



RIJNLANDBOEK

Theorie, gebruiken en regels



RIJNLANDBOEK

ROEIVERENIGING 'RIJNLAND'

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



Redactie: Hans van Willigenburg



Literatuurlijst:

Rijkswaterstaat 31-10-2007

www.varendoejesamen.nl/recreanten/roeiers.

Project "Varen doe je samen", 10 tips voor veilig roeien: Kaart voor de Vaart! Geheugensteun voor de recreatievaart. Folder provincie Zuid Holland "Roeiers veilig het water op": Tips, basisvaarregels en uitleg van de bruglichten.

Roeivereniging RIC: www.ricamsterdam.nl

- RIC theorie-boekje 2016
- Basis roei instructie, Jeanne Stockman 2006
- Veiligheidsinfo voor instructeurs, Jeanne Stockman oktober 2007

Koninklijke Nederlandse Roeibond: www.knrb.nl

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

Koninklijke Roei- en Zeilvereniging "Het Spaarne"

- "Opleidingsboek" april 2013: www.hetspaarne.nl/opleidingsboek

Concept 2: www.concept2.nl

- Bladvormen

STIKSTOF grafisch ontwerp bureau in Leiden, Nina Kleingeld www.stikstofstudio.nl

- Cover

© 4e herziene druk november 2017, V 0.1

INHOUD

1.	VOORWOORD	5
2.	INLEIDING	6
3.	VOOR HET VAREN.....	7
4.	GEBRUIK VAN DE BOTEN	9
	4.1. <i>GEBRUIK BOTEN.....</i>	9
	4.2. <i>ROEI- EN STUUR-INSTRUCTIE</i>	9
	4.3. <i>VAARVERBOD.....</i>	10
	4.4. <i>SKIFFEN IN DE WINTER.....</i>	10
	4.5. <i>GEBRUIK BOTENWAGENS</i>	11
5.	HET ROEIMATERIAAL.....	12
	5.1. <i>BOOTTYPEN.....</i>	12
	5.2. <i>DE CONSTRUCTIE VAN ROEIBOTEN.....</i>	14
	5.3. <i>RIGGERS.....</i>	16
	5.4. <i>RIEMEN</i>	17
	5.5. <i>BOOTONDERDELEN</i>	18
6.	OMGAAN MET HET MATERIAAL	20
	6.1. <i>VOORBEREIDING UITVAREN.....</i>	20
	6.2. <i>COMMANDO'S - ALGEMEEN</i>	20
	6.3. <i>UITBRENGEN VAN BOTEN EN RIEMEN</i>	21
	6.4. <i>TILLEN VAN BOTEN.....</i>	24
	6.5. <i>BOTEN VOOR DE WAL.....</i>	26
	6.6. <i>AFSTELLEN VAN HET ROEIMATERIAAL</i>	27
7.	OP HET WATER.....	29
	7.1. <i>VERANTWOORDELIJKHEDEN</i>	29
	7.2. <i>VEILIGHEID</i>	29
	7.3. <i>ONDERKOELING.....</i>	30
	7.4. <i>REGELS OP HET WATER, GELUIDSSEINEN</i>	32
	7.5. <i>BORDEN, BETONNING, LICHTEN BIJ BRUGGEN EN VERLICHTING.....</i>	33
	7.6. <i>DE MOLENSLOOT, DE TOEGANG TOT EN HET VAREN OP DE VLIETLANDPLAS</i>	34
	7.7. <i>DE STUURMAN/VROUW.....</i>	35
	7.8. <i>STUREN</i>	36
	7.9. <i>WEGVAREN VANAF HET VLOT</i>	37
	7.10. <i>ROEICOMMANDO'S.....</i>	37
	7.11. <i>WIND EN SCHEEPVAART.....</i>	39
	7.12. <i>AANLEGGEN.....</i>	43
8.	WEER AAN DE WAL	45
	8.1. <i>BOOT WEER OPRUIMEN.....</i>	45
	8.2. <i>SCHADE AAN BOTEN</i>	47
	8.3. <i>AFSLUITING BIJ VERTREK</i>	47
9.	ROEITECHNIEK IN HET KORT.....	48
10.	BIJLAGE EXAMENEISEN	50
	10.1. <i>AFNEMEN VAN EXAMENS.....</i>	50
	10.2. <i>ALGEMENE EXAMENREGELS</i>	50
	10.3. <i>REGELS THEORIE- EN STUUR-EXAMENS</i>	51
	10.4. <i>REGELS SCULL-EXAMENS.....</i>	52
	10.5. <i>REGELS BOORDROEI-EXAMENS.....</i>	55
	10.6. <i>SCHEMA EXAMENREGLEMENT – BOOTTYPEN</i>	56
	10.7. <i>HET EXAMENFORMULIER.....</i>	57
11.	BIJLAGE WINDSNELHEID EN VAARVERBOD	58
12.	BIJLAGE TREFWOORDEN	59

1. Voorwoord

Journalisten hebben het 'Groene Boekje', militairen een 'Handboek Soldaat' en leden van RVRijnland hebben het 'Rijnlandboek'. Waar veel informatie tegenwoordig kort en vluchtig op de website komt is er toch ook behoefte aan een gedegen naslagwerk waarin onze leden alles, wat te maken heeft met onze vloot, het roeiwater, het gebouw of de veiligheid eenvoudig kunnen opzoeken. Dus niet alleen digitaal maar ook in uitgeprinte vorm.

Omdat onze verenigingsregels niet in beton gegoten zijn maar met de tijd en situatie mee veranderen was het oude Rijnlandboek aan herziening toe. De enthousiaste redacteur, Hans van Willigenburg heeft die klus ter hand genomen en het resultaat mag er wezen. Namens de leden hiervoor heel veel dank.

Het boek moet nu gebruikt worden. Door nieuwe leden die zich opmaken voor examens of nog niet goed bekend zijn met alle gebruiken van de vereniging. Maar ook door de mensen die al wat langer bij ons roeien en nog eens willen opzoeken hoe het ook al weer zat. Met een vernieuwende vereniging, zowel qua leden als qua faciliteiten, geen overbodige luxe.

Leer ervan, geniet ervan en fijne vaart,

Evert Gianotten
Voorzitter RVRijnland

2. Inleiding

Voor U ligt de 4e druk van het Rijnlandboek. Dit boek heeft inmiddels enige historie. De voorloper van dit boek is in april 1997 gestart als "Gele Boek" met als titel "Roei!". In 2009 is het omgedoopt in Rijnlandboek. Bij elke heruitgave is de inhoud meer of minder aangepast. In deze 4e druk is er meer dan bij vorige uitgaven vernieuwd en aangevuld.

De overlap van het Rijnlandboek met andere informatiebronnen zoals de website www.rvrijnland.nl en het Rijnland jaarboek is zoveel mogelijk vermeden.

Het huidige Rijnlandboek is een naslagwerk voor alle leden. Meer dan voorheen richt deze uitgave 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.

Veel verandert in de loop der tijd:

- De vloot, het roeimateriaal.
Er komt steeds minder hout voor, nieuwe boottypen zijn aangeschaft
- De situatie op de Vliet, het Vlietland.
De Rijnlandroute wordt aangelegd, geeft vrachtvaart. We roeien niet meer onder de Jan Bakkersloot brug door. Rondvaren op de plas doen we aan stuurboord. Rondmaken doen we niet onder of binnen 100 meter van een brug
- De boten opslag.
Nieuw zijn de hangende stellingen
- De huisregels.
De regels bij een vaarverbod en het skiffen in de winter zijn vernieuwd
- De praktijk bij de roei- en stuurexamens.
Het Theorie-examen is nu voor alle praktijkexamens verplicht. Ba-Wh, Ba-C en B1 kunnen zonder het bezit van een stuurexamen worden afgelegd

Deze uitgave is aangepast aan de veranderingen.

De op- en aanmerkingen van velen zijn verwerkt. Het resultaat is ondermeer dat de hoofdstukken in een meer logische volgorde zijn geplaatst. Het examenreglement is verhuisd naar een bijlage. Een windsterktetabel is eveneens opgenomen als bijlage.

Meer dan in eerdere uitgaven is er gewerkt met illustraties ter verduidelijking. Nieuw zijn de links naar websites die gedetailleerder informatie geven. Met name bij "Omslaan" en "Roeitechniek" is dit aan de orde.

Alles is er op gericht de lezer te leren hoe 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 en het gebruik van de sociëteit en het terrein. Daarna wordt de gang van zaken rond de verenigingskleding en het introduceren van derden 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. Om het betreden door onbevoegden tegen te gaan dient het hek na passage weer dichtgedaan te worden. Na het betreden van het gebouw zet je direct de alarminstallatie uit. De instructie van de alarminstallatie hangt naast de deur, lees deze goed voordat je deze gaat in- of uitschakelen.

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 of aan één van de beveiligingscoördinatoren.

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 het schuurtje 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 van € 25 die kan worden overgemaakt op rekeningnummer van RV Rijnland NL07INGB0000705666.

Kluisjes

Er zijn kluisjes zodat je geen kostbaarheden in de kleedkamer achter hoeft te laten. In de loods staan er een aantal die te gebruiken zijn als je een eigen slotje meeneemt. Ze zijn niet bedoeld voor permanent gebruik. Daarnaast bevinden zich naast de garderobe mini lockers waarin je ook kostbaarheden kunt opbergen tijdens het roeien. Deze kunnen worden afgesloten met een zelf aan te schaffen hangslotje. Na gebruik het slot niet op de mini locker laten zitten zodat anderen de locker 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 van 9 tot 13 uur, 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 (contactpersoon: zie het besloten gedeelte van de [website](#) onder Roosters – Agenda sociëteit). Verenigingsactiviteiten hebben altijd voorrang.



Gezamenlijk eten na een tocht

Verenigingskleding

Zoals alle sportverenigingen beschikt Rijnland over eigen verenigingskleding. Deze is meestal op zaterdag- en zondagochtend verkrijgbaar en na telefonische afspraak met de Kledingcommissie (zie de [website](#) onder Materiaal – Roeikleding). Bij wedstrijden is voor de deelnemers het dragen van Rijnland-kleding verplicht. Bij examens en Rijnlandtochten wordt Rijnland kleding zeer op prijs gesteld. Om veiligheidsredenen is **het dragen van fel gekleurde kleding verplicht** voor skiffeurs en bij ploegen in ieder geval voor de stuur of slag en de boegroeier.



Het wedstrijdtenue

Introductie

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

Voor activiteiten met meerdere niet-leden zoals een bedrijfs-clinic of familiedagje dient vooraf toestemming van het bestuur (commissaris roeien) gevraagd te worden. Belangrijk criterium is dat er voldoende ervaren Rijnland leden meeroeien of sturen. Vergeet niet zowel de boten als de sociëteit te reserveren. De kosten voor het bootgebruik zijn dan 5 euro per roeier.

4. Gebruik van de boten



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 de kostbare boten 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.

4.1. 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. 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. Een boot kan maximaal 48 uur van tevoren afgeschreven worden. Dit kan via de [website](#). 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 die zowel met lange riem, als met sculls geroeid kunnen 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
- 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 "Gebruik - Wedstrijdboten"
- Bij toertochten wordt uitsluitend gevaren in materiaal dat daarvoor geschikt is. Dus niet in glad en wedstrijd materiaal
- Stuurlieden, 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)

4.2. 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-Wh, 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



- Ge oefenden is het voor instructiedoeleinden 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
 - of indien tenminste de helft van de bemanning (incl. de stuurman) de vereiste examens heeft afgelegd en de stuurman voor de boot bevoegd is
- 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 7.1 over "Verantwoordelijkheden" en 7.2 over "Veiligheid"
- Jeugd tot en met de leeftijd van 14 jaar vaart altijd onder leiding van een instructeur

4.3. Vaarverbod

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

1. Bij duisternis.
Van een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang. Het afschrijfsysteem geeft de tijdstippen aan
2. Bij een windsnelheid van 7 Beaufort of meer
De [website](#) geeft de situatie aan bij het weerstation te Voorschoten.
Voor de Vlietlandplas geldt een verbod 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 graden Celsius is.
De [website](#) geeft een indicatie, bij de voordeur hangt de thermometer die beslissend is
4. Bij ijsgang
5. Bij onweer: het water verlaten
6. Bij slecht zicht: als het zicht minder dan 500 m is.
De [website](#) geeft de situatie aan bij het weerstation te Voorschoten.
Je mag dus alleen varen als je vanaf het vlot zowel de Vlietlandbrug (Blauwe brug) als de werf Mulder goed kunt zien
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.
Negeert een roeier de omstandigheden, dan is hij of zij in overtreding.**



Winter 2008 – 2009. Veel ijs op de Vliet

4.4. 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 al snel onderkoeld raakt. Zie hoofdstuk 7.3 "Onderkoeling" voor meer details.

4.5. Gebruik botenwagens

De vereniging is in het bezit van twee botenwagens. Het gebruik is aan voorwaarden gebonden. De **Botenwagen-commissie** ziet toe op een correct gebruik van het rollend materieel. Hiertoe is een handleiding ontwikkeld. Gebruikers van de botenwagens dienen deze handleiding te volgen. De vereniging heeft een verzekering afgesloten voor de chauffeurs van de trekkende auto's.

Elke roeier is verplicht bij gebruik van de botenwagens een vaste bijdrage te betalen. Deze bijdrage is bestemd voor het onderhoud en de vervanging van de botenwagens. Reserveren botenwagens: bij de Botenwagencommissie (zie het besloten gedeelte van de [website](#) onder Gebruik – Gebruik botenwagens). Aldaar is tevens de handleiding te vinden.



Geladen botenwagen na afloop wedstrijden bij "Het Spaarne"

Op de site van de KNRB is een samenvatting te vinden over "Het vervoer van roeiboten en de regels in Nederland". Het betreft zowel de regels over rijbewijzen, de trekhaak, de aanhanger als over de lading. Zie www.knrb.nl/./kennisbank-accommodatie-materiaal/

5. Het roemateriaal



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.

5.1. Boottypen

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

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

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

B-boten zijn breder, hebben een buitenkiel. Zij zijn vrijwel uitsluitend als houten overnaadse boten uitgevoerd en komen hoe langer hoe minder voor. Rijnland heeft er een kunststof uitvoering van.

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

De nog bredere D-boten komen niet veel meer voor.

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

Een Yole de Mer is gemaakt voor ruiger water. Kenmerken zijn grote luchtkasten voor veel drijfvermogen. Zo'n schip is zelflozend en kan daarmee niet vollopen. Rijnland heeft een dubbelvier van dit type: een Zee-vier.

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

Scullen of boordroeien

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



C-4



Wherry



Zee-vier (Yole de mer) op bijbehorende trailer



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 (dubbel twee en dubbel vier 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, vieren en achten. Het aantal roeiers in een scullboot is één (skiff), twee of vier. Tweeën en vieren komen dus zowel als boord- en als scullboot voor. Deze aantallen zijn de officiële aantallen, waarvoor wedstrijden worden uitgeschreven. 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). 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 (A, B, C, D), waarbij de A echter niet geschreven wordt. Wherry's worden met "Wh" aangeduid
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"



↑ 4* of "dubbelviermet"



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

Voor de constructie van schepen die op wedstrijden worden gebruikt bestaan geen voorschriften. Alleen een minimum gewicht. Het gladde roeimateriaal is "van vrije constructie". Details zijn te vinden in het Reglement voor Roeiwedstrijden van de Koninklijke Nederlandse Roeibond ([KNRB wedstrijdreglementen](#)).

5.2. De constructie van roeiboten

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

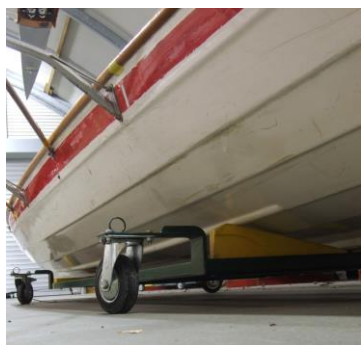
Een gladde boot heeft een stevig binnenwerk waaromheen de huid is gespannen. De huid van gladde boten (A-boten) werd in het verleden vervaardigd uit een dunne laag ceder- of mahoniehout. Dit materiaal is bijzonder kwetsbaar zodat de huid aan de binnenzijde versterkt moest worden met kleine huidspanten.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



Houten overnaadse wherry met buikdenningen

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*.



Kimkiel van een wherry steunt op de wieg

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

Bij moderne gladde schepen is er daarmee geen *kiel* meer voor versteviging nodig. Is er wel een kiel, dan bevindt die zich alleen aan de binnenzijde van de boot. Bij de bredere schepen 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.

Het binnenwerk van een boot ziet er voor alle typen traditionele schepen ongeveer hetzelfde uit. In de lengterichting van de boot lopen drie hoofdbalken. In het midden van de boot onderin bevindt zich de (binnen)kiel en aan weerszijden zijn er vaak *lijfhouten* (of *grundels*). Deze drie langsvindingen zorgen voor stijfheid van de boot in de lengterichting. Deze stijfheid wordt verder vergroot door de *boorden*, dat zijn de brede latten die bovenlangs de boot lopen. Behalve bij de C-boten en de wherry komen de boorden direct achter de laatste roeiplaats samen en vormen de *waterkering*. De *spanten*, die loodrecht op de kiel staan, vormen de verbinding tussen de kiel, de *lijfhouten* (of *grundels*) 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, waarover verderop meer uitleg volgt. De lijfhouten zijn onderling ook nog eens verbonden door liggende dwarshouten: de *binten*. Soms zijn op verbindingpunten knietjes aangebracht voor extra stevigheid. Torsie van de romp wordt voorkomen door de *diagonaallatten*. Tussen kiel en binten staan de *stutten* (of *pilaartjes*). Bij overnaadse schepen vind je dwars op de kiel ter versteviging van de huid de *wrangen*.



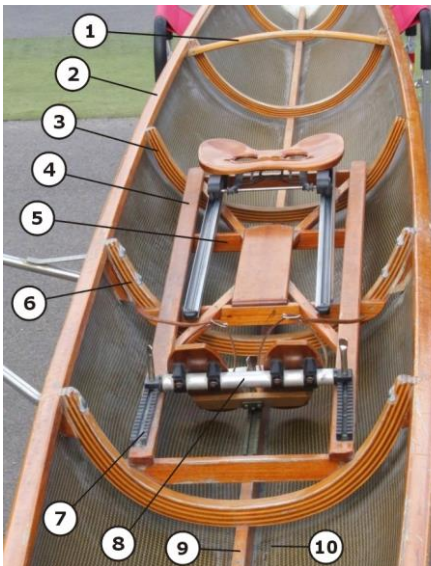
Op elke roeiplaats zijn *slidings* (rails) bevestigd waarover een *rolbankje* rijdt middels *wieltjes* die op *asjes* zijn gemonteerd. De constructie waarop de slidings bevestigd zijn heet het *emplacement* (of *tafelement*). Aan de uiteinden van de slidings zitten de zogenaamde *stops*, die zorgen dat 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.

Tussen de slidings zit een *opstapbankje*. Hierop wordt gestaan bij het in- en uitstappen.



Bij boten van kunststof zijn de slidings veelal op een geheel gesloten emplacement gemonteerd. Er mag dan uitsluitend aan de voetenbord kant van het emplacement, bij de voorstops, tussen de slidings gestaan worden. Nooit op de slidings want dan komt er zand in de slidings en slijten wietjes en slidings snel. Het bankje rijdt dan hobbelig.

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



Van achter- naar voorsteven

1. tils pant
2. boord
3. spant
4. lijfhout/grundel
5. bint
6. hoofdspant
7. voetenbordstrip
8. spoorstok
9. binnenkiel
10. huid



Van voor- naar achtersteven

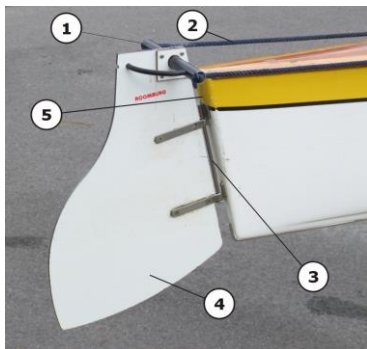
Binnenwerk C-boot

Het *voetenbord* is met de *spoorstok* op de lijfhouten en op de kiel bevestigd en is in de lengterichting van de boot verstelbaar over de *voetenbordstrips*. De voeten worden met behulp van voetenriemen en *hielsteunen*, of met behulp van schoenen, op hun plaats gehouden. Oefenboten zijn steeds vaker 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. Zo kan je bij omslaan je voeten uit de schoenen trekken en blijf je niet met je voeten vast zitten.

De stuurplaats bestaat bij wherry's en C4'en 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 (buiكدenning) of een voetenbord aangebracht. In sommige wedstrijdboten ligt de stuurman in de voerpunt van de boot.

In tegenstelling tot de wherry's en de C-boten zijn de andere boten gedeeltelijk gesloten aan de bovenzijde. De voor- en achtersteven zijn afgedekt, veelal met kunststof: *voor-* en *achtertaft*. Ze geven, net als *luchtkasten*, de boot drijfvermogen als die vol water slaat of omslaat. In luchtkasten en in voor- en achtertaftjes bevinden zich *luikjes* of ronde kunststof *deksels* voor de ontluftung en voor de afvoer van lekwater. Tijdens het varen zijn deze luikjes uiteraard gesloten. Vergeet ze echter nooit 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 geen kans.

Op de voorsteven zit een *boegbal* ter bescherming. Ze is verplicht bij wedstrijdboten. Bij gladde boten is onder de kiel een metalen of kunststof *vinnetje* aangebracht, dat zorgt voor koersvastheid van de boot.



1. roerjuk
2. stuurtoewtje
3. roerpen
4. roerblad
5. spiegel

Roer C-boot



Roer en vinnetje gladde boot

Het roer bevindt zich onder de boot of aan de achtersteven (zoals bij wherry's en C-boten). Het roer wordt met *stuurtoewtjes* bediend. Deze stuurtoewtjes zijn bevestigd aan de bovenkant van het roer, 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 in nauwe doorgangen te manoeuvreren zonder vaart. 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.

5.3. Riggers

Riggers ("uitleggers") zijn metalen constructies om de dollen buiten de boot te plaatsen, waardoor de boot zelf smaller kan zijn. Er bestaan veel riggertypen. De stang die ter hoogte van het voetenbord aan de buitenkant van de boot bevestigd is, wordt *trekstang* genoemd, omdat er trekkrachten op komen. Populair zijn *vleugelriggers* die bestaan uit één afgeplat vleugelprofiel voor beide dollen bij scullen (*wing*) of voor één dol bij boordroeien. Anders dan de traditionele riggers met buizen zijn vleugelriggers niet aan de zijkant maar bovenop beide boorden gemonteerd. In opkomst zijn wingriggers voor die aan de boegzijde van de roeier zijn gemonteerd, de *boeg-wing*.



Riggers met buizen en drukstangen



Wing (vleugel) rigger



Boeg-wing

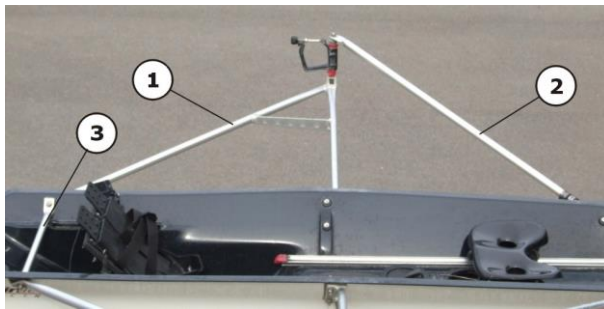
Sommige wherry's hebben riggers die je kunt inklappen, "klaprigger". Handig bij boten vervoer en in overvolle sluizen. Bij het opbergen op de loods is het inklappen niet nodig. Inklappen doen we alleen als daar een noodzaak voor is.

Bij de riggers van de meeste boordboten en sommige scullboten loopt er ook een *drukstang* (of *duwstang*) van de bovenkant van de *dolpen* naar het boord om de rigger te beschermen tegen **verbuigen** tijdens de haal.

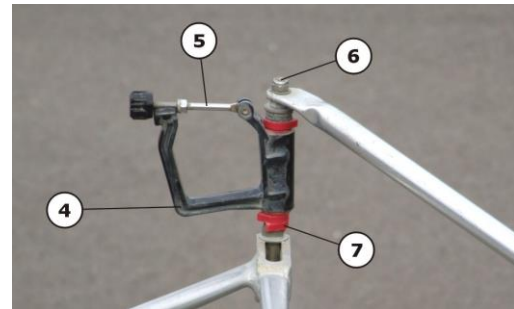
Dollen draaien om een as (*dolpen*). Om te voorkomen dat de riem uit de dol schiet, is de dol voorzien van een *klep* (soms ook wel *overslag* of *hekje* genoemd) met een moer die de dol geheel afsluit. Om de dolpen kunnen "klikringetjes" zijn geschoven waarmee de dol in hoogte veresteld kan worden.



Wherry met klaprigger



Rigger



Dol

1. trekstang
2. drukstang
3. (til) stangetje

4. dol
5. dolklep of overslag
6. dolpen
7. klikringetje

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.



Dolpen met doldop tegen krassen



Dolpen met tennisbal tegen krassen

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.

Bij wherry's komen ook riggers voor die ingeklapt kunnen worden. Handig bij botenvervoer en in overvolle sluizen. Altijd voorzichtig in- en uitklappen!

5.4. Riemen

Riemen kunnen we onderscheiden in *sculls* en *boordriemen*, ook wel *oars* genoemd. Boordriemen zijn langer en dikker dan sculls. Riemen zijn tegenwoordig vrijwel uitsluitend 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 steeds 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: een riem met *bigblade* (groot hoekig asymmetrisch blad) is korter dan een riem met *maconblad* (kleiner en tulpvormig). De bigblades, die ontworpen zijn voor wedstrijdroeien, zijn inmiddels ook populair bij het recreatief roeien.

Voordeel van nieuwere bladtypes is dat de roeier eerder tegendruk van het water krijgt en daardoor een langere effectieve haal kan maken. Al optimaliserend is er inmiddels een reeks asymmetrische bladvormen ontwikkeld met als doel zo efficiënt mogelijk en comfortabel varen.

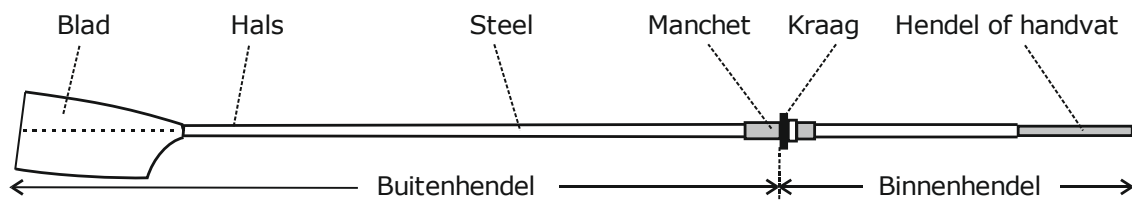


Diverse bladvormen



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 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.



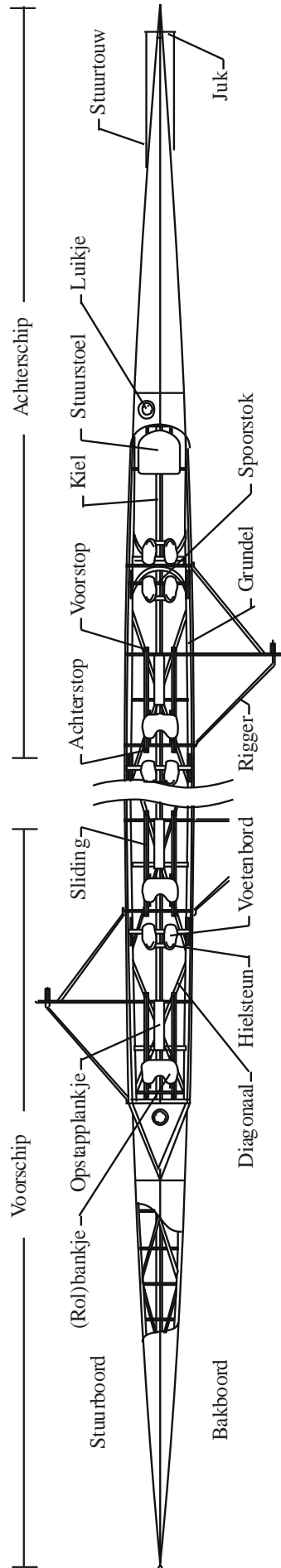
Skiffhead op de Amstel. Wedstrijdskiff met vleugelrigger (wing).
Wedstrijdriemen met asymmetrische bladen (Fat Smoothies met Vortex Edge)

5.5. Bootonderdelen

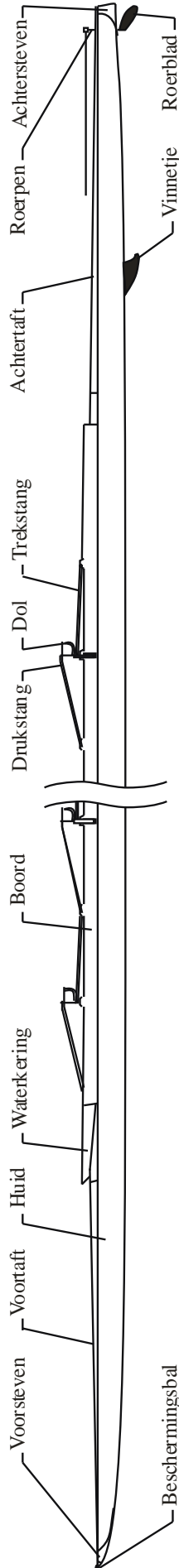
De volgende figuur geeft een overzicht van de besproken onderdelen van boten en riggers.

Boortonderdelen

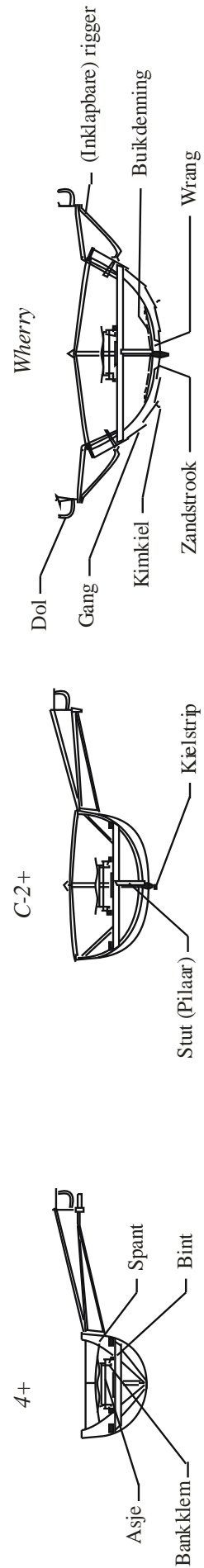
Boven-aanzicht



Zij-aanzicht



Doorsnedes



6. Omgaan met het materiaal



Dit hoofdstuk beschrijft hoe we op de wal met het roemateriaal om horen te gaan. Hoe moet je het tillen, welke commando's horen daarbij, wat moet je voordat je gaat varen hoe afstellen. 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. Door goed afstellen prettig en met minimale kans op blessures roeien
3. Soepele gang van zaken en voorkomen van onnodige wachttijd bij het -soms erg drukke- vlot

6.1. Voorbereiding uitvaren

Als voorbereiding van het uitvaren:

1. Schrijven we eerst de boot af 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](#). Kijk onder "Gebruik - Afschrijfboek". Zie tevens hoofdstuk 4.1 "Gebruik boten"
2. Daarna brengen we de riemen en eventuele losse toebehoren (roer, paddle, pikhaak etc.) naar buiten
3. Pas als de bemanning compleet is komt de boot van zijn plaats en wordt die naar buiten gebracht, wordt de persoonlijke afstelling (voetenbord) verricht en vaart de boot direct daarna weg. Als het druk is stellen we de voetenborden op het water

Door deze volgorde ligt de boot niet onbeheerd en zo kort mogelijk 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 geen andere leden in het gebouw aanwezig zijn, dien je voor je van de steiger vertrekt de sociëteit, de botenloods en het Schuurtje af te sluiten. Houd er ook rekening mee dat bij terugkomst de sociëteit dicht kan zijn. Neem daarom als je niet zeker weet of er bij terugkomst nog leden aanwezig zijn, altijd een sleutel mee in de boot.



Bij drukte: zo kort mogelijk aan het vlot liggen

6.2. Commando's - algemeen

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..... nù*". 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 voorpunt 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

6.3. Uitbrengen van boten en riemen

Riemen

Riemen worden altijd met het blad naar voren gedragen, zodat het nergens tegenaan stoot. Het blad is immers verreweg het kwetsbaarste gedeelte van een riem. Niet meer dan één oars of twee sculls tegelijk dragen. Riemen worden bij het water in de daartoe bestemde rekken gelegd. Zijn die vol, 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 loods 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 loods 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.

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 achterstevan.

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

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

Bij het vlot wordt de boot haaks op de wal gelegd, met de achterstevan op de vlotrand. Inklapbare riggers kunnen nu vastgezet worden, overslagen worden geopend, de stuurstoel wordt in orde gebracht. Til de boot bij de voorstevan 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 zij 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.



Evenwijdig aan het vlot naar omlaag rijden



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

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 aangegeven bij "wie tilt waar?". De boot wordt op het commando "tillen gelijk nú" 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. **Eerst buiten wordt de boot 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.



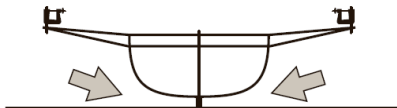
Draaien van een C-4

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

1. Meer tillers organiseren
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
3. Een boot gebruiken die reeds op zijn kiel in de loods ligt

Slechts als alle andere mogelijkheden om de boot in het water te krijgen uitgeput zijn is het gebruik van een los karretje aan de orde.

De boot wordt over met de kielstrip de vlotrand voorzichtig 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 en de watterand NOOIT raken.

Een C 1x en een C 2x worden bij het uitbrengen als een skiff behandeld en schuiven we dus niet over de vlotrand. Zie ook onder "wie tilt waar?".

Skiffs en glad materiaal

Skiffs en 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 hem 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.



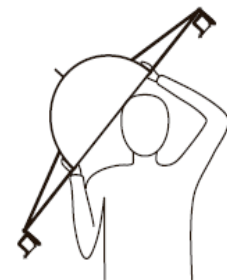
Skiff stellingen

Skiffs en tweeën 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
- Zowel de skiffs als de tweetjes aan de uiteinden uit de 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 raakt de huid het vlot niet.

Tweeën, 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 zijn 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".

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"*

6.4. Tillen van boten



Waarom en hoe tillen?

Altijd tillen vanuit de benen en met een rechte rug.



Slecht voor de rug tillen



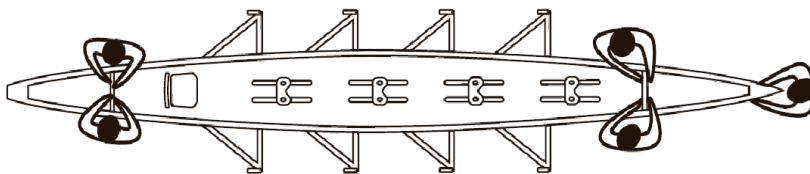
Goed tillen

Getild mag worden aan: de voerpunt, de achterpunt, de spanten en binten, het boord, wingriggers

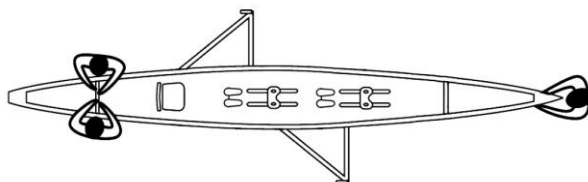
Niet mag worden getild aan: het voetenbord, de stuurstoel, de slidings, de diagonaallatten de overige typen riggers

Met te veel mensen tillen is beter dan met te weinig.

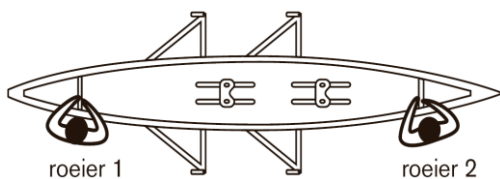
Wie tilt waar?



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



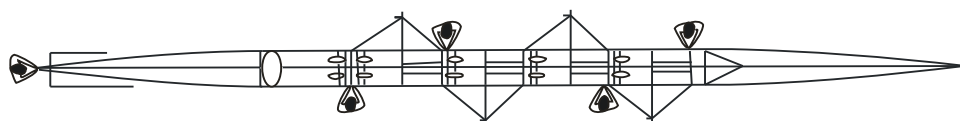
Een C-2x+, C-2+ tillen:
Het gewicht van het schip over de 3 personen verdelen. 2 man tillen daarom meer richting stuurstoel in plaats van bij de achterstevan



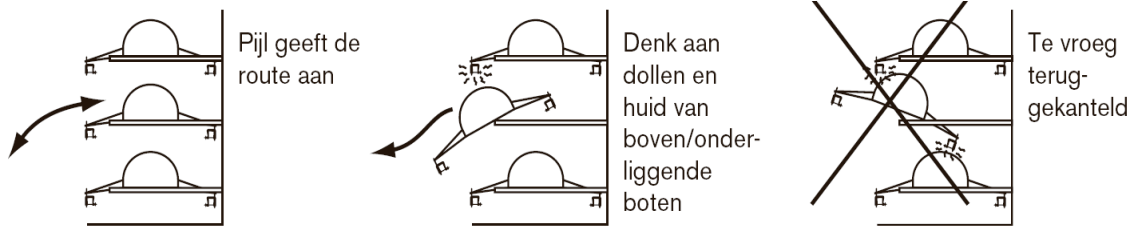
Een C1x/C2x tillen:
Beide roeiers tillen aan een tilsbant
In- en uit het water tillen, niet over de vlotrand schuiven



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 voerpunt:
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



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 alleen buiten de botenloods , 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. De roeiers gaan om en om aan het andere boord staan en. Bij oarsboten: om en om tegenover de rigger staan.
<i>boven de hoofden</i>	De boot wordt ondersteboven boven de hoofden getild.
<i>in de handen nù</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 nù</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 bemanning is verdeeld over de beide zijden van het schip. Zo veel mogelijk blijven tillen om de kiel niet te zwaar te belasten.



6.5. 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; met de holle 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.



De riemen drukken tegen de dolpennen

De riem dan 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. Na het inleggen van de riemen aan de walzijde de overslagen direct dicht maken.

Instappen

Voordat er instap commando's worden gegeven hebben de roeiers zich naast de boot opgesteld met het gezicht naar de achterstevan. 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.

Commando's instappen



"riggers van het vlot":

- de boot van de wal af
- rigger steunt niet op de wal
- riemen aan de waterzijde geheel in de dollen schuiven



"instappen gelijk "

- 2 sculls in één hand/ of 1 hand aan de oars
- bankje halverwege
- andere hand aan rigger + eventueel het vlot

.... één:

- voet op het opstap plankje



	<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
--	---	--	---

Ter bescherming van de huid zijn in wherry's buikdenningen aangebracht. Zie ook hoofdstuk 5.2 " 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.

6.6. Afstellen van het roeimateriaal

Stellen voetenbord

Een goede afstelling van het voetenbord is van belang voor het goed kunnen uitvoeren van de roeibeweging en om gelijk met ploeggenoten te kunnen roeien. Om de juiste plaats van het voetenbord en in een aantal boten 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 hielen 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 wieljes 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 bij de spoorstok en bij de kielbalk 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 hoogteafstelling van de dollen is bij toerboden zoals C-boden en wherry's 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 net 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 dollen 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. Het afschrijfsysteem geeft het gemiddelde aanbevolen ploeggewicht 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 het ledengedeelte onder Vereniging – Leden 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 kapitein, 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 loods of buiten uit de weg rollen, hangende stellingen weer omhoog hijsen**
- **De holle kant van de bladen 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**

7. Op het water

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 hoe weg te varen, op het sturen en op het aankomen. Het varen op de Vlietlandplas krijgt apart aandacht alsmede specifieke situaties ten gevolge van wind en scheepvaart.



7.1. 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 de boot. Zij houden zich aan de punten zoals vermeld in de hoofdstukken 4.1 "Gebruik boten" en 4.2 "Roei- en stuur-instructie", alsmede aan de exameneisen (zie de gelijknamige bijlage). Ze beoordelen aan de hand van ondermeer 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 roeien is verantwoordelijk voor de veiligheid op het water; de commissarissen materieel, wedstrijden en gebouw zijn dit ieder op hun eigen gebied
- Met het ondertekenen van het "Convenant Veilig varen doe je samen!" (april 2013) hebben de besturen van Rijnland en de ons omringende roeiverenigingen afspraken gemaakt met de Provincie Zuid Holland en de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer om veilig roeien te bevorderen. Dit onder meer door aan te bevelen op het water 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 zijn in dit Rijnlandboek opgenomen (paragrafen 7.4 "Regels op het water, geluidsseinen" en 7.5 "Borden, betonning, lichten en verlichting")



De instructeur staat voor de veiligheid van leerlingen en boot

7.2. 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 andere schepen
3. De vaarweg (oeverbescherming, stroom, ondiepten)
4. De kwaliteit van je roeiboot en uitrusting
5. Het weer (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"
- Skiff - leerlingen moeten worden begeleid. Bij begeleiding vanaf de kant moet de instructeur zo nodig een megafoon ter beschikking hebben
- Roeiers en stuurlieden dienen goed te kunnen zwemmen
- Stuurlieden, boegroeiers in ongestuurde boten en skiffeurs moeten een goed gezichtsvermogen hebben en in staat te zijn tot omkijken zodat ze het vaartraject goed kunnen overzien (eventueel met spiegeltje)
- Roeiers en stuurlieden moeten goed op de hoogte zijn van de verkeersregels op het water
- Toerroeiers dienen voldoende vaardigheid te bezitten in het kaartlezen en het passeren van bruggen en sluisen
- Roeien in het donker mag alleen met toestemming van het bestuur



Ad 2: Het gedrag van andere schepen.

De meeste ongelukken worden veroorzaakt door andere schepen; goed opletten, zorgen dat je gezien wordt en goed stuurboord houden zijn van groot belang. Zie verder de diverse punten in paragraaf 7.11 "Wind en scheepvaart"

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

- o Als je op onbekend water vaart, bereid je dan goed voor en vraag je eventuele gastvereniging waar zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen
- o 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
- o 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 achterstevan. Dit uiteraard in overleg met de commissaris materieel, die zo nodig de bootsman hiervoor kan inzetten
- o 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 je roeiboot en uitrusting.

- o Draag goede roeikleding:
 - Zorg voor een goede zichtbaarheid van je ploeg. De boeg en de stuur dragen felgekleurde kleding (eventueel gele hesjes)
 - Draag in de winter thermo-ondergoed, zonodig een 'turtle' (bodywarmer) In ieder geval sneldrogende en isolerende kleding. In de zomer een pet. Neem ook een zonnebrandmiddel en voldoende water mee
 - Een wind- en waterdicht jack is zeker voor het sturen nodig, let op dat dit ook goed 'ademend' is
 - Draag een reddingsvest op open water, zeker als het water koud is
- o Bij tochten moet in iedere boot een hoosvat, spons, pikhaak, peddel en meerlijn aanwezig te 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 (wind, onweer, mist).

- o Let op aanwakkerende wind, zoek tijdig beschutting
- o Vaar bij mist of onweer niet uit en ga direct aan de wal als je dit onderweg overkomt
- o Roeiboten zijn slecht zichtbaar. Loopt het zicht onderweg terug, houd dan rekening met het gevaar dat schippers je niet meer goed kunnen zien

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.

7.3. Onderkoeling

Onderkoeling is een belangrijk gevaar bij het roeien. Als je 's winters te water raakt, kan onderkoeling al binnen enkele minuten tot een half uur optreden. Onderstaande tabel van de KNRM laat zien dat de overlevingstijd snel korter wordt naarmate de watertemperatuur daalt. Het gehele lichaam is dan verkild tot een veel lagere dan normale temperatuur, d.w.z. tot beneden 35 °C. Plotselinge onderdompeling in koud water kan bovendien een schokeffect hebben dat de normale ademhaling verstoort, waardoor zelfs een ervaren zwemmer hulpeloos wordt. Door onderkoeling kan verwardheid optreden en het onvermogen om de meest eenvoudige instructies op te volgen.



Tabel Onderkoeling

Watertemperatuur	gekleed	zwemkleding
15 °C	5 uur	2 uur
10 °C	3 uur	1 uur
5 °C	1 uur	30 min
0 °C	9 min	2 min

Hoe te voorkomen?

Hoe voorkom je onderkoeling? 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 gespist op tekenen van afkoeling bij jezelf en bij anderen. Blote armen, benen en hoofden vergroten het risico.

Vaar 's winters niet alleen in een skiff, wees extra voorzichtig bij het wisselen in de boot (als dit echt nodig is) en blijf dicht bij de wal. Zoek geen verlaten vaarwater op waar bij problemen niemand je ziet en niemand je gaat helpen.

Omslaan bij koud weer

Als je bij koud water omslaat, zwem als dat haalbaar is direct naar de wal, zo mogelijk half op je skiff liggend. Hang anders zo hoog mogelijk op je boot 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.

De video [British Rowing Capsize Drill 2014](#) (13:47 min) geeft meer informatie over wat je wel/niet moet doen en hoe je aan de kant kunt komen, hoe andere roeiers je kunnen helpen. [Rowing Safety and Rowing Capsize Tasmania](#) (8:29 min) laat zien hoe behendige en sterke roeiers weer in hun boot kunnen klimmen.

Wat te doen bij onderkoeling?

Wat moet je doen als iemand onderkoeld is? Iemand die in koud water is terechtgekomen, verliest zeer snel warmte. Ter beperking hiervan moet de drenkeling zijn kleren aanhouden met uitzondering van zware kledingstukken of laarzen die hem naar beneden trekken. Probeer verder warmteverlies te voorkomen door het slachtoffer uit de wind te houden en in een jas of reddingsdeken te wikkelen. Vooral het hoofd en de nek moeten goed warm gehouden worden.

Zoek hulp. Onderkoeling is een medisch noodgeval, of de patiënt nu bewusteloos is of niet. Is het slachtoffer bij bewustzijn, dan moet het actief worden opgewarmd onder zorgvuldige observatie.

Een geleidelijke opwarming is nodig omdat het koude bloed zich slechts langzaam mag mengen met het warmere bloed van de lichaamskern, anders loopt men het risico op hartritmestoornissen. Het nemen van een warm bad of een warme douche is dus beslist niet aan te raden.

Langzaam opwarmen, gewikkeld in een isolatiedeken of warme jas is belangrijk. Een warme, suikerrijke drank kan ook verlichting van de symptomen brengen. Geef beslist geen alcoholhoudende drank.

Bij bewusteloosheid moet het slachtoffer zo snel mogelijk medisch worden behandeld. Bel 112.

Veiligheidsmiddelen, aanwezig in het verenigingsgebouw

In het verenigingsgebouw zijn de volgende middelen aanwezig:

- Een reddingsklos (bij de nooduitgang in de roeiloods)
- EHBO-materiaal en reddingsdeken (in de sociëteit en werkplaats)
- 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.



De AED

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.



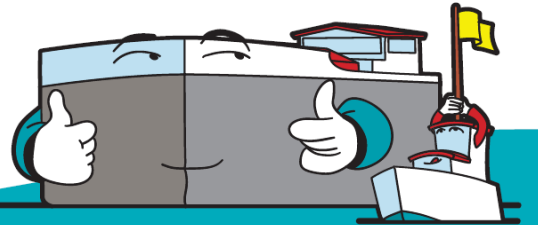
7.4. Regels op het water, geluidsseinen

Goed zeemanschap

Goed zeemanschap is het uitgangspunt van de regels op het water: handel altijd zo dat gevaarlijke situaties worden voorkomen. Op het water kent men daarmee minder strakke regels dan in het wegverkeer. Het voorkomen van aanvaringen is zó belangrijk, dat daarvoor andere regels kunnen wijken. Geef elkaar de ruimte om veilig te varen. Als het niet kan zoals het moet, moet het zoals het veilig kan.



Rijkswaterstaat



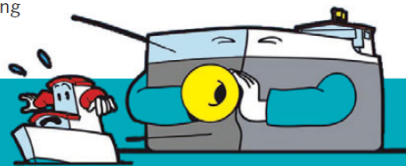
Kaart voor de vaart!

Geheugensteun voor de recreatievaart

Vaarregels

De belangrijkste voorangsregels op het water:

- Als u stuurboordwal vaart (aan de rechterkant), heeft u voorrang op schepen die dat niet doen.
- Kleine schepen (tot 20 meter lengte) moeten voorrang verlenen aan grote schepen (langer dan 20 meter). Sleep- en duwbotten, veerponten, passagiersschepen en vissersschepen hebben echter altijd de rechten van 'groot', ook als ze korter zijn dan 20 meter.
- Een kleine motorboot (tot 20 meter) moet voorrang verlenen aan een klein zeilschip (tot 20 meter) of een roeiboort, als hun koersen elkaar kruisen en geen van de schepen stuurboordwal vaart. Een grote motorboot moet in deze situatie voorrang geven aan een groot zeilschip. Een roeiboort moet in deze situatie voorrang verlenen aan een klein zeilschip.
- Voor kleine motorschepen onderling geldt: het schip dat van stuurboord nadert, gaat voor.
- Een klein zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een klein zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze met het zeil over dezelfde kant, dan wijkt loef voor lij, oftewel: het schip dat het hoogst aan de wind vaart, heeft voorrang.
- Wie vanuit een nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart, mag andere vaarweggebruikers niet hinderen. U moet dan voorrang verlenen aan alle schepen op het hoofdvaarwater.



Geluidsseinen

Attentiesein

Ik ga stuurboord uit

Ik ga bakboord uit

Ik sla achteruit

Ik kan niet manoeuvreren

Gevaar voor aanvaring

Verzoek tot brugbediening

een lange stoot

één korte stoot

twee korte stoten

drie korte stoten

vier korte stoten

een reeks zeer korte stoten

lang kort lang



Zeer korte stoot: 1/4 seconde met 1/4 seconde er tussen

Korte stoot: 1 seconde, Lange stoot: 4 seconden, 1 seconde er tussen



De belangrijkste verkeersregels op het water

Het [Binnenvaartpolitiereglement](#) (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) beschrijven de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. In deze reglementen staan 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. Recreatieschippers van motorboten hebben vaak weinig kennis van de vaarregels, wees alert!

7.5. Borden, betoning, 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).
	Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte, gerekend vanaf het bord.		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.		Verplichting een geluidsein te geven.		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 aanstonds 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.
	Roeiboten, motor- en zeilboten korter dan 7 meter voeren 's-nachts alleen een rondschilderend wit licht.



Passeren van een baggervaartuig

Een baggeraar voert een rood sein (rechthoekig bord of vlag) aan de zijde waar je niet mag en kan passeren. Aan deze zijde ligt ook de afvoerbuis die - ondersteund door gekleurde drijvers - naar de baggerbassins loopt.

Aan de andere zijde van het vaartuig, waar wel doorvaart is toegestaan, hangt een rood-wit bord. Alleen daar mag je het baggervaartuig voorzichtig passeren. Vaar er niet te dicht langs en wacht in geval van twijfel of als de doorvaart tijdelijk smal is. Het baggervaartuig beweegt zich namelijk heen en weer over de volle breedte van het vaarwater. Als een soort stofzuiger zuigt hij de bodem af met een vooruitstekende zuigbuis die ook nog een zwaaiende beweging over de bodem maakt.



Baggervaartuig in actie op de Vliet

7.6. De Molensloot, de toegang tot en het varen op 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
- 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 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"
- De ophaalbrug is voor onze Rijnland boten de enige toegang tot de Vlietlandplas. De provincie heeft aan beide toegangen naar deze brug lichten en borden geplaatst.
- 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 op de Vliet opduiken!
- 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 dicht langs de oever te blijven varen en de plas niet over te steken. Wees echter bedacht op obstakels zoals fuiken, paaltjes en ondieptes. In de winter uiteraard niet alleen de plas op en bij voorkeur met een reddingsvest om. **Bedenk dat niemand je ziet als er iets gebeurt en dus niemand je helpt!**



Vrachtvaart van en naar het Vlietland

In verband met de aanleg van het westelijke deel van de N11, beter bekend als de Rijnlandroute, zal de aan- en afvoer van zand tot veel extra vrachtverkeer op de Vliet en Vlietland leiden. Dit duurt tot 2022. De aan- en afvoer van het benodigde zand vindt plaats via een terminal bij het klimeiland aan de oostelijke oever van de recreatieplas.

De grote boten varen door de ophaalbrug naar het Vlietland. Dat kan gevaarlijke situaties voor de roeiers opleveren. Deze binnenvaartschepen hebben voorrang op alle recreatievaart dus ook op roeiboten. Ze liggen bij het maken van de bocht bij de ophaalbrug dwars op de Vliet en hebben de gehele breedte van het water nodig.

Geef ze alle ruimte en houd afstand!

De enige veilige plekken voor een roeiboot om te wachten staan in de figuur aangegeven. Ga dus nooit aan de Voorschotense kant van de Vliet liggen in afwachting van een vrije doorvaart en blijf ver weg van de zwaikom als er een vrachtschip de draai gaat maken.



Wachtplaatsen bij toegang Vlietland

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**
- **Ken de diverse soorten regels, zowel die van de vereniging als 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**

7.7. 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 gaat gebeuren
- 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 opdraagt en hem/haar daarbij ondersteunen. Hij/zij fungeert als intermediair tussen de coach 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. Tijdtrace.
Veel bochten, veel andere ploegen.
Inhalen of ingehaald worden



7.8. Sturen

Er dient zo gestuurd te worden dat een boot een rechte koers vaart. Allerlei invloeden zijn er de oorzaak van dat een boot van de rechte koers afwijkt (wind, stroom, ongelijk trekken aan stuurboord en bakboord, gebreken aan de boot). Wanneer een boot van de rechte koers afwijkt of bij bochten in het vaarwater dient er gestuurd te worden.

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

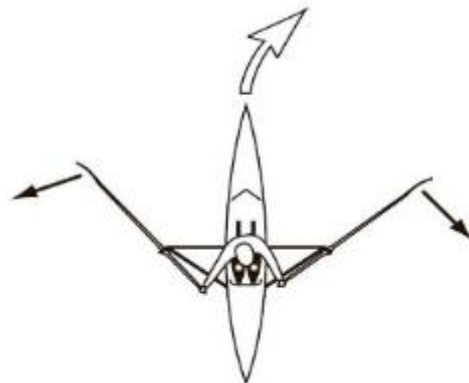
Een stuurman moet stilzitten zodat de balans van de boot niet wordt verstoord en in het midden van de boot zodat het schip recht ligt.

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.

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!**



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



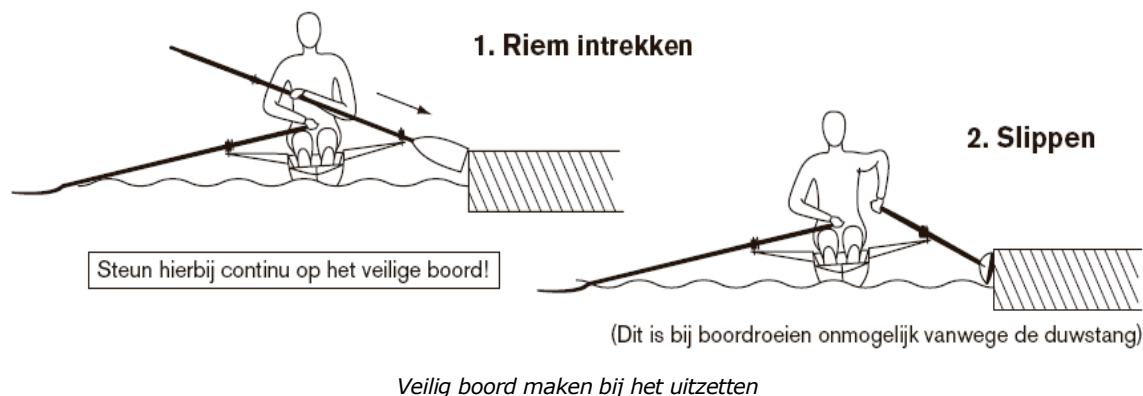
7.9. Wegvaren vanaf het vlot

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

1. Is de vaarweg vrij? De stuurman of als die er niet is de boegroeier verkent dit
2. Zijn de riggers vrij van het vlot? Eventueel iets naar de waterzijde (laten) overhellen om dit voor elkaar te krijgen
3. Houd beide riemen in de waterhand en geef op het commando "uitzetten gelijk nù" met de walhand een stevige duw tegen het vlot. Bij gestuurde boten helpt de stuurman bij het uitzetten
4. 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 de bolle kant van 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")
5. Bij beide methodes dien je goed "veilig boord" 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>.... nù</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.



Alvorens weg te roeien gaat de stuurman na of alle roeiers gereed zijn om te gaan roeien: "Boeg klaar twee klaar etc.".

Resumerend:

- **Voordat je uitzet, goed uitkijken**
- **Riggers vrij van het vlot**
- **Balans in de boot houden, naar het "Veilige boord" overhellen, eerst daarna uitzetten**

7.10. Roeicommando's

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 inpijkhouding aannemen, dus geheel oprijden, de bladen plat op het water. Bij "slagklaar" de bladen verticaal draaien, in het water laten drijven. Bij "af" de roeibeweging gaan maken.
---	---



<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>houden bakboord nù</i>	Draaien van de boot naar bakboord. Bij dit commando, 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>	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 "houden beide boorden..... nù".
<i>strijken gelijk nù</i>	Achteruit varen. Dit kan op twee manieren: <ol style="list-style-type: none"> 1. Het (de) blad(en) met de bolle zijde naar de achtersteven draaien. Bij "nù" 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. 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 strijkriching 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.
<i>bakboord best/ stuurboord sterk</i>	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.
<i>.... en gelijk</i>	Weer rechtuit varen. Aan beide boorden wordt weer even hard getrokken/gestrekken.
<i>spoelhaal nù</i>	Roeien zonder kracht te zetten.
<i>lichte haal nù</i>	Roeien met kracht zetten.
<i>strong paddle nù (sterke haal)</i>	Roeien met veel kracht, maar niet maximaal.
<i>harde haal nù</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 nù</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 "nù" 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 nù</i>	<p>Op het genoemde boord wordt op het uitvoeringscommando "nù" 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>

Commando's voor 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. Ze is te vinden op de [KNRB site](#) en op de Rijnland [website](#) onder Vereniging – Openbare Bibliotheek.

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

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

7.11. Wind en scheepvaart

In dit hoofdstuk worden situaties besproken die het gevolg zijn van wind en scheepvaart. Er is hierbij één doel: het voorkomen van ongelukken. Besproken wordt het varen op kanalen, het oversteken van breed vaarwater, het kiezen van een koers, je zichtbaarheid, het inhalen of ingehaald worden door andere schepen, diverse situaties in relatie tot vrachtschepen, hoe om te gaan met wind en bijzondere situaties.

Varen op kanalen

Houd de 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.

Stuur behoudend. 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.

Varen op breed water met betonning

Blijf op een breed vaarwater met betonning net buiten de tonnenlijn varen aan stuurboordzijde, dan kan de beroepsvaart je eenvoudig passeren. Als je aan bakboord wilt varen (bijvoorbeeld om een haven in te varen) blijf dan geheel aan de bakboord wal en wijk bij tegenliggers uit naar bakboord. Een vaarroute met betonning "oversteken" moet je altijd zo snel mogelijk doen, doe dit dus haaks op de vaarroute.

Oversteken breed vaarwater

Wanneer je met een roeiboort een breed vaarwater met beroepsvaart moet oversteken, wees dan extra voorzichtig. Je roeiboort kan namelijk in een gevaarlijke situatie terecht komen, als je niet in één keer de overkant kan halen vanwege kruisend verkeer. Wanneer een roeiboort tussen twee elkaar tegemoetkomende vrachtschepen in komt, krijg je te maken met golven aan beide zijden. Het is dan erg moeilijk om tijdig evenwijdig aan al die golven te gaan liggen. **Steek daarom altijd haaks over**, met de sterkste roeiers aan de riemen en wacht net zolang met oversteken tot de vaarweg aan beide zijden vrij is.





Welke koers?

De koers die wordt gevaren 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?

Zichtbaarheid

Zorg voor de zichtbaarheid van een roeiboot. Dit is belangrijk opdat anderen je tijdig zien. Voor skiffeurs, de boegroeiers en de stuurlieden is fel gekleurde kleding verplicht (bijvoorbeeld door gele hesjes te gebruiken).

Wat gebeurt er achter je?

Roeiers waarschuwen de stuurman voor oplopers, maar de stuurman kijkt zelf ook regelmatig achterom. **In boten zonder stuurman kijkt de boeg geregeld om.**

Inhalen en ingehaald worden

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.

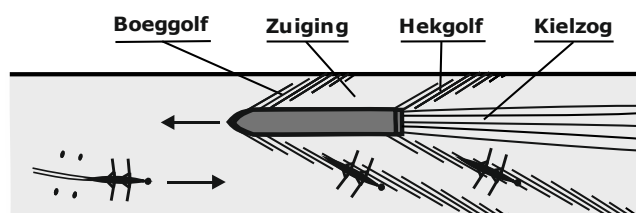
Vaar alleen met roeiboten naast elkaar als er geen andere schepen in de buurt zijn.

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.

Passeren van (vracht)schepen

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 "heggolf" 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*)



Passeren van een groot schip met veel golven



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.

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 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*".

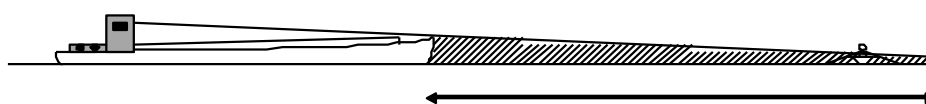
Mijd het schroefwater van binnenschepen. Het varen achter een groot schip is riskant. Het "*kielzog*", het "*schroefwater*", dus de stroming veroorzaakt door de schroef en roer, kan je roeiboot grijpen en tijdelijk onbestuurbaar maken!

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.

Dode hoek

Ongeladen, hoog op het waterliggende 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

Aandachtsein

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

Wind

Waait het stevig en staan er hoge golven, stuur dan zo veel mogelijk of loodrecht of schuin op 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 zachte 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 rechtuit 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.



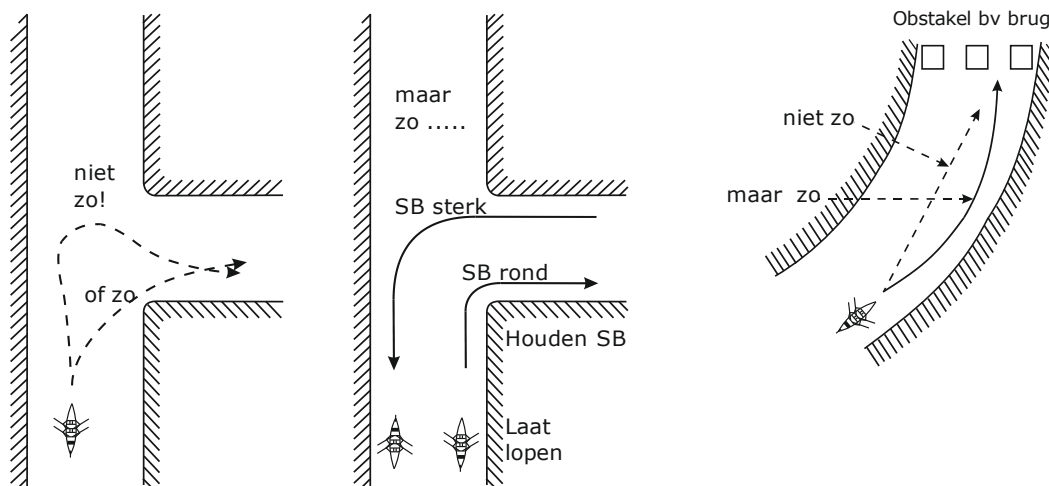
De sterkte en richting van de wind, de kracht van de roeier(s) en de ervaring van de stuurman/vrouw spelen allemaal mee, maar dat maakt sturen juist interessant!

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 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 zijsloot) altijd, dat je er recht voor komt (open varen).** Slechts dan kun je zien of er iets aankomt. 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 nù</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 iets instabieler).
<i>riemen uit</i>	Riemen weer in de dol(len) schuiven.
<i>klaar om te slippen</i>	Waarschuwing dat er zodadelijk 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 langs zij 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 altijd aan stuurboordwal en zorgen voor een goede zichtbaarheid**
- **Een breed vaarwater met veel beroepsvaart steek je in één keer haaks over als het even rustig is**
- **De koers is "voorspelbaar": je geeft hem duidelijk aan en houdt hem vast**
- **Zorg voor een goede zichtbaarheid van je ploeg**
- **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 aandachtsein reageer je alert en voorkomen 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**
- **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**

7.12. Aanleggen

Om goed aan te leggen roeit men het liefst met lichte haal 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: die draaien gemakkelijker. Kom altijd zo aan dat de boot het vlot niet raakt.

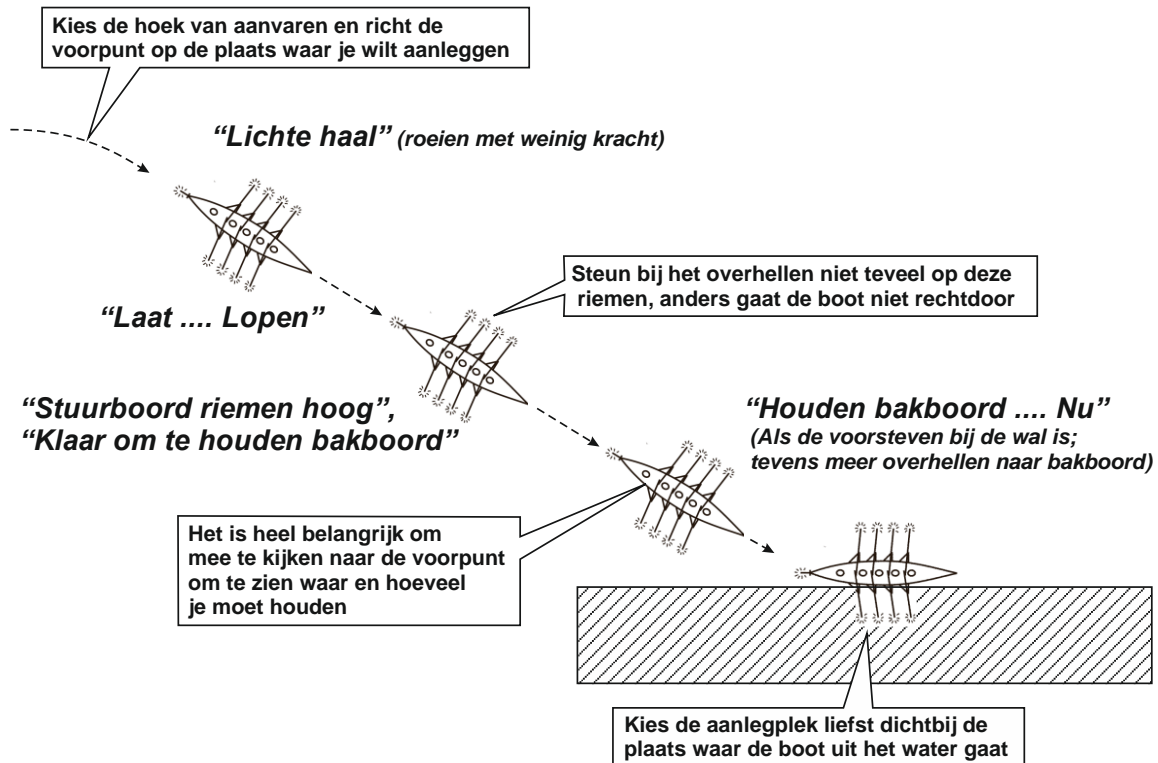
Laat minimaal 20 meter uit de kant lopen, zodat je ruim de tijd hebt. Bereid de ploeg voor: "Riemen aan stuurboord hoog, klaar om te houden bakboord". Een enkele meter uit de kant geef je het commando "Houden". Daarbij hellen de roeiers over naar de waterkant zodat de riemen vrij van het vlot blijven.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



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

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 modder dan niet door, maar stop tijdig: "houden beide boorden" en begin opnieuw.

<i>Riemen aan stuurboord hoog....</i>	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.
---------------------------------------	--



Koersen en commando's bij het aanleggen

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 akties 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 liggen met de holle kant boven op het vlot
- 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 overgehield 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 totdat we stilliggen. Dan leggen we ze pas neer**

8. 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 loods 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. Alvorens uit te stappen 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 opstapplankje geplaatst.
<i>één</i>	De roeier staat met de voet aan de waterzijde op het opstapplankje. 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"

8.1. 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: Na "aan de boorden" het afduwen van het achterschip, zodat de boot loodrecht ten opzichte van de wal komt te liggen volgt "schuiven..... nù". 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 nù".

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..... nù". 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>	Boot beetpakken. De roeiers pakken met één hand ieder het midden van een hoofdspant, 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.
<i>boven de hoofden, stuurboord onderdoor..... nù</i>	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.



Schoonmaken

Voordat de boot de loods in gaat 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 omdat 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 wieltes. 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. Eventueel aanwezig water laten we uit het voor- en achterschip lopen. Zo kan er bovendien geen water op/in lager gelegen boten in de loods 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 loods aan de waslijnen.

In de loods leggen

Als de boot gedraaid moet worden **doen we dat 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 houding om te tillen. Na het draaien kun je de huid eenvoudig schoonmaken.

Let er bij het in de loods weer op de stellingen leggen op dat de riggers vrij hangen. Stickers 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.



Draaien in de schragen



Stickers waar de stellingen horen

Gebruikte commando's:

<i>naar zee</i>	De boot wordt in de richting van de loodsdeuren 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. Losse toebehoren en riemen worden op de daarvoor bestemde plaatsen opgeborgen.

Resumerend:

- **Boten buiten van binnen en buiten afdrogen, slidings schoonmaken**
- **Luiken openen bij houten schepen of bij water in de luchtkasten**
- **Vuile schepen spuiten we schoon voordat we gaan afdrogen**
- **Bij de streepjes de boten weer in de stelling leggen**

8.2. Schade 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. De meldingen vormen de werklijst 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 ook per mail de commissaris materieel terstond te informeren en een schaderapport te maken. De commissaris materieel en de bootsman zorgen voor reparatie. In geval van schade zal worden bekeken of deze schade voorkomen had kunnen worden. Als er sprake is van schade door onzorgvuldig gebruik (verwijtbare schade), dan moet de bemanning van de boot deze schade betalen tot een maximum bedrag van € 250, -. Het te betalen bedrag wordt in overleg met de commissaris materieel en de penningmeester afgesproken. Dit is het eigen risico van de verzekering van Rijnland. Zie artikel 8 van het Huishoudelijk Reglement voor de volledige regeling, te vinden op de [website](#) onder Vereniging in de Bibliotheek.

Bij het gebruik van boten van andere verenigingen ben je niet verzekerd. Sommige WA-verzekeringen dekken in dit geval eventuele schades.

8.3. Afsluiting bij vertrek

Als je het gebouw verlaat en er geen andere mensen in het gebouw zijn, moet je het gebouw afsluiten en het alarm inschakelen. Dit geldt ook midden op de dag. Bij twijfel moet je altijd het alarm inschakelen. Als je als laatste het gebouw afsluit, ga dan na of:

1. Er geen losse spullen (schragen, doeken, karren of riemen) buiten liggen
2. Alle buiten deuren (ook die van de loods en 't Schuurtje) en ramen gesloten zijn
3. Balken op de grote loodsdeuren doen als het stormt of als er storm wordt verwacht
4. De verlichting ook in de toiletten uit is
5. De tussendeur naar de loods op slot is
6. De verwarming "laag" staat, op 15 graden Celsius
7. Van de diverse PC's en TV blijven we af, die zorgen voor zichzelf

Stel, als dat in orde is:

8. Zet de alarminstallatie in werking
9. Sluit de voordeur af
10. Let op of het rode led lampje brandt
11. Doe het toegangshek op slot



Bedienkastje alarm

De alarminstallatie bevindt zich naast de meterkast tegenover de toiletten. Er hangt een instructie bij. Als je de beveiligingsinstallatie vergeet of onjuist inschakelt, dan wordt een signaal doorgegeven aan Westvlietbewaking BV die een inspectie ter plaatse zal uitvoeren en het alarm alsnog juist zal activeren. Per keer moet RV Rijnland hiervoor €60,- betalen. Mocht blijken dat je nalatig bent geweest bij het volgen van de procedure voor het afsluiten dan kunnen deze kosten bij jou in rekening worden gebracht.



Als laatste: toegangshek op slot

9. Roeitechniek in het kort

De roeicyclus

De essentie van roeien is tijdens de roeihaal de boot te versnellen en tijdens de recover 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. Meer over roeiblessures, oorzaken en remedies: zie het besloten gedeelte van de [website](#), onder Instructie – Gezond roeien.

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 recover.

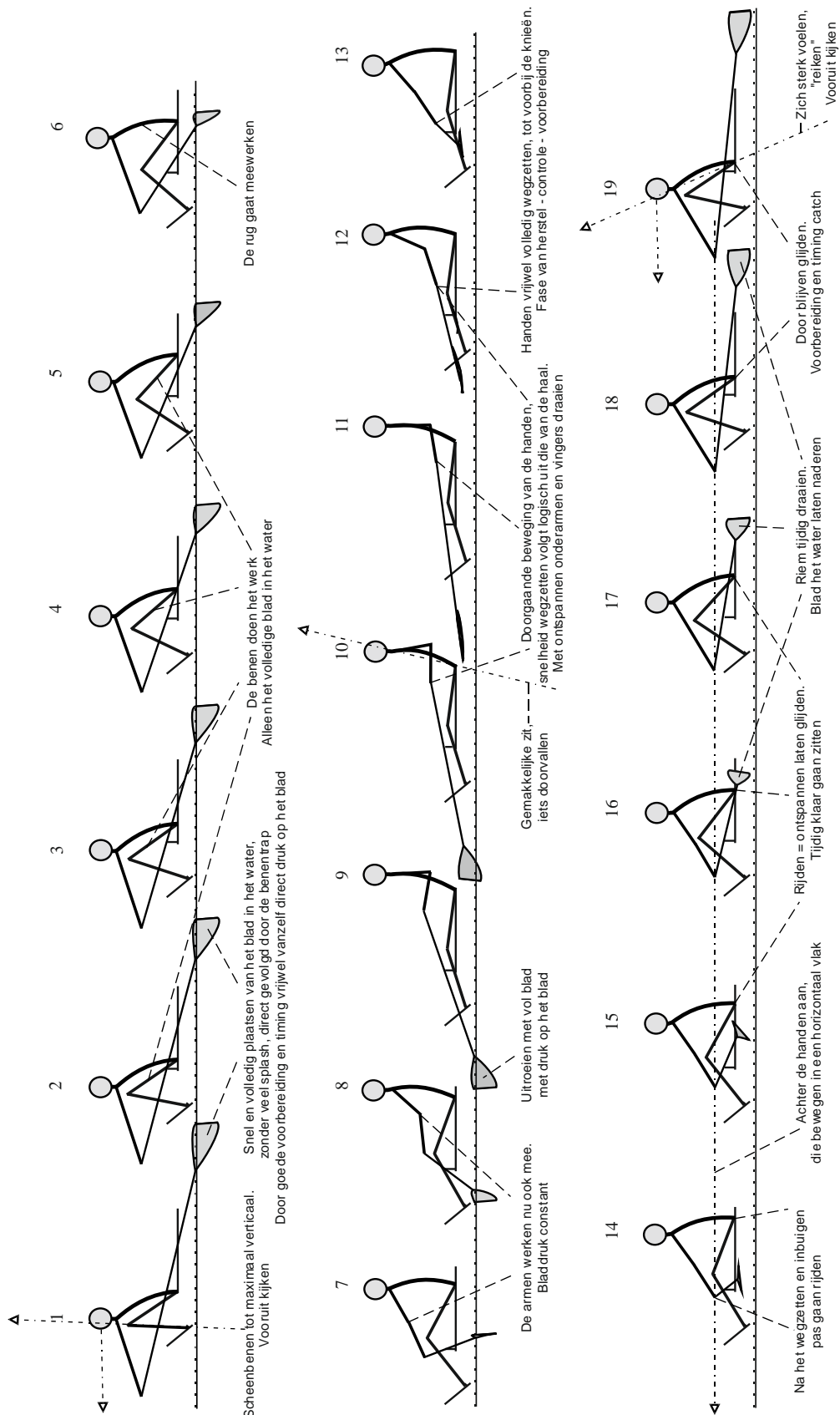
Het draaien bij in- en uitpik gebeurt door de vingers, waardoor de hendel draait in de vingers. De pols blijft vlak. Als volgt:



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 [website](#) onder Vereniging - Bibliotheek
- "Basis roei instructie" van Jeanne Stockman ([RIC](#))
- "[De Nederlandse roetechniek](#)" Duidelijke uitleg van het Nederlandse haalbeeld (9:52 min)
- "[British Rowing Technique](#)": 22 sheets met foto's en een toelichting
- Een meer volledig overzicht van de roeibeweging inclusief beelden van ritme, details van de haal, van het plaatsen van de bladen en oefeningen: [USRowing](#) (33 minuten)

10. Bijlage exameneisen

In het onderstaande zijn de regels zoals die gelden bij de diverse roei- stuur- en het theorie-examen beschreven. Hoofdstuk 10.6 "Schema Examenreglement – boottypen" geeft de samenhang tussen de diverse examens. De indeling naar de boottypen waartoe de examens toegaan geven wordt er vermeld.

10.1. Afnemen van examens

Examens moeten door ten minste twee leden van de examencommissie worden afgenomen. Publicatie van de examendata vindt plaats op de website. Opgave voor een examen vindt plaats door de instructeur op de [website](#), onder "Instructie - Examens". Nieuwe leden die elders reeds roeiervaring hebben opgedaan, kunnen zich zelf opgeven. Zij demonstreren hun roeien 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 bar 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. Het door de examencommissie gehanteerde beoordelingsformulier is opgenomen in hoofdstuk 10.7 "Het examenformulier".

Bij de stuuorexamen 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.

10.2. Algemene examenregels

Voor alle examens geldt:

- Kennis hebben van de huisregels van de vereniging (hoofdstukken 3 en 8)
 - 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 4)
 - Van het roeimateriaal
 - Bij roei- en stuur-instructie
 - Wanneer een vaarverbod
- Kennis hebben van het roeimateriaal (hoofdstuk 5)
 - Verschillende boottypen
 - Belangrijkste onderdelen van boten, riggers en riemen
 - Weten hoe om te gaan met het materiaal waartoe het examen toegang geeft (hoofdstukken 6 en 8)
 - 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 7)
 - Verantwoordelijkheden
 - Veiligheid
 - Binnenvaart Politie Reglement (BPR: vaarregels, geluidssignalen, borden, betonnen, lichten bij bruggen en verlichting)
 - Vaarregels Molensloot en Vlietlandplas
- Kennis hebben van het sturen (hoofdstukken 6 en 7)
 - Wanneer worden welke commando's gebruikt
 - Wegvaren en aanleggen
 - Omgaan met wind en scheepvaart

10.3. Regels theorie- en stuur-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 4.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 4.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 10.2), gelden per examen de volgende specifieke punten:

Theorie

Eisen: 1. Kennis bezitten van de volgende punten uit paragraaf 10.2 "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.

St 2 (Sturen 2)

- Eisen:*
1. Theorie-examen
 2. Kunnen sturen van een wherry en van een C2x+/C2+:
 - o 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
 - o Vlot en duidelijk geven van de roeicommando's, met de goede intonatie
 - o Redelijke vaardigheid en inzicht hebben in het omgaan met wind en overige scheepvaart
 - o Adequaet reageren op onverwachte omstandigheden
 3. Veiligheid van boot en bemanning kunnen bewaken
 4. De volgende in paragraaf 10.2 "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 4.1 en 4.2).

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, 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:
 - Leiding kunnen geven aan de bemanning met betrekking tot
 - in- en uitbrengen van alle boottypen, m.u.v. een 8+
 - 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
 - Goede vaardigheid en inzicht hebben in het omgaan met wind en overige scheepvaart
 - 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 4.1 en 4.2).

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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

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

10.4. Regels scull-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 4.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 4.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 10.2), gelden per examen de volgende specifieke punten:

Ba - Wh (Basis - Wherry):

- Eisen:*
1. Theorie-examen
 2. Basisvaardigheid in het roeien in een wherry:
 - 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
 - Iets doorvallen achter
 - Ontspannen, doorgaande beweging bij de uitzet met twee handen tegelijk
 - Gaan rijden nadat de handen tot over de knieën zijn weggezet en de rug is ingebogen
 - Bladen vrij van het water met tijdig opdraaien van de bladen
 - Rustig en geheel oprijden doordat de knieën steeds verder opkomen, direct gevolgd door het laten vallen en plaatsnemen van de bladen
 - Riemen correct en ontspannen vasthouden, tijdens de haal gestrekte polsen
 - Goed kunnen volgen van een slagroeier
 - 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:
- Het in- en uitbrengen van boot, riemen en eventuele toebehoren
 - Het in- en uitstappen
 - Het afstellen van het voetenbord
 - Wegvaren bij het vlot en het weer aankomen
 - Manoeuvres op het water
 - Het zonder aarzeling opvolgen van de bijbehorende commando's

Het examen geeft recht op:

Scullen (niet het sturen) in wherry's. De stuurbevoegdheid wordt verkregen door het behalen van het St 2 examen dat in de praktijk veelal tegelijk wordt afgelegd met het Ba - Wh of Ba - C examen.

Niet als kapitein deelnemen aan tochten. Zie daarvoor het Toerroei-examen.

Oefenen:

In wherry's, 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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een wherry.

Opmerking:

Practisch zal het Ba-Wh examen veelal tegelijk worden afgelegd met het stuurexamen St 2.

Ba - C (Basis - C materiaal):

- Eisen:*
1. Theorie-examen
 2. Basisvaardigheid in het roeien in een C2x+
De roei eisen zijn hetzelfde als bij het Ba - Wh 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-Wh examen

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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een C2x+.

Opmerking:

Het examen kan ook zonder in het bezit te zijn van het Ba - Wh examen worden afgelegd. In de praktijk zal het dan 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:
 - Goed en veilig bemanning en boot onder smalle en/of lage bruggen kunnen sturen
 - Kunnen aanleggen in moeilijke omstandigheden aan andere oevers dan roeisteigers; goed kunnen beoordelen waar en hoe aangelegd kan worden
 - Met elke stroom en wind kunnen aanleggen, zowel halend als strijkend
 - Kunnen hanteren van peddel en pikhaak
 - 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 kapitein 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 4.1 en 4.2). 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 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, C1x en C2x.

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 stuur-instructie (paragrafen 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een C 1.

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 of 2x 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 stuur-instructie (paragrafen 4.1 en 4.2).

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:
 - rechtuit 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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een 1x, klasse S 2.

10.5. Regels boordroei-examens

Naast de algemene regels voor "Gebruik boten" (paragraaf 4.1), voor "Roei- en stuur-instructie" (paragraaf 4.2) en de "Algemene examenregels" (paragraaf 10.2), 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 – 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-Wh 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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In C2+, op beide boorden.

B 2 (Boord 2)

Eisen: 1. Theorie-examen en stuuexamen St 2

2. Redelijke roeitechniek bezitten bij het varen in een 4+ of C2-:

o De gelijkheid zelf op kunnen zoeken

o De eisen zijn verder identiek aan die voor het S2 examen

3. In een C 2- kunnen manoeuvreren:

o Rechthout 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 C2-, 2-, 4+, 8+ in de categorie B 2.

Oefenen:

In een 8+, 4+ C4+ C2- of 2- categorie B2 op beide boorden, onder leiding van een met instructeur, met in acht neming van de algemene regels voor het gebruik van de boten en het geven van roei- en stuur-instructie (paragrafen 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een 4+ of C2-, op beide boorden.

B 3 (Boord 3)

Eisen: 1. Theorie-examen en stuuexamen 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.

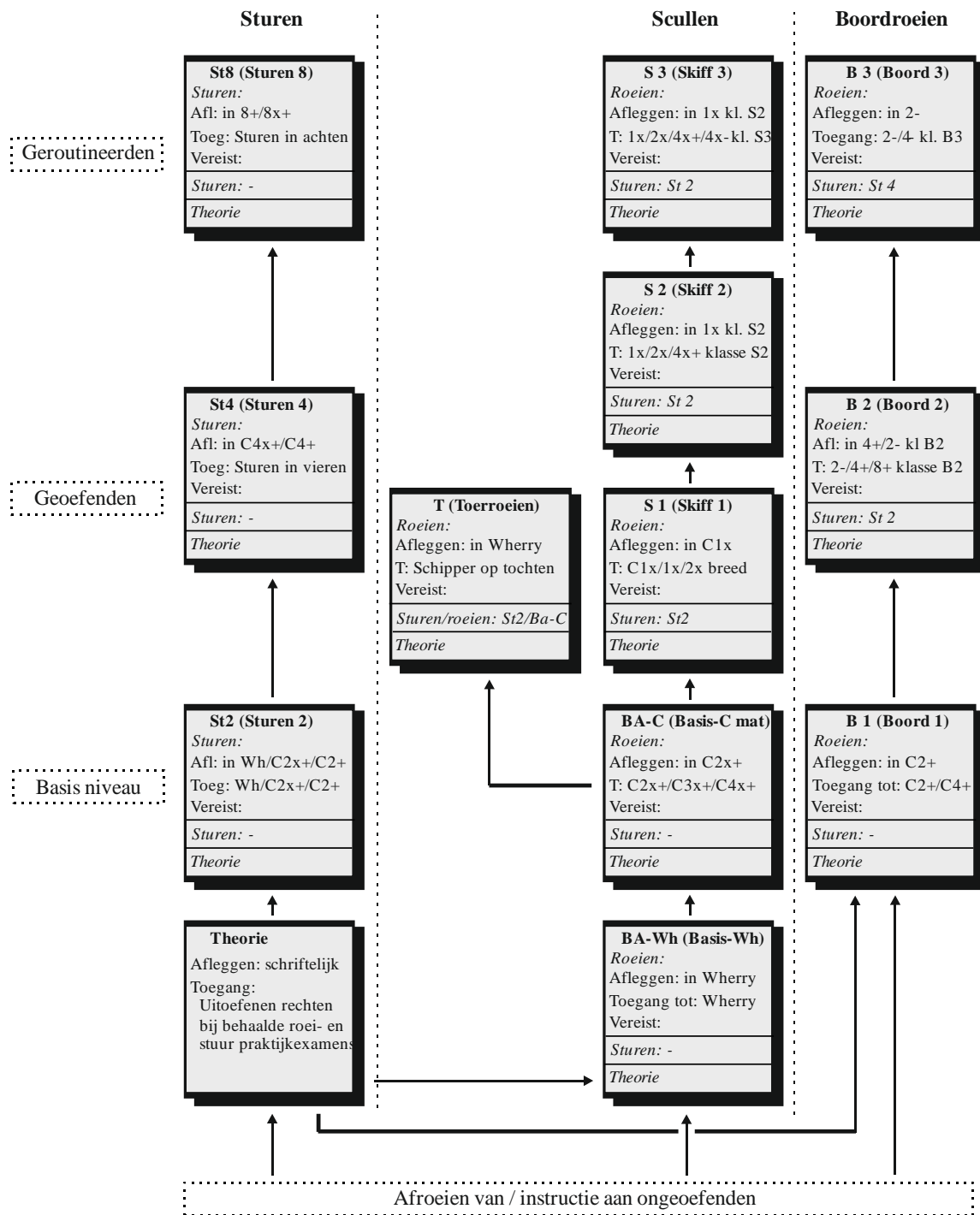
Oefenen:

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 4.1 en 4.2).

Afleggen van het examen:

In een 2-.

10.6. 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

10.7. Het examenformulier

naam examen:	naam kandidaat:
	naam instructeur:
	Datum:

Exameneisen:	beoordeling +, -, of n.v.t	
1.materiaalbehandeling		
in – en uitbrengen geven/opvolgen van Commando's in- en uitstappen afstellen voetenboord		
2.aankomen/wegvaren halend en strijkend (2 pogingen)		
mate van controle gekozen koers vrij van het vlot		
3.manoeuvreren/sturen		
leiding geven, overzicht, commando's gekozen koersen gebruik van het roer omgaan met wind en scheepvaart reageren op onverwachte omstandigheden noodstop omkijken veiligheid bewaken		
4.roeivaardigheid		
coördinatie benen, rug, armen inbuigen, oprijden ontspanning bij de uitzet en wegzetten vasthouden riemen (druk op, draaien, diepte) blad balans volgen		
RESULTAAT: geslaagd		
niet geslaagd		

naam examiner:
paraaf examiner:

norm om te slagen	Een onderdeel van een punt mag onvoldoende zijn, mits het gehele punt voldoende is Alle punten dienen voldoende te zijn Voor verdere toelichting: zie het examenreglement
bevoegdheden na het behalen van het examen	Roeien en sturen in boten die vallen in de behaalde examenklasse. Oefenen voor een volgend examen binnen de regels van het examenreglement.

Dit formulier aan de kandidaat meegeven, kopie in het bakje van de roeicommissaris.

11. 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
2	6-11	Zwak				- Wind voelbaar in gezicht, weerhanen tonen nu de juiste richting, blad ritselt, vlag beweegt - Kleine korte golven
3	12-19	Vrij matig				- Stof waait op, vlaggen wapperen, bladeren bewegen steeds - Kleine golven breken, schuimkopjes
4	20-28	Matig				- Papier waait op, takken bewegen, haar raakt verward, kleding flappert, geen last van muggen meer - Golven iets langer, veel schuimkoppen
5	29-38	Vrij krachtig				- Op waaiend stof hinderlijk voor de ogen, bladeren van bomen ruisen, kleine bomen bewegen, gekuifde golven op meren en kanalen, vuilnisbakken waaien om - Matige golven, overal schuimkoppen, af en toe opwaaiend schuim
6	39-49	Krachtig				- Dikke takken van bomen bewegen, problemen met paraplus, hoeden/petten waaien af - Grotere golven, schuimvlekken, vrij veel opwaaiend schuim
7	50-61	Hard				- Hele bomen bewegen, vlaggen staan strak, het is lastig tegen de wind in te lopen of te fietsen - Golven worden hoger, beginnende schuimstreden
8	62-74	Stormachtig				- Twijgen breken van bomen, voortbewegen zeer moeilijk - Matig hoge golven, schuimstreden op het water
9	75-88	Storm				- Schoorstenkappen, antennes en dakpannen waaien weg, kinderen moeten moeite doen om te blijven staan, takken breken af, alleen zwaluwen en eenden vliegen nog - Hoge golven, rollers, zicht wordt slechter door schuimvlagen
10	89-102	Zware storm				- Aanzienlijke schade aan gebouwen, volwassenen hebben veel moeite om te blijven staan, bomen raken ontworteld, vogels blijven aan de grond
11	103-117	Zeer zware storm				- Zeer hoge golven, zeer wordt wit van het schuim, overslaande rollers, verminderd zicht - 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!

12. Bijlage trefwoorden

Commando's	
aan de boorden.....	21, 22, 25, 45
bakboord	21
bakboord best	36, 38
bedankt.....	38
boeg klaar .. twee klaar .. etc.	37
boeg.....	21
boegen.....	21
boven de hoofden	23, 25, 45
derde stop na nu.....	39
draaien.....	22, 45, 46
één, twee, drie enz.....	21
en gelijk	38
go.....	39
halen aan één boord.....	39
handen aan de boot.....	45
harde haal	38
hoog scheren.....	41
houden.....	36, 43
houden bakboord	38
in de handen	22, 23, 25
in de spanten	45
instappen gelijk.....	26
klaar om te houden bakboord.....	43
klaar om te slippen	42
klapjes	41
krabben.....	37
laat lopen.....	36, 38
lichte haal	38
met de kiel draaien over.....	22, 25
naar land	46
naar zee	46
op de schouders.....	23, 25
opzij roeien	37
overpakken.....	22, 25
overslagen dicht.....	26
overslagen los	23, 25
pas op de riemen	42
riemen aan stuurboord hoog	43
riemen hoog.....	43
riemen intrekken.....	42
riemen uitbrengen.....	43
riggers van het vlot	26
rondmaken	36, 39
schuiven	25, 45
slag / slagen.....	21
slagklaar maken .. slagklaar .. af	37
slippen	37, 43
spoelhaal	38
stellingen inschuiven.....	25
stoppen!.....	38
strijken aan één boord	39
strijken gelijk.....	38
strong paddle (sterke haal)	38
stuurboord	21
stuurboord sterk	36, 38
stuurboord/bakboord onderdoor	23, 45
tenen aan de rand .. ver weg	23, 25
tillen gelijk	21, 22, 25, 45
uithouden	41
uitrijden.....	21, 25
uitschuiven.....	22, 25
uitstappen gelijk	45
uitvoeringsgedeelte	20
uitzetten gelijk.....	37
veilig boord	37
voor de buiken.....	23, 25
vooraankondiging.....	20
waarschuwingsgedeelte.....	20
Commissies	
botenwagencommissie.....	11
examencommissie	50
kledingcommissie.....	8
redactie.....	3
SOEVIE	7
Literatuur	
brochure botenafstelling.....	28
Handen aan de boot	3
Kaart voor de Vaart!.....	3, 33
opleidingsboek Het Spaarne.....	3
RIC theorie boekje 2016	3
roei instructie	3
roei-commando's	3
Roeiers veilig het water op	3
Varen doe je samen	3
veiligheidsinfo voor instructeurs.....	3
Riemen	
Bigblade	17
binnenhendel	18
blad.....	18
boordriemen	17
buitenhendel.....	18
handvat	18
hendel	18
kraag.....	18
Maconblad	17
manchet.....	18
oars.....	17
sculls	17
steel	18
Riggers	
boeg-wing	16
dol	16
doldop	17
dolpen	16
drukstang.....	16
duwstang	16
hekje	16
klapriggers.....	16, 45
klep.....	16
klikringetje	16
klikringetjes	28
overslag	16
riggers	16
tennisbal	17
til stangetje	17
trekstang.....	16
uitleggers	16
vleugelrigger.....	16, 18
wing	16, 18
Rijnland	
112 bellen	31
AED	31
alarminstallatie	47
Convenant Veilig varen	29
EHBO materiaal	31
introductie	8
reddingsklos	31
Roeien	
afschrijven van boten	9, 20, 29
blessures	48
boordroeien	12
greep.....	48
hangen	48
instructie	9
omslaan	10, 31
onderkoeling	30

opdraaien	48	stutten	14
plaatsen van het blad	48	stuurstoel	15
reserveren botenwagen	11	stuurtoewtjes	16
schade melden	47	tafelement	14
scullen	12	taften	12, 14, 15
skiffen in de winter	10	til stangetje	22
skiffinstuctie	10	twee met	13
vaarverbod	10	twee zonder	13
Roeimateriaal		vier-met	13
A-boot	12	vier-zonder	13
acht	13	vinnetje	15
achtersteven	19	vlonder	14, 15
asjes	14	voetenbord	15
bankklemmen	14	voetenbordstrips	15
B-boot	12	voetenriem	15
binten	14	voetenroer	13, 35
boegbal	15	voor- en achterstops	14
boord	14	voorsteven	19
boordboten	12	vormverlijmd	14
boottypen	13	waterkering	14
buikkenning	14, 15, 27	wherry	12
C-boot	12	wiegen	21
D-boot	12	wieltjes	14
deksels	15	wrangen	14
diagonaalatten	14	Yole de Mer	12
dolhoogte	28	zandstrook	14
drijfvermogen	15	Zee-vier	12
dubbel	12	Sturen	
dubbeltwee	13	aandachtssein	41
dubbelviermet	13	baggervaartuig	34
dubbelvierzonder	13	betonning	33
emplacement	14	Binnenvaart Politie Reglement (BPR)	33
flexheels	15, 27	boeggolf	40
gangen	14	borden, betonning en verlichting	33
gladde boten	12	breed vaarwater oversteken	39
grundels	14	breed water met betonning	39
hangende stellingen	23	bruglichten	42
hechthout	14	dode hoek	41
hielsteun	15	geluidsseinen	33
hielstring	15	gestuurd	13
hijnsinstallatie	23	hekgolf	40
hoofdspant	14	hoge wal	41
huid	14	inhalen	40
Italiaanse opstelling	13	Jan Bakkerslootbrug	34
kiel	14	kielzog	41
kielstrip	14, 22	koers	36, 40
kimkielen	14	kruisdeining	41
landvast	16	lager wal	41
lijfhouten	14	lichten	33
luchtkasten	12, 15	met de kop door de wind	41
luikjes	15	Molensloot	34
opstaplankje	14	omkijken	40
overnaads	14	ongestuurd	13, 36
peddel	16	open varen	42
pikhaak	16	open water	30
pilaartjes	14	ophaalbrug Vlietland	35
ploeggewicht	28	opsturen	40
quadruple	13	passeren van vrachtschepen	40
roer	16	rondvaren op de Vlietlandplas	34
roerblad	16	schroefwater	41
roerjuk	16	stuurtoewtjes	36
roerpen	16	theoretische stuurkennis	50
rolbankje	14	toegang tot en het varen op de Vlietlandplas ...	34
schoonmaken	46	vaarregels	33, 50
scullboten	12	varen op kanalen	39
singelschragen	46	verleieren	44
skiff	13	verlichting	33
slidings	14	Vlietlandplas	34
spanten	14	wanneer sturen	36
spiegel	16	zichtbaarheid	40
spoorstok	15	zitten	36
standaardafstellingen	28	zuiging	41
stickers op de boorden	46		
stops	14, 27		

Roeivereniging Rijnland
Oostvlietweg 63
2266 GN Leidschendam