effect: het zet de roeiboot richting oever.

Houdt dus voorbij varende schepen op afstand, maar nader de wal ook niet te veel. Boten die aan een steiger of vlot liggen, worden afgehouden om schade te voorkomen. In een kanaal waar de oever de golven terugkaatst en bij het passeren van schepen ontstaat "kruisdeining".

Commando's bij hoge golven

| | |
|--------------------------------------|--|
| <i>bakboord/stuurboord uithouden</i> | Golven buitenboord houden door één boord hoog te houden. De riemen liggen plat op het water voor de stabiliteit van de boot. De hendels van het genoemde boord worden omhoog getrokken zodat dat boord omhoog komt en de golf onder de boot doorloopt in plaats van in de boot te komen |
| <i>hoog scheren</i> | De bladen niet tegen golven aan laten komen. Tijdens het oprijden gaan de bladen hoger dan normaal boven het water. |

Ad 8. Let op de bruglichten

Gaat het gele licht in midden van de brug uit? De brug gaat open. Dus er niet onderdoor varen. Let op de andere bruglichten en eventuele tegenliggers.

Zie het hoofdstuk 8.5 "Borden, betonnen, lichten bij bruggen en verlichting".



Ad 9. Roei niet met slecht zicht

Het hoofdstuk 5.3 "Vaarverbod" geeft aan wanneer en wel en niet gevaren mag worden. Het stoplicht op de [website](#) geeft actuele informatie.

Ad 10. Mijd het schroefwater van binnenvaartschepen

Het varen achter een groot schip is riskant. Het "kielzog", het "schroefwater", dus de stroming veroorzaakt door de schroef en roer, kan je roeiboot grijpen en tijdelijk onbestuurbaar maken!

Attentiesein

Schippers kunnen bij dreigend gevaar met de luchthoorn een "attentiesein" geven. Dat is een lange stoot van ongeveer 4 seconden. Zo'n signaal kan ook voor jouw roeiboot bestemd zijn. Reageer dan alert en geef andere vaarweggebruikers de ruimte. Beter nog: **probeer attentieseinen te voorkomen.**

Wind

Waait het stevig en staan er hoge golven, stuur dan zo veel mogelijk of loodrecht of recht in de golven, zodat er zo min mogelijk water naar binnen komt. Zoek op groot water zo veel mogelijk de hoge wal op ("hoge wal" is de oever waar de wind vandaan komt).

Rondmaken doen we bij veel wind "met de kop door de wind" dus met de boeg richting wind. Omdat halen met meer kracht geschiedt dan het strijken, waaien we niet richting lager wal ("lager wal" is de oever waar de wind naar toe waait).

Als je wilt stilliggen terwijl het hard waait, probeer dan uit de wind te gaan liggen. Is dit niet mogelijk, dan kun je het beste met de boeg recht in de wind gaan liggen en de roeiers met lichte haaltjes ("klapjes") de boot op de plaats laten houden.

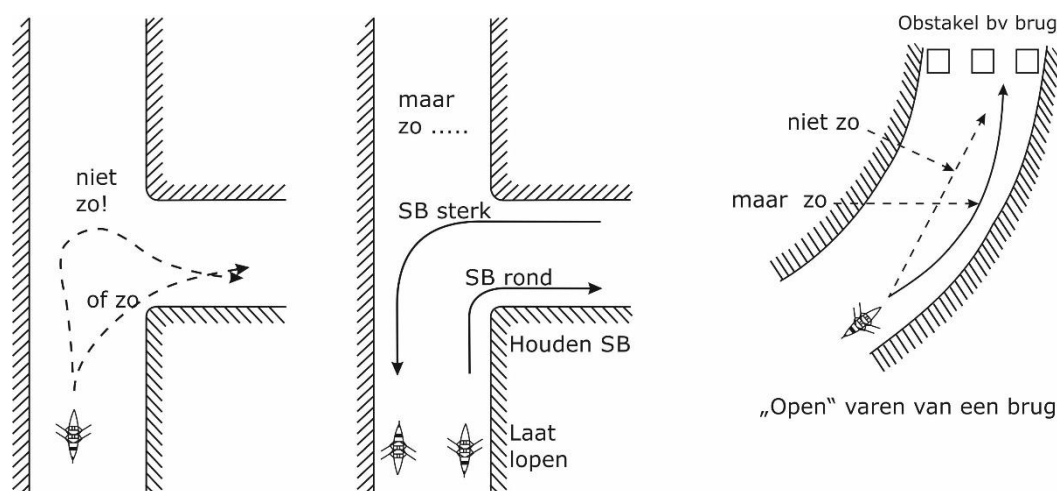
Op rechte stukken heeft dwarswind veel invloed. door de continue zijwaartse druk. Er moet schuin tegen de wind in gestuurd worden om rechthoekig over het water te gaan. Hoe minder voorwaartse snelheid, hoe sterker dit effect. Let vooral op bij bruggen en dukdalven, en bij het aanleggen. Houd bij langzaam varen en stil gaan liggen voldoende ruimte zodat je niet in de kant waait. Zorg ervoor bij veel wind nooit aan de lager wal te geraken. Hier weggelaten is veelal zeer moeilijk, de kans op schade is groot. Neem daarom zeer tijdig maatregelen. Schat bij veel wind alvorens te vertrekken de capaciteiten van de bemanning in. De sterkte en richting van de wind, de kracht van de roeier(s) en de ervaring van de stuurman/vrouw spelen allemaal mee, maar dat maakt sturen juist interessant!

Onoverzichtelijke situaties

- **Let op de bruglichten.** Gaat het gele licht boven een bruggat uit volg dan de zijlichten
- **Maak niet rond binnen 100 meter van een brug. Ga niet stilliggen onder een brug.** Ook niet om te stoppen of voor de regen te schuilen of een jasje aan te trekken! Provinciale Waterstaat vraagt dit aan roeiers omdat slechts dan de brugwachter op afstand zicht kan houden op de situatie rond de brug en gevaarlijke situaties worden vermeden
- **Zorg bij het doorvaren van een vernauwing (brug of zijslot) altijd, dat je er recht voor komt te liggen (open varen).** Dan is er sprake van **zien en gezien worden** van en door eventuele tegenliggers. Daarnaast: in een smal bruggat valt weinig meer te sturen, zeker als je ook nog moet laten slippen
- **Verminder bij onoverzichtelijke situaties snelheid** en vraag, of de boeg mee uitkijkt. Houd er hierbij rekening mee dat een boot die geen vaart meer heeft ook niet meer reageert op het roer
- Zorg dat bij een bocht de snelheid zo laag is dat je tijdig voor een obstakel kunt stoppen.



Slippend onder een brug door varen



Voorbeelden onoverzichtelijke situaties

Commando's onoverzichtelijke situaties

| | |
|--|---|
| <i>pas op de riemen</i> | Waarschuwing: gevaarlijke situatie voor de riemen. De roeiers kijken naar hun bladen en bepalen of het nodig is de riemen in te trekken of niet. Bijvoorbeeld bij wrakhout of als iets rakelings wordt gepasseerd. |
| <i>riemen intrekken nú</i> | Passeren nauwe doorgang. De roeiers trekken hun riem(en) door de dol naar binnen toe, loodrecht op de boot (de boot wordt hierbij wel instabieler). |
| <i>riemen uit klaar om te slippen</i> | Riemen weer in de dol(len) schuiven. Waarschuwing dat er dadelijk geslipt moet gaan worden. Bijvoorbeeld omdat er een smalle doorvaart in aantocht is, of omdat er aan een hoge wal gaat worden aangelegd. Bij riggers met drukstangen kan er niet worden geslipt, we trekken de riemen dan in door het commando "riemen intrekken" te geven. |
| <i>slippen beide boorden</i> | De riemen langszij brengen. De roeiers maken de haal af en laten de riem(en) langs zij komen waarbij het blad, indien mogelijk, vrij van het water wordt gehouden. Riemen dus blijven vasthouden. De boot wordt instabieler. Het commando "slippen" wordt veelal voorafgegaan door het commando "laat lopen". |
| <i>riemen uitbrengen</i> | Riemen weer loodrecht op de boot gaan houden door die roeier(s) waarbij de beperking is opgeheven. Weer gaan bijdragen aan de balans van de boot. |

Resumerend:

- **Roeiers varen aan stuurboordwal**
- **Zorg voor een goede zichtbaarheid van je ploeg**
- **De koers is "voorspelbaar": je geeft hem duidelijk aan en houdt hem vast**
- **Inhalen doe je alleen als er ruimte is en er geen risico's zijn**
- **Word je ingehaald dan werk je actief mee aan het veilig gepasseerd worden**
- **Bij het passeren van schepen met kleinere golven er recht in sturen. Bij hoge golven "laten lopen" en er evenwijdig aan gaan liggen. Niet te dicht bij schip én wal komen**
- **Vermijd in de "dode hoek" van een leeg vrachtschip te varen**
- **Bij een attentiesein reageer je alert en voorkom je herhaling**
- **Hoe meer wind, hoe gevaarlijker de lage wal. Daar dus wegblijven!**
- **Schat bij veel wind voor vertrek de capaciteiten van je bemanning in**
- **Maak niet rond binnen 100 meter van een brug. Ga niet stilliggen onder een brug**
- **Stop op een veilige plek, aan de kant en niet binnen 100 meter van een brug**
- **Vernauwingen, bruggen, die "varen we open" en we passen onze snelheid aan**
- **Een stuurman anticipeert op wat er gaat en kan gaan gebeuren zorgt zo voor rust en controle, ook bij moeilijke omstandigheden**



8.12. Aanleggen

Om goed aan te leggen roeit men lage snelheid naar de wal of de aanlegplaats onder een hoek van $\pm 30^\circ$, met de punt van de boot gericht op die plaats waar men de boot wenst aan te leggen. Bij kleinere boten is de hoek wat groter dan bij langere: kleine draaien gemakkelijker. Kom altijd zo aan dat de boot het vlot niet raakt.

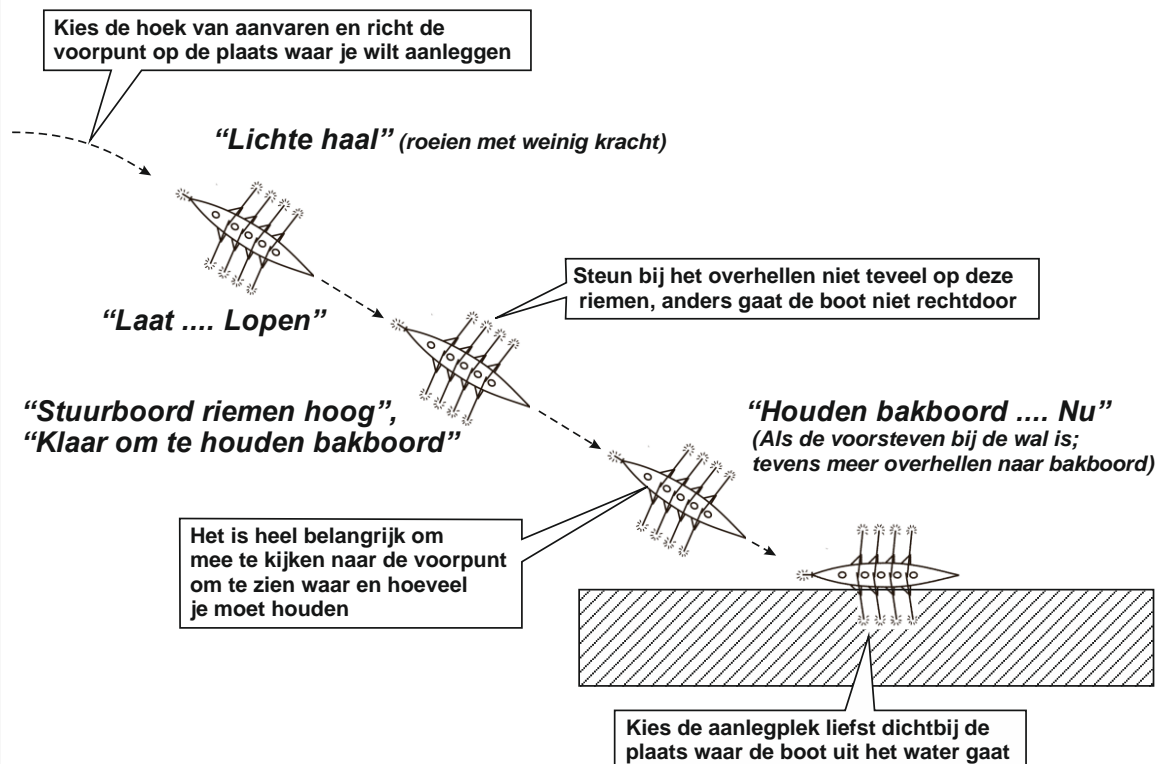
Laat minimaal 20 meter uit de kant lopen, zodat je ruim de tijd hebt. Bereid de ploeg voor: "Riemen aan stuurboord hoog, klaar om te houden bakboord". Een enkele meter uit de kant geef je het commando "Houden". Daarbij hellen de roeiers over naar de waterkant **zodat de riemen vrij van het vlot blijven**. De boot mindert door het houden vaart en draait van het vlot af zonder het te raken.



Riemen aan stuurboord hoog,
Klaar om te houden aan bakboord.

Corrigeren kan in C-materiaal en wherry's met het roer (het is groot en heeft ook bij een geringe snelheid nog effect). Gaat het draaien te snel, dan stuur je naar het vlot. Als je te weinig draait stuur je van de wal af. Corrigeren kan ook door bij het houden het blad meer of minder verticaal te draaien en meer of minder over te hellen naar de waterkant. Bij een perfecte aankomst lig je 30 cm uit het vlot en evenwijdig er aan stil. Als je niet goed uit komt stop dan tijdig: "houden beide boorden" en begin opnieuw.

| | |
|----------------------------|---|
| Riemen aan stuurboord hoog | De riemen aan het genoemde boord worden hoog gehouden zodat ze het vlot/een obstakel niet gaan raken. Alle roeiers hellen over naar bakboord en houden de stuurboord riemen hoog boven het water. |
| Overhellen naar bakboord | Voorzichtig overhellen naar bakboord. De stuurboord riemen komen hoog boven het water. Bij scullen: handen bij elkaar houden. |



Koersen en commando's bij het aanleaaen

Aankomen met wind

Observeer alvorens aan te gaan leggen goed waar de wind vandaan komt en hoe sterk die is. Wind heeft weinig invloed op de keuze van de hoek van aankomst.

Bij wind mee: vaar langzaam en laat vroeg lopen. Bij een stevige wind mee leggen we niet aan: je vaart vermindert nauwelijks als je laat lopen, je boot gaat bij het houden niet stilliggen. We kiezen bij veel wind voor het tegen de wind aanleggen.

Bij tegenwind: hou de vaart er goed in, laat pas zo laat mogelijk lopen. Bereid je ploeg goed voor omdat alle acties nu sneller na elkaar moeten gebeuren.

Bij dwarswind: je boot kan "verleieren" (dwars wegdrijven) als je langzaam vaart. Vaart houden maakt het aanleggen gemakkelijker. Bij aankomen aan de lage wal zorg je dat je wat verder van het vlot wegblijft. De wind helpt het laatste stukje. Bij aankomen aan de hoge wal moet je proberen dicht bij het vlot te blijven tijdens het houden.

Opmerkingen bij het aanleggen

- Kies je hoek van 30° op een beperkte afstand van het vlot. Je hoeft dan nog maar enkele halen te varen en verleiert daarmee bij wind weinig
- Bij te vroeg houden haal je het vlot niet (veel steunen op het veilige boord met de riemen aan één kant hoog is ook houden!)
- De boot, de riggers en de riemen aan de walzijde mogen het vlot niet raken. Als riemen over het vlot schuren slijten ze snel. Kunststof riemen leggen we bij voorkeur met **de bolle kant van het blad boven** op het vlot. Veel riemen hebben een zwarte beschermrand
- Aankomen kan ook strijkend, dit gaat op exact dezelfde wijze. Bij gestuurde boten het roer recht houden en de stuurtoewtjes strak.

Resumerend

- **De uitgangspositie, de koers en snelheid om aan te gaan leggen bewust kiezen**
- **De ploeg goed voorbereiden op wat gaat komen: dat geeft rust en controle**
- **De stuurman kijkt naar de voerpunt van z'n boot en bepaalt zo het moment van houden, hoe veel er gehouden en overgeheld wordt**
- **Kom je verkeerd uit: niet doormodderen maar opnieuw proberen**
- **De boot raakt de wal niet (zowel riemen als riggers)**
- **De riemen blijven vrij van de wal en het vlot totdat we stilliggen. Dan leggen we ze pas neer**



9. Weer aan de wal



Weer aan de wal liggend wordt er uitgestapt, de boot uit het water gehaald en schoongemaakt. Daarna wordt boot, de riemen en alle losse spullen weer in de loodsen opgeborgen. Is er een defect of schade dan wordt deze gemeld. Ben je de laatste die vertrekt? Dan sluit je het gebouw af.

Uitstappen

Het uitstappen geschiedt op dezelfde wijze als het instappen, alleen in omgekeerde volgorde. Voordat de roeiers uitstappen stapt de stuurman uit en worden de overslagen van de dollen aan de waterzijde geopend want dan kan je er nog gemakkelijk bij.

Commando: "uitstappen gelijk één twee drie"

| | |
|-------------------------------|---|
| <i>uitstappen gelijk</i> | Waarschuwingscommando: er gaat door alle roeiers gelijk uitgestapt worden. De roeiers houden met één hand hun riem(en) vast, met de andere de rigger aan de walzijde en het vlot. Is daar geen rigger, dan het boord aan de walzijde. De voeten zijn los van de voetenplank. De voet aan de waterzijde wordt op het emplacement/opstaplankje tussen de slidings geplaatst. |
| <i>één</i> | De roeier zit klaar met de voet aan de waterzijde tussen de slidings. De roeier buigt voorover en komt omhoog. |
| <i>twee</i> | De voet aan de walkant wordt op de wal gezet, "voorbij" de rigger. |
| <i>drie</i> | Het gewicht van de roeier wordt overgebracht naar de voet op de wal, het andere been wordt bijgetrokken. |

Wanneer je moeite hebt met uitstappen, plaats dan de uiteinden van de handles van de riemen tegen elkaar. Je kunt deze nu met één hand vastpakken en je aan beide riemen optrekken.



Uitstappen met "optrekken aan de riemen"

9.1. Boot weer opruimen

Uit het water halen

Na het varen, als de bemanning is uitgestapt en de riemen in de rekken bij het vlot liggen, is de volgorde: eerst de boot uit het water en in de schragen leggen om af te drogen. Daarna of tegelijkertijd door een gedeelte van de bemanning de riemen en losse toebehoren opbergen. Als het druk is geven we de boot voorrang, om de hinder voor anderen te beperken.

Het uit het water halen geschiedt in omgekeerde volgorde van het uitbrengen.

Bij wherry's, en gestuurd C-materiaal: Eerst het roer verwijderen. Na "aan de boorden" het afduwen van het achterschip, zodat de boot loodrecht ten opzichte van de wal komt te liggen volgt "schuiven..... nú". De boot wordt over de vlotrand de wal op getrokken. Ook nu: de boot recht houden zodat de huid vrij van het vlot en vlotrand blijft. De overslagen worden dicht gedaan als de boot gedraaid gaat worden. Vervolgens kan de boot opgetild en weggedragen worden of op een kar geplaatst worden. Draaien geschiedt altijd "voor de buiken". Eventuele opklapbare riggers ("klapriggers") van wherry's worden **niet ingeklapt** als daar geen noodzaak voor is.

Bij de overige boottypen gebruiken we de volgende commando's: "aan de boorden" waarop de roeiers bij hun roeiersplaats gaan staan; "in de spanten/handen aan de boot", gevolgd door "tillen gelijk nú".

Vervolgens moet de boot gedraaid worden. Als de bemanning onvoldoende kracht heeft dit "boven de hoofden" te doen geschiedt het "voor de buiken". Bij "boven de hoofden" gebruiken we het samengestelde commando "boven de hoofden, stuurboord/bakboord onderdoor..... nú". Bij scull boten aangeven welke roeiers onder de boot door moeten lopen. Hierna bevinden de roeiers zich om beurten aan het andere boord. Bij boordboten tegenover hun rigger.

Commando's

| | |
|---|--|
| <i>in de spanten/ handen aan de boot</i> | <p>Boot beetpakken. De roeiers pakken met één hand ieder het midden van een dwarsstang of wingrigger en houden de andere hand op het dichtstbijzijnde boord of rigger. Zijn er geen handige til mogelijkheden dan pakken we met elke hand een boord vast.</p> |
| <i>boven de hoofden, stuurboord onderdoor..... nú</i> | <p>Boot boven de hoofden draaien en de roeiers gaan om en om aan het andere boord staan. Met een zwaai wordt de boot van voor de buiken hoog boven de hoofden gebracht. De roeiers aan het genoemde boord lopen onder de boot door en draaien een halve slag. Allen pakken de boot vast aan de boorden, de boot zakt tussen hen in. Bij boordroeien dienen de roeiers tegenover hun rigger komen te staan. Bij scullboten om beurten aan het andere boord.</p> |

Schoonmaken

Voordat boten de loodsen in gaan wordt die eerst van binnen en van buiten schoon en droog gemaakt, liggend op singelschragen. Eventueel op een kar. Hierbij oppassen dat de huid vrij van de metalen delen van de schraag blijft, de eventuele vin de schraag niet raakt! Bedenk dat vinnetjes zeer kwetsbaar zijn en geringe verbuigingen al koersafwijkingen tot gevolg hebben.

Slidings worden met de daarvoor bestemde doekjes gereinigd van zand en slijpsel. Het voorkomt nodeloze slijtage aan slidings en wielletjes. Bovendien rijden de bankjes dan beter.

Luikjes, deksels en stoppen worden ter ontluchting open gezet, overslagen gesloten. Is de boot vies dan wordt het schoon gespoten. Is er water aanwezig dan laten we dat uit het voor- en achterschip lopen. Zo kan er bovendien geen water op/in lager gelegen boten in de loodsen gaan lekken. Bij wherry's en C-materiaal dat niet wordt omgedraaid is het handig de voorsteven iets op te tillen zodat het water zich op één bereikbare plaats verzameld en verwijderd kan worden. Gooi de droogdoeken niet op de grond, dan komt er zand in en gaan ze zich als schuurpapier gedragen. Hang ze na gebruik op in de grote loods aan de waslijnen. Zijn ze erg nat? Gebruik de wringer.

In de loodsen leggen

Als de boot gedraaid moet worden **doen we dat bij voorkeur buiten**. Het draaien kost het minste moeite als dit in de singelschragen gebeurt. Je hoeft dan niet de gehele boot te tillen en je staat in een goede til houding. Na het draaien kun je de huid eenvoudig schoonmaken. Let er bij het in de loodsen weer op de stellingen leggen op dat de riggers vrij hangen. Stickers



Draaien in de schragen



Sticker waar de boot op de stelling hoort te liggen

op de boorden geven veelal de plaats aan waar de boten op de stellingen moeten liggen en wat er eerst de loods in moet: de voor- dan wel de achtersteven.

Gebruikte commando's:

| | |
|------------------|---|
| <i>naar zee</i> | De boot wordt in de richting van de loods deuren verplaatst |
| <i>naar land</i> | De boot wordt verder de loods in verplaatst |



De boot zo ver mogelijk weer op zijn plaats krijgen door de uitschuifbare stellingen weer geheel in te schuiven. Duwen aan de stellingen, niet schuiven met het schip over de stelling. Of de wiegen geheel terug rollen. Zo blijft het gangpad vrij. Zorg ervoor dat de boot weer op dezelfde plek teruggelegd wordt als waar die lag.

Bij het opbergen van de boot en materialen is het belangrijk om alle vluchtwegen vrij te houden! Op de grond is middels kruisen aangegeven welke vlakken vrij van karretjes, opstapjes en dergelijke moeten blijven. Op deze manier blijft de nooddeur voor iedereen toegankelijk. Respecteer deze markeringen en wijs medegebruikers er op als ze zich er niet aan houden.



Vluchtwegen vrijhouden

Riemen hangen we na ze schoongemaakt te hebben terug op hun plaats, met de naam van de boot zichtbaar. In de nieuwe botenloods geven pijlen aan waar de kragen moeten rusten.

Resumerend:

- **Boten buiten van binnen en buiten afdrogen, slidings schoonmaken**
- **Luiken van de luchtkasten/taften openen**
- **Vuile schepen spuiten we die schoon voordat we ze gaan afdrogen**
- **Bij de streepjes de boten weer in de zelfde stelling leggen waar die vandaan kwam**
- **Toegang nooddeuren en gemarkeerde paden vrij laten**
- **Riemen schoonmaken en in hun rek opbergen**

9.2. Schade aan boten en (bijna) incidenten

Schade of gebreken aan boten

Klachten over de onderhoudstoestand van boten of schade die aan een boot van de vereniging is ontstaan tijdens het gebruik, dienen bij terugkomst in het digitale afschrijfsysteem gemeld te worden. Dubbel klik hiertoe op de betreffende bootnaam in de botenlijst. Voor details zie het document "Handleiding boot afschrijven", te vinden in het besloten gedeelte van de [website](#) in de leden bibliotheek. De meldingen vormen de werkljst voor onze bootsman. Verzamel alle kapotte onderdelen na een schade of aanvaring en geef deze af op de vereniging.

Bij aanvaringen en ernstige schade waarbij de boot niet meer te gebruiken is, dient het betreffende lid de commissaris materieel een nadere toelichting te verstrekken. Vooral in gevallen waar meerdere boten of andere verenigingen bij betrokken zijn. De commissaris materieel en de bootsman zorgen voor reparatie.

Schades die sterk verwijtbaar zijn worden verhaald op het verantwoordelijk lid of op de verantwoordelijke leden in geval van een ploeg. In voorkomende gevallen is hierbij het Huishoudelijk Reglement leidend. Aan sterke verwijtbaarheid moet bijvoorbeeld gedacht worden bij schades tijdens het negeren van een vaarverbod, het onterecht voorrang nemen bij een bruggat, het verkeerde bruggat nemen. Ook schades die opzettelijk niet gemeld zijn kunnen aanleiding zijn tot het verhalen van de schade. In die gevallen zal er tot het eigen risico van de botenverzekering van Rijnland gedeclareerd kunnen worden, eventueel te verhogen tot de maximale schade bij opzet of roekeloos gedrag. Bij schades veroorzaakt door andere verenigingen wordt de schade in redelijkheid en in overleg verhaald.

Als Rijnland schade verhaalt op een roeier (van ons of van een andere vereniging), dan is die meestal niet verzekerd. Sommige WA-verzekeringen dekken in dit geval eventuele schades.

Incidentmelding

Een incident wordt gedefinieerd als een ongeplande gebeurtenis met materiële en/of persoonlijke schade dan wel met een verhoogde kans daarop (een bijna-ongeluk). Een incident kan door een misser van de roeier zelf veroorzaakt worden, van de stuurman/vrouw, van de coach/instructeur of door mede watersporters. Dit kunnen roeiers zijn maar ook pleziervaart of zelfs beroepsvaart. Dergelijke meldingen kunnen helpen de provincie en andere regionale roeiverenigingen de veiligheid op en rond het water uit te bouwen, structureel in actie te kunnen komen en oplossingen te kunnen ondersteunen. Via de [website](#) van de vereniging onder veiligheid kun je incidenten melden. Je melding wordt geanonimiseerd op naam van de vereniging doorgezonden zodat je privacy gewaarborgd blijft.

9.3. Afsluiten bij vertrek

Je sluit het verenigingsgebouw en stelt het alarm in werking af wanneer je het terrein wilt verlaten en er is niemand meer aanwezig in het gebouw of op het water. Alleen als je zeker weet dat er nog iemand aan het varen is kun je het alarm uitgeschakeld laten bij vertrek. Als je twijfelt of er nog mensen op het water zijn, sluit je ook af en schakel je het alarm in.



Hieronder staat beschreven welke handelingen je dient te verrichten om het gebouw af te sluiten en om het alarmsysteem in te schakelen.

1. Botenterrein leeg (schragen, doeken, karretjes, riemen bij het vlot)
2. Nooddeuren op het (draai-)slot
3. Alle vier roldeuren dicht (deuren 3 & 4 met dezelfde sleutel als de gebouwsleutel)
4. Alleen bij harde wind: houten balk voor het rolluik (deuren 1 & 2)
5. Rolluik naar het schuurtje (naast de kleedkamers) dicht
6. Lichten loods uit. In loods 3 & 4 gaat het automatisch uit
7. Tussendeur loods/sociëteit op slot
8. Schuifdeur dicht
9. Alle lichten uit (ook die in de toiletten)
Van de PC's en de TV blijven we af: die zorgen voor zichzelf
10. Deuren en ramen dicht in alle ruimtes
11. Ventilatie ergometerruimte op "1" (naast de blauwe matjes)
12. Thermostaat ergometerruimte op 15 graden
13. Schakel alarm in (zie hieronder en de instructie aan de muur bij het bedieningspaneel)
14. Verlaat meteen het gebouw, sluit de deur
15. Controleer dat rode lampje van schakelkastje continu brandt
16. Doe de voordeur op slot (deurkruk even omhoog duwen)
17. Sluit toegangshek terrein en doe dit op slot

Alarm inschakelen

- Schakel het alarm in door het slot van het alarmkastje in de hal met je sleutel een kwartslag rustig naar rechts te draaien en vervolgens terug en de sleutel er weer uit te halen.
- Een piepsignaal klinkt. Er zijn 2 mogelijkheden:
 - 1 keer lang, 5 keer kort: het alarm wordt ingeschakeld
 - Vele korte piepjes: er is een probleem met het inschakelen. De meest voorkomende oorzaak van inschakelproblemen is niet afgesloten (loods-)deuren
- Verlaat meteen het gebouw en sluit de buitendeur ('voordeur') af door eerst de deurkruk omhoog te bewegen (driepuntssluiting) en vervolgens deur op slot te doen
- Wacht tot je twee piepjes hoort en het rode licht op het schakelkastje alarm continu brandt



Bedienkastje alarm

Mocht het in-of uitschakelen niet lukken, neem dan contact op met de contactpersonen die bij de voordeur vermeld zijn. Als het gebouw niet of niet goed wordt afgesloten komt het beveiligingsbedrijf voor inspectie langs op kosten van Rijnland. Mocht blijken dat je nalatig bent geweest bij het volgen van bovengenoemde procedure dan kunnen deze kosten aan jou worden doorberekend.



Als laatste: toegangshek op slot

10. Roeitechniek in het kort

De roeicyclus

De essentie van roeien is tijdens de roeihaal de boot te versnellen en tijdens de recouer tussen de halen door de boot zo min mogelijk te remmen. Belangrijk bij het leren roeien is het leren voelen dat tijdens de haal de boot inderdaad een versnelling krijgt.

Natuurlijk roeien

De techniek die in de figuren op het volgende blad gepresenteerd wordt is een logische, natuurlijke beweging. Er is geen plaats voor abrupte bewegingen die de boot doen schokken of afremmen. Lichaamsbeweging, hendelvoering en rijden moeten in overeenstemming zijn met de snelheid van de boot. Het roeien ziet er dan gemakkelijk en vanzelfsprekend uit.

Bij gewoon doorroeien duurt het wegzetten van de handen, het inbuigen en het rijden samen (figuren 10 t/m 19) tweemaal zo lang als de haal (figuren 1 t/m 9).

Het goed uitvoeren van de roeibeweging helpt blessures te voorkomen.

Geheel in het begin van de haal zet de roeier zijn blad vast in het water. Dat lukt alleen vlot en gemakkelijk als de voorbereiding hiervan tijdens het oprijden ruim tevoren gereed is: het inbuigen van de romp en het opdraaien van het blad. Direct na het laten vallen (plaatsen) van het blad wordt met beide benen tegen het voetenbord geduwd. Het bovenlichaam en de gestrekte armen geven alleen weerstand: je hangt aan de riem terwijl de benen uitgetrapt worden. Tegen het einde van de beentrap zwaait de romp naar achteren, gevolgd door het snel buigen van de armen. De benen, romp en armen werken in een logische en natuurlijke volgorde samen, elkaar gedeeltelijk overlappend.

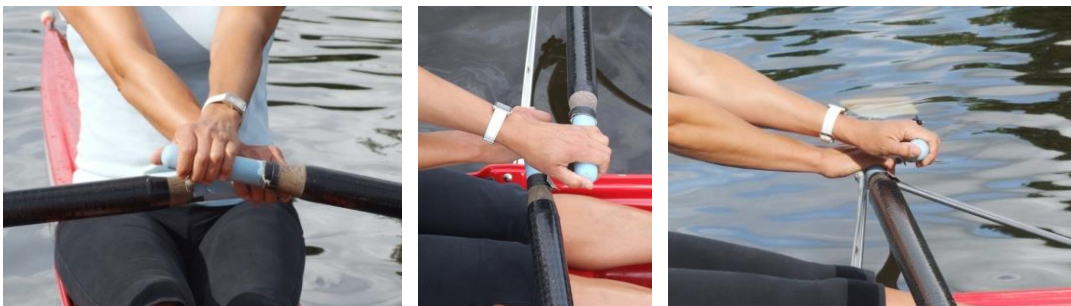
Als roeiers het idee van "hangen" door hebben, zal het niet nodig zijn te vertellen wanneer de rug te "openen" of de armen te buigen. Hangen aan de riem dicteert een natuurlijke bewegingsvolgorde.

Zo wordt een constante druk op het blad tijdens de haal geleverd. De boot en riemen zijn zo afgesteld dat alleen de bladen volledig in het water zijn. Er ontstaat hierdoor een vlakke haal. Een ander uitgangspunt is dat alle bewegingen afhankelijk zijn van elkaar en in harmonie zijn met de snelheid van de boot. Op die manier lijkt de hele haalcyclus – ongeacht het tempo – eenvoudig, vloeiend en gemakkelijk. De vloeiende haal maakt foute bewegingen, - abrupte versnellingen, rukken – duidelijker zichtbaar.

De juiste greep

Bij scullen roeien we links voor rechts en links over rechts, met de duimen ontspannen aan het uiteinde van de hendel, met een beetje doldruk naar buiten. De overige vingers zijn om de riemen gekromd. De handpalm is los van de riem en de pols blijft nagenoeg vlak, zowel tijdens de haal als tijdens de recouer.

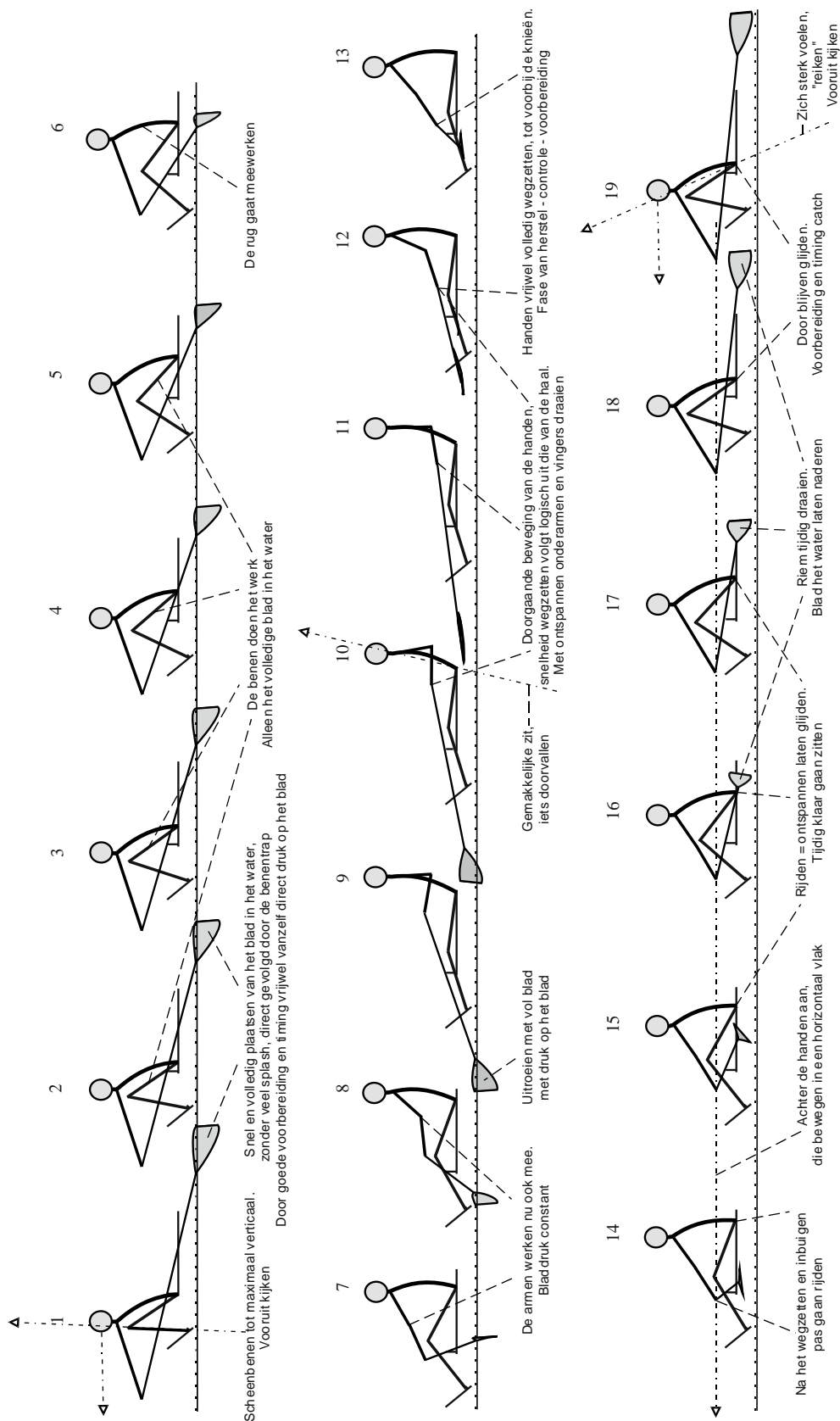
Het draaien bij in- en uitpik gebeurt door de vingers, waardoor de hendel draait in de vingers. De pols blijft vlak. Als volgt:



Bij boordroeien zijn de handen ongeveer twee handbreedtes uit elkaar op de riem gezet met de pink van de buitenhand (hand het verst van het blad) aan of om het einde van de hendel. De vingers zijn losjes om de hendel gekromd, met de duimen onder de hendel. Beide polsen zijn vlak, met de handpalmen los van de hendel. De riem wordt slechts gedragen door de vingers.

Bij de uitpik drukken de vingers van de buitenhand de hendel naar beneden. De riem wordt gedraaid door druk van de binnenhand. Het is belangrijk dat de buitenpols hierbij vlak blijft terwijl de riem in de vingers draait. Het terug draaien gebeurt alleen door de vingers van de binnenhand waarbij de vingers van de buitenhand om de riem gekromd blijven.

De gehele haal in beeld



Meer informatie

- "Handen aan de boot" ([KNRB](#)). Zie de bibliotheek van de [website](#)
- "Basis roei instructie" van Jeanne Stockman ([RIC](#))
- "[De Nederlandse roeitechniek](#)" Duidelijke uitleg van het Nederlandse haalbeeld (9:52 min)
- "[British Rowing Technique](#)": 22 sheets met foto's en een toelichting

11. Bijlage exameneisen

In het onderstaande zijn de regels zoals die gelden bij de diverse roei- stuur- en het theorie-examen beschreven. Hoofdstuk 11.6 "Schema Examenreglement – boottypen" geeft de samenhang tussen de diverse examens. De indeling naar de boottypen waartoe de examens toegang geven wordt er vermeld.

11.1. Afnemen van examens

Examens worden uitsluitend door de examencommissie toegekend. De bijbehorende procedures alsmede de wijze van opgeven voor een examen zijn te vinden in het besloten gedeelte van de [website](#). Aldaar worden tevens examendata gepubliceerd.

Ervaren roeiers melden zich aan als zij-instromer en geven zichzelf op voor examens. Zij demonstreren hun roei- en stuurvaardigheden en worden in één keer in het examensysteem van Rijnland ingeschaald. Ze dienen altijd het theorie-examen af te leggen.

Examens starten bij de afschrijfcomputer en eindigen als al het gebruikte materiaal weer is opgeborgen. Op deze wijze wordt het omgaan met het materiaal, het in- en uitbrengen van boten en riemen gedemonstreerd en kan dat beoordeeld worden. Door tenminste twee personen. De gehanteerde beoordelingsformulieren (waarnemingsformulieren) zijn te vinden op de [website](#).

Bij de stuurexamens wordt naast praktische vaardigheid ook het inzicht in de benodigde maatregelen bij wind en/of scheepvaart getoetst. Dat wil zeggen of de snelheid en de wendbaarheid van een boot juist beoordeeld wordt, of in drukke situaties de juiste beslissingen worden genomen en of wordt geanticipeerd op situaties die waarschijnlijk gaan ontstaan. In de eerste plaats wordt getoetst of de stuurman boot en bemanning in de hand heeft en geen onnodige risico's neemt.

Bij het afnemen van een St 2 en St 4 examen bevindt zich een examiner aan boord.

Om praktische redenen wordt de kennis van de huisregels van de vereniging, van de regels voor het gebruik van de boten, van het roeimateriaal, van de regels voor roeiers op het water, en van de theorie van het sturen als apart examen schriftelijk afgenomen: Theorie.

11.2. Algemene examenregels

Voor alle examens geldt:

- Kennis hebben van de huisregels van de vereniging (hoofdstukken 3, 5 en 9)
 - Parkeren
 - De indeling van de vloot door het permissie/examen systeem
 - Afschrijven van boten
 - Het melden van schade en gebreken aan boten
 - Afsluiten van het gebouw en terrein bij vertrek als laatste
- Kennis hebben van de regels over gebruik van de boten (hoofdstuk 5 en 7)
 - Van het roeimateriaal
 - Bij roei- en stuur-instructie
 - Wanneer een vaarverbod
- Kennis hebben van het roeimateriaal (hoofdstuk 6)
 - Verschillende boottypen
 - Belangrijkste onderdelen van boten, riggers en riemen
 - Weten hoe om te gaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft (hoofdstukken 7 en 9)
 - Boten en riemen naar buiten en weer binnen brengen
 - Waar en hoe tillen
 - De bijbehorende commando's
 - In- en uit te stappen (voeten op toegestane plaatsen)
 - Afstellen van het voetenbord
 - Opruimen van boot, riemen en toebehoren
- Kennis hebben van de regels voor roeiers op het water (hoofdstuk 8)
 - Verantwoordelijkheden
 - Veiligheid
 - Binnenvaart Politie Reglement (BPR: vaarregels, geluidsseinen, borden, betonning, lichten bij bruggen en verlichting)
 - Vaarregels Molensloot, Jan Bakkersloot, jachthaven en Vlietlandplas

- Kennis hebben van het sturen (hoofdstukken 7 en 8)
 - Wanneer worden welke commando's gebruikt
 - Wegvaren en aanleggen
 - Omgaan met wind en scheepvaart

11.3. Regels theorie- en stuur-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 5.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 5.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 11.2), gelden per examen de volgende specifieke punten:

Theorie

Eisen:

1. Kennis bezitten van de volgende punten uit paragraaf 11.2 "Algemene examenregels": de huisregels, de regels voor het gebruik van de boten, het roeimateriaal, het omgaan met het materiaal, de veiligheid en de regels voor roeiers op het water, het sturen, de commando's

Het examen geeft recht op:

Het uitvoeren van de rechten behorend bij behaalde praktijkexamens, zowel qua roeien als sturen.

Oefenen:

Alle benodigde informatie is in dit Rijnlandboek te vinden. In de kantlijn is aangegeven is welke delen van het boek het betreft.

Afleggen van het examen:

Schriftelijk, multiple choice. Elk examen heeft qua onderwerp en hoeveelheid vragen ongeveer dezelfde samenstelling (40 vragen). De vragen kunnen variëren in moeilijkheidsgraad. Een moeilijke vraag levert meer punten op.

Opmerking:

In het geval van stuurinstructie verdient het aanbeveling het theorie-examen veel eerder dan het praktijkexamen af te leggen.

Op de [website](#) zijn een 10-tal voorbeeldvragen te vinden onder Vereniging - Leden bibliotheek. Voor de jeugd geldt een aangepast examen van 20 vragen. Voorafgaande aan het examen krijgen zij een rondleiding door het gebouw en maken kennis met de vloot en de verkeersregels op het water.

St 2 (Sturen 2)

Eisen:

1. Theorie-examen
2. Kunnen sturen van een wherry en van een C2x+/C2+:
 - Leiding kunnen geven aan de bemanning met betrekking tot
 - boot in- en uitbrengen
 - in- en uitstappen
 - wegvaren en aankomen op beide boorden op een aangegeven plaats, zowel halend als strijkend, zonder gebruik van peddel en pikhaak. Bij aankomen mag de wal niet geraakt worden, ook niet met de riemen
 - vaart minderen en een (nood)stop kunnen maken
 - strijken, koerswijzigingen en rondmaken over beide boorden
 - passeren van smalle en lage bruggen. Laten slippen in volle vaart en gaan liggen
 - verschil in de kracht van de haal aanbrengen
 - Vlot en duidelijk geven van de roeicommando's, met de goede intonatie
 - Redelijke vaardigheid en inzicht hebben in het omgaan met wind en overige scheepvaart
 - Adequaet reageren op onverwachte omstandigheden
3. Veiligheid van boot en bemanning kunnen bewaken
4. De volgende in paragraaf 11.2 "Algemene examenregels" genoemde punten in de praktijk kunnen toepassen: de huisregels, de regels voor het gebruik van de boten, het omgaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft, de veiligheid en de regels voor roeiers op het water, het sturen, het zonder aarzeling geven van commando's

Het examen geeft recht op:

Het sturen in wherry's en C2x+/C2+.

Oefenen:

In een wherry of C2x+/C2+, onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een wherry of C2x+/C2+.

Opmerking:

In de praktijk zal het St 2 examen veelal na het behalen van het theorie-examen, tegelijk met het Ba - C, S 1 of B 1 examen worden afgelegd.

St 4 (Sturen 4)

Eisen:

1. Theorie-examen
2. Goed kunnen sturen van een C4x+/C4+:
De eisen zijn identiek aan die voor het St 2 examen met de volgende punten daaraan toegevoegd:
 - o Leiding kunnen geven aan de bemanning met betrekking tot
 - in- en uitbrengen van alle boottypen, m.u.v. een 8+/8x+
 - wegvaren en halend (niet: strijkend) aankomen op beide boorden, zonder gebruik van peddel en pikhaak, ook bij gelimiteerde ruimte
 - strijken, koerswijzigingen en rondmaken, met zo min mogelijk gebruik maken van het roer
 - stopoefeningen uitvoeren
 - o Goede vaardigheid en inzicht hebben in het omgaan met wind en overige scheepvaart
 - o Snel en adequaat reageren op onverwachte omstandigheden

Het examen geeft recht op:

Het sturen in vieren.

Oefenen:

In een C4x+/C4+ onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een C4x+/C4+, alleen met wind en/of scheepvaart.

St 8 (Sturen 8)

Eisen:

1. Theorie-examen
2. Geroutineerd kunnen sturen van een 8+, ook onder moeilijke omstandigheden
3. Snel en adequaat reageren op onverwachte omstandigheden
4. Perfect in de hand hebben van een ploeg, het uitstekend kunnen begeleiden van het omgaan met alle boottypen
5. Het kunnen signaleren van storende fouten van roeiers die vanuit de stuurstoel goed te zien zijn en deze door commando's kunnen corrigeren
6. Geroutineerd (laten) omgaan met het materiaal
7. Veiligheid van boot en bemanning kunnen bewaken

Het examen geeft recht op:

Het sturen in achten.

Oefenen:

In een acht onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In de 8+, alleen met wind en/of scheepvaart.

11.4. Regels scull-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 5.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 5.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 11.2), gelden per examen de volgende specifieke punten:

Ba - C (Basis – C materiaal):

Eisen:

1. Theorie-examen
2. Basisvaardigheid in het roeien in een C2x+ :
 - o Doorhaal met continu druk, door achtereenvolgens de benen te gebruiken, de romp mee te nemen en de armen te buigen. De handel wordt in een rechte lijn naar de romp toe getrokken, het blad zit net geheel onder water
 - o Iets doorvallen achter
 - o Ontspannen, doorgaande beweging bij de uitzet met twee handen tegelijk
 - o Gaan rijden nadat de handen tot over de knieën zijn weggezet en de rug is ingebogen
 - o Bladen vrij van het water met tijdig opdraaien van de bladen
 - o Rustig en geheel oprijden doordat de knieën steeds verder opkomen, direct gevolgd door het laten vallen en plaats van de bladen
 - o Riemen correct en ontspannen vasthouden, tijdens de haal gestrekte polsen
 - o Goed kunnen volgen van een slagroeier
 - o Bijdragen aan de balans in de boot, ook tijdens manoeuvreren
3. Het in de praktijk, onder leiding van een stuurman, kunnen omgaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft. Zowel in de loods, op de wal als op het water:
 - o Het in- en uitbrengen van boot, riemen en eventuele toebehoren
 - o Het in- en uitstappen
 - o Het afstellen van het voetenbord
 - o Wegvaren bij het vlot en het weer aankomen
 - o Manoeuvres op het water
 - o Het zonder aarzeling opvolgen van de bijbehorende commando's

Het examen geeft recht op:

Scullen (niet het sturen) in een wherry, C2x+, C3x+, C4x+.

Oefenen:

In een C2x+, onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een C2x+.

Opmerking:

Het examen zal in de praktijk veelal tegelijk worden afgelegd met het stuurexamen St 2.

T (Toerroeien):

Eisen:

1. Theorie-examen, basisexamen Ba - C en stuurexamen St 2
2. Goed kunnen manoeuvreren, ook op smal water met een wherry:
 - o Goed en veilig bemanning en boot onder smalle en/of lage bruggen kunnen sturen
 - o Kunnen aanleggen in moeilijke omstandigheden aan andere oevers dan roeisteigers; goed kunnen beoordelen waar en hoe aangelegd kan worden
 - o Met elke stroom en wind kunnen aanleggen, zowel halend als strijkend
 - o Kunnen hanteren van peddel en pikhaak
 - o Vaardigheid in het van plaats wisselen tussen roeiers en stuurman op het water
3. Kennis hebben van het schutten in sluizen, van de risico's, van de benodigde hulpmiddelen bij het schutten en bezitten van de daarbij benodigde vaardigheden
4. Kennis van de effecten en problemen die stromend water kunnen opleveren
5. Snel en adequaat reageren op onverwachte omstandigheden
6. Goede kennis van alle delen van het BPR die met de roeisport te maken hebben, dus bijvoorbeeld ook van de delen over stromend water en de signalen bij bruggen en sluizen, zoals is te vinden het Cursusboek Toerroeien op de [website](#) onder Vereniging – Leden Bibliotheek
7. Kennis van de voorbereiding van tochten, kaartlezen, het transport van boten, het verzorgen van boten tijdens en na afloop van tochten

Het examen geeft recht op:

Het als schipper deelnemen aan tochten. Bij tochten moet tenminste de helft van de bemanning het Toerroei (T) examen bezitten.

Oefenen:

In een wherry, onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2). Tevens kan gebruik gemaakt worden van de oefeningen uit het Cursusboek Toerroeien.

Afleggen van het examen:

In een wherry.

S 1 (Scull 1)

Eisen:

1. Theorie-examen en stuurexamen St 2
2. Basisvaardigheid in het roeien in een C1x
De roei eisen zijn identiek aan die bij het Ba - examen
3. Goed in een C1x/brede 1x kunnen manoeuvreren:
 - o halend en strijkend kunnen aanleggen op beide boorden, ook met wind
 - o rond kunnen maken over beide boorden
 - o redelijk inzicht hebben in de gevolgen van en kunnen omgaan met windrichting, windsnelheid en overige scheepvaart
 - o snel en adequaat reageren op onverwachte omstandigheden
4. Het demonstreren om te kunnen gaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft

Het examen geeft recht op:

Roeien in wherry's, C4x+, C3x+, C2x+, 1x breed en C1x.

Oefenen:

In een C1x, 1x breed, C 2x of 2x breed. Onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuurinstructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een C 1 of een 1x breed.

S 2 (Scull 2)

Eisen:

1. Theorie-examen en stuurexamen St 2
2. Basisvaardigheid in het roeien in een 1x:
 - o roeibeweging zonder essentiële fouten
 - o de bladen zijn watervrij (de balans wordt niet ontleend aan slifferen)
3. Goed kunnen manoeuvreren in een 1x:
 - o halend en strijkend kunnen aanleggen op beide boorden en bij gelimiteerde ruimte, ook met wind
 - o rond kunnen maken over beide boorden
 - o goed inzicht hebben in de gevolgen van en kunnen omgaan met windrichting, windsnelheid en overige scheepvaart
 - o snel en adequaat reageren op onverwachte omstandigheden
4. Het demonstreren om te kunnen gaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft

Het examen geeft recht op:

Roeien in boten, vallend in de categorie S 2.

Oefenen:

In een 1x, 2x, 4x+ of 8x+ categorie S 2 onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuurinstructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een 1x klasse S 2.

S 3 (Scull 3)

Eisen:

1. Theorie-examen en stuurexamen St 2
2. Geroutineerd manoeuvreren in een 1x, onder alle omstandigheden:
 - o Vlot strijkend en halend kunnen aankomen en in alle omstandigheden moeiteloos en adequaat kunnen manoeuvreren
 - o Snel kunnen rondmaken en zonder aarzeling meteen de haal weer oppakken,
 - o Demonstreren van routine en kennis van zaken bij het hanteren van de verkeersregels op het water
3. Goede roeitechniek, te demonstreren in een stevige haal:
 - o Vanuit stilstand snel kunnen accelereren naar een stevige haal, waarna een langer stuk zo doorgeroeid wordt en waarbij ook in hardheid en tempo gewisseld wordt
 - o In een stevige haal:
 - rechthoekig varen, zonder dat gecorrigeerd hoeft te worden
 - ritmisch en watervrij roeien, met handhaving van de roeitechniek
4. Het demonstreren van routine en kennis van zaken bij het omgaan met het materiaal

Het examen geeft recht op:

Roeien in boten, vallend in de categorie S 3.

Oefenen:

In een 1x of 2x categorie S 2, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een 1x, klasse S 2.

11.5. Regels boordroei-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 5.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 5.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 11.2), gelden per examen de volgende specifieke punten:

B 1 (Boord 1)

Eisen:

1. Theorie-examen
2. Basisvaardigheid in het boordroeien in een C2+
De roei eisen zijn identiek aan die bij het Ba - C examen
3. Het in de praktijk, onder leiding van een stuurman, kunnen omgaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft. De eisen zijn hetzelfde als bij het Ba - C examen

Het examen geeft recht op:

Het roeien (niet het sturen) in een C2+ en C4+.

Oefenen:

In een wherry, een C2+ of C4+ op beide boorden, onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In C2+, op beide boorden.

B 2 (Boord 2)

Eisen:

1. Theorie-examen en stuuorexamen St 2
2. Redelijke roeitechniek bezitten bij het varen in een 4+ of brede 2-:
 - o De gelijkheid zelf op kunnen zoeken
 - o De eisen zijn verder identiek aan die voor het S2 examen
3. In een brede 2- kunnen manoeuvreren:
 - o Rechttuit kunnen varen
 - o De eisen zijn verder identiek aan die voor het S2 examen
4. Het demonstreren om te kunnen gaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft

Het examen geeft recht op:

Roeien in: 2-, 4+, 8+ in de categorie B 2.

Oefenen:

In een 8+, 4+, C4+ of brede 2- categorie B2 op beide boorden, onder leiding van een instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

Afleggen van het examen:

In een 4+, of brede 2-, op beide boorden.

B 3 (Boord 3)

Eisen:

1. Theorie-examen en stuuorexamen St 4
2. Geroutineerd in een 2- kunnen manoeuvreren onder alle omstandigheden
De eisen zijn identiek aan die voor het S 3 examen
3. Goede roeitechniek, te demonstreren in een stevige haal
De eisen zijn identiek aan die voor het S 3 examen
4. Het demonstreren van routine en kennis van zaken bij het omgaan met het materiaal

Het examen geeft recht op:

Roeien in boten, vallend in de categorie B 3.

Oefenen:

In een 2- categorie B2, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 5.1 en 5.2).

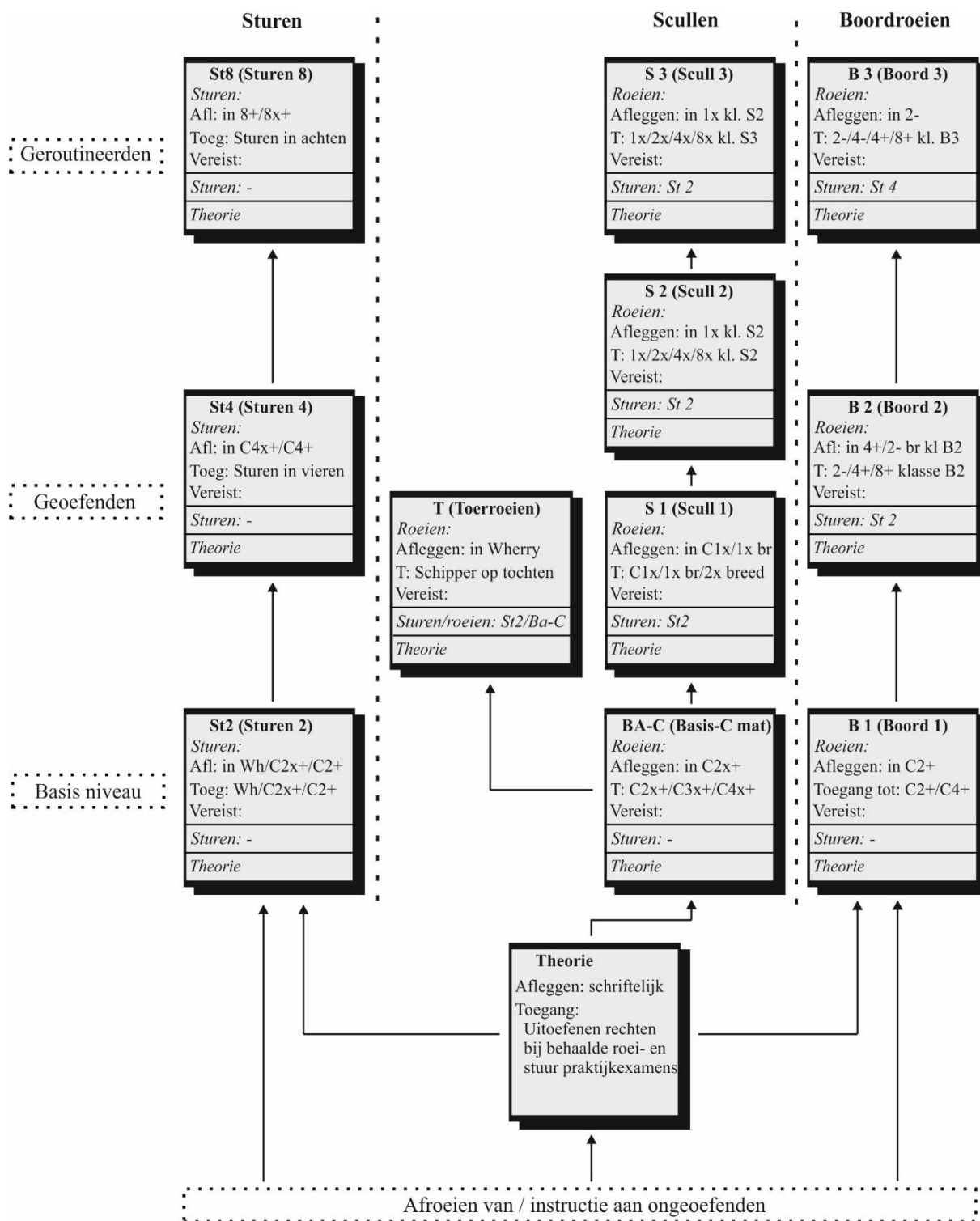
Afleggen van het examen:

In een 2-.

11.6. Registratie examens en bevoegdheden

- De behaalde of toegekende examens worden geregistreerd in de ledenadministratie en zijn zichtbaar in je online ledenaccount. Deze registratie dient als bron voor het (boten) afschrijfsysteem.
- Speciale afschrijfbevoegdheden (bestuur, instructeur, wedstrijd enz.) worden direct geregistreerd in dit afschrijfsysteem (dus niet in de ledenadministratie).
- Bij beëindiging van het lidmaatschap worden je persoonsgegevens na twee jaar uit de administraties verwijderd. Oud-leden die binnen twee jaar weer lid worden hoeven niet opnieuw examen te doen.

11.7. Schema Examenreglement – boottypen



Aangegeven zijn de algemene principes van de examen indeling met bijbehorende boottypen
 Details zijn te vinden in de door het Bestuur vastgestelde botenlijst
 met daaraan gekoppelde examens in het afschrijfsysteem

12. Bijlage windsnelheid en vaarverbod

| Windsnelheid Beaufort | Wind (km/uur) | Benaming | Vliet | Vlietlandplas | | Uiterlijke kenmerken op land en water (open terrein en open water) |
|--------------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------|--------------|--|
| | | | | C-boten | Gladde boten | |
| 0 | 0-1 | Stil | | | | |
| 1 | 1-5 | Zeer zwak | | | | - Windrichting goed af te leiden uit rookpluimen - Kleine golfjes, geschubd wateroppervlak - Wind voelbaar in gezicht, weerhanen tonen nu de juiste richting, blad ritseelt, vlag beweegt - Kleine korte golven |
| 2 | 6-11 | Zwak | | | | - Stof waait op, vlaggen wapperen, bladeren bewegen steeds - Kleine golven breken, schuimkopjes |
| 3 | 12-19 | Vrij matig | | | | - Papier waait op, takken bewegen, haar raakt verward, kleding flappert, geen last van muggen meer - Golven iets langer, veel schuimkoppen |
| 4 | 20-28 | Matig | | | | - Op waaiend stof hinderlijk voor de ogen, bladeren van bomen ruisen, kleine bomen bewegen, gekuifde golven op meren en kanalen, vulnisbakken waaien om |
| 5 | 29-38 | Vrij krachtig | | | | - Matige golven, overal schuimkoppen, af en toe opwaaiend schuim - Dikke takken van bomen bewegen, problemen met paraplus, hoeden/petten waaien af |
| 6 | 39-49 | Krachtig | | | | - Grotere golven, schuimplekken, vrij veel opwaaiend schuim - Hele bomen bewegen, vlaggen staan strak, het is lastig tegen de wind in te lopen of te fietsen |
| 7 | 50-61 | Hard | | | | - Golven worden hoger, beginnende schuimstrepen - Twijgen breken van bomen, voortbewegen zeer moeilijk |
| 8 | 62-74 | Stormachtig | | | | - Matig hoge golven, schuimstrepen op het water - Schoorstenkappen, antennes en dakpannen waaien weg, kinderen moeten moeite doen om te blijven staan, takken breken af, alleen zwaluwen en eenden vliegen nog |
| 9 | 75-88 | Storm | | | | - Hoge golven, rollers, zicht wordt slechter door schuimvlagen - Aanzienlijke schade aan gebouwen, volwassenen hebben veel moeite om te blijven staan, bomen raken ontworteld, vogels blijven aan de grond |
| 10 | 89-102 | Zware storm | | | | - Zeer hoge golven, zeer wordt wit van het schuim, overslaande rollers, verminderd zicht |
| 11 | 103-117 | Zeer zware storm | | | | - Enorme schade aan bossen |
| 12 | >117 | Orkaan | | | | - Veel wordt vernield. Schuttingen waaien om, veel dakpannen waaien van het dak, wegen liggen vol met bladeren, lantarenpalen schudden |
| | | | Geen vaarverbod | | | |
| | Vaar- verbod | | | | | Geen vaarverbod, maar varen is af te raden voor beginners. Bezint eer gij begint! |

13. Bijlage trefwoorden

| | |
|--|----------------|
| Commando's | |
| aan de boorden..... | 23, 24, 27, 50 |
| bakboord..... | 23 |
| bakboord best..... | 39, 42 |
| bakboord/stuurboord uithouden..... | 45 |
| bedankt..... | 41 |
| boeg klaar .. twee klaar .. etc..... | 40 |
| boeg..... | 23 |
| boegen..... | 23 |
| boven de hoofden..... | 25, 27, 50 |
| derde stop na nu..... | 43 |
| draaien..... | 24, 50, 51 |
| één, twee, drie enz..... | 23 |
| en gelijk..... | 42 |
| halen aan één boord..... | 42 |
| handen aan de boot..... | 50 |
| harde haal..... | 42 |
| hoog scheren..... | 45 |
| houden..... | 39, 41, 48 |
| in de handen..... | 24, 25, 28 |
| in de spanten..... | 50 |
| instappen gelijk..... | 28 |
| klaar om te houden bakboord..... | 48 |
| klaar om te slippen..... | 47 |
| klapjes..... | 46 |
| krabben..... | 40 |
| laat lopen..... | 39, 41 |
| lichte haal..... | 42 |
| met de kiel draaien over..... | 24, 27 |
| naar land..... | 51 |
| naar zee..... | 51 |
| op de schouders..... | 25, 27 |
| opzij roeien..... | 40 |
| overhellen naar bakboord..... | 48 |
| overpakken..... | 24, 27 |
| overslagen dicht..... | 29 |
| overslagen los..... | 26, 28 |
| pas op de riemen..... | 47 |
| riemen aan stuurboord hoog..... | 48 |
| riemen intrekken..... | 47 |
| riemen uitbrengen..... | 47 |
| riggers van het vlot..... | 28 |
| roecommando's KNRB..... | 22 |
| rondmaken..... | 39, 42 |
| schuiven..... | 28, 50 |
| slag / slagen..... | 23 |
| slagklaar maken .. slagklaar .. af..... | 41 |
| slippen..... | 40, 47 |
| spoelhaal..... | 42 |
| stellingen inschuiven..... | 27 |
| stoppen!..... | 42 |
| strijken gelijk..... | 42 |
| strong paddle (sterke haal)..... | 42 |
| stuurboord..... | 23 |
| stuurboord sterk..... | 39, 42 |
| stuurboord/bakboord onderdoor..... | 25, 50 |
| tenen aan de rand .. ver weg..... | 26, 28 |
| tillen gelijk..... | 23, 24, 27, 50 |
| uithouden..... | 45 |
| uitrijden..... | 23, 27 |
| uitschuiven..... | 24, 27 |
| uitstappen gelijk..... | 50 |
| uitvoeringsgedeelte..... | 22 |
| uitzetten gelijk..... | 40 |
| vastroeien..... | 41 |
| veilig boord..... | 40 |
| voor de buiken..... | 26, 28 |
| vooraankondiging..... | 22 |
| waarschuwingsgedeelte..... | 22 |
| Commissies | |
| botenwagencommissie..... | 12 |
| SOEVIE..... | 6 |
| Literatuur | |
| brochure afstelling boten en riemen..... | 31 |
| EHBO-Cursusmap Rode Kruis..... | 35 |
| Kaart voor de Vaart!..... | 2 |
| Vaar bewaarkaart!..... | 36 |
| Varen doe je samen..... | 34, 44 |
| Riemen | |
| binnenhendel..... | 19 |
| blad..... | 19 |
| boordriemen..... | 19 |
| buitenhendel..... | 19 |
| handvat..... | 19 |
| hendel..... | 19 |
| kraag..... | 19 |
| manchet..... | 19 |
| oars..... | 19 |
| sculls..... | 19 |
| steel..... | 19 |
| Riggers | |
| dol..... | 18 |
| doldop..... | 19 |
| dolpen..... | 18 |
| drukstang..... | 18 |
| duwstang..... | 18 |
| klapriggers..... | 18, 50 |
| klep..... | 18 |
| klikringetjes..... | 18, 30 |
| overslag..... | 18 |
| riggers..... | 18 |
| tennisbal..... | 19 |
| trekstang..... | 18 |
| wing..... | 18 |
| Rijnland | |
| 112 bellen..... | 35 |
| AED..... | 35 |
| alarminstallatie..... | 53 |
| Convenant Veilig varen..... | 32 |
| EHBO materiaal..... | 35 |
| Gedragsregels..... | 8 |
| introductie..... | 6 |

| | | | |
|-----------------------------|------------|---|------------|
| lidmaatschap | 7 | scullboten | 13 |
| Verenigingskleding | 6 | singelschragen | 51 |
| Vertrouwenpersoon | 9 | slidings | 16 |
| Roeien | | spanten | 16 |
| afschrijven van boten | 10, 22, 32 | spiegel | 18 |
| blessures | 54 | standaardafstellingen | 31 |
| boordroeien | 13 | stickers op de boorden | 51 |
| cold-shock | 12, 34 | stops | 16, 30 |
| greep | 54 | stuurstoel | 17 |
| hangen | 54 | stuurtoewtjes | 18 |
| incidentmelding | 52 | taften | 13, 15, 17 |
| instructie | 11 | til stangetje | 25 |
| omslaan | 12, 34 | vinnetje | 17 |
| onderkoeling | 34 | vlonder | 15, 17 |
| opdraaien | 54 | voetenbord | 17 |
| plaatsen van het blad | 54 | voetenbordstrips | 17 |
| schade melden | 52 | voetenriem | 17 |
| scullen | 13 | voetenroer | 14, 39 |
| skiffen in de winter | 12 | voorsteven | 21 |
| skiffinstructie | 12 | waterkering | 16 |
| toewijzing bestuur | 10 | wherry | 13 |
| vaarverbod | 11 | wiegen | 23 |
| zichtbaarheid | 33 | wieltjes | 16 |
| Roeimateriaal | | zandstrook | 15 |
| achtersteven | 21 | Zee-boot | 13 |
| asjes | 16 | Zee-vier | 13 |
| bankklemmen | 16 | Sturen | |
| boegbal | 15 | attentiesein | 46 |
| boord | 16 | betonning | 37 |
| boordboten | 13 | Binnenvaart Politie Reglement (BPR) | 36 |
| boottypen | 13, 14 | boeggolf | 45 |
| buikdenning | 15, 17, 29 | bruglichten | 46 |
| deksels | 17 | dode hoek | 44 |
| diagonaallatten | 16 | gestuurd | 14 |
| dolhoogte | 30 | groot schip | 36 |
| dubbel | 13 | heggolf | 45 |
| emplacement | 16 | hoge wal | 46 |
| flexheels | 17, 29, 30 | inhalen | 44 |
| gangen | 15 | Jan Bakkerslootbrug | 38 |
| hangende stellingen | 25 | kielzog | 46 |
| hielsteun | 17 | kruisdeining | 45 |
| hielstring | 17 | lager wal | 46 |
| hijsinstallatie | 25 | lichten | 37 |
| huid | 15 | met de kop door de wind | 46 |
| kiel | 16 | Molensloot | 38 |
| kielstrip | 16, 24 | omkijken | 33, 44 |
| kimkielen | 16 | ongestuurd | 14, 40 |
| landvast | 18 | open varen | 46 |
| luchtkasten | 13, 17 | open water | 33 |
| luikjes | 17 | opsturen | 45 |
| opstapplankje | 17 | passeren van vrachtschepen | 45 |
| overnaads | 15 | schroefwater | 46 |
| peddel | 18 | stuurtoewtjes | 40 |
| pikhaak | 18 | vaarregels | 36, 56 |
| ploeggewicht | 30 | verleieren | 49 |
| roer | 17 | verlichting boten | 37 |
| roerjuk | 18 | Vlietlandplas | 38 |
| roerpen | 18 | wanneer sturen | 39 |
| rolbankje | 16 | zitten | 40 |
| schoonmaken | 51 | zuiging | 45 |

Roeivereniging Rijnland
Oostvlietweg 63
2266 GN Leidschendam