

Eisen aan bekwame stuurlieden

Waarom? (art. 1.04 Binnenvaartpolitiereglement)

De stuur (schipper) is ervoor verantwoordelijk om de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen in het kader van het 'goed zeemanschap'. Voorzorgsmaatregelen om te voorkomen dat:

- Het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- Schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard dan ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan zich bevinden;
- De veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.



Wat zijn de eisen aan een bekwame stuur?

Kennis

1. Kent de vaarregels ([handboek Veilig roeien en sturen](#) en de [Vaarbewaarkaart](#)).
2. Kent de uitrusting van de sloep (handboek Veilig roeien en sturen).
3. Kent de roeicommando's (handboek Veilig roeien en sturen).
4. Kent de procedures en de [checklist](#) m.b.t. de voorbereiding van een training en weet hoe de [matrix](#) werkt (handboek Veilig roeien en sturen).
5. Kent het vaarwater (zie ook het onderdeel 'Ervaring').

Ervaring

1. Kan de sloep manoeuvreren onder alle omstandigheden. Weet hoe de sloep zich gedraagt bij (zij)wind en kan anticiperen.
2. Kan bijzondere verrichtingen foutloos uitvoeren en geeft roeiers de juiste commando's bij bijvoorbeeld: - Het invaren van versmallingen;
- Het varen van scherpe bochten;
- Afstoppen;
- Keren;
- Strijken;
- Het invaren van de haven.
3. Kan routes met smal vaarwater probleemloos passeren (riemen lopen, manoeuvreren). Denk aan de route via de Overrijn en de route door Leiden.
4. Heeft ruime ervaring met alle 'gebruikelijke' trainingroutes (Oude Rijn, Oegstgeesterkanaal, Kagerplassen). Weet hoe welke brug moet worden gepasseerd etc. Kan zelfstandig de juiste keuzes maken.
5. Kent de beperkingen van bepaalde trainingroutes en weet op basis van de weersomstandigheden welke routes het best kunnen worden gekozen.
6. Heeft ervaring met andere vaarweggebruikers (andere roeiers, recreatievaart en beroepsvaart) en weet hoe die moeten worden gepasseerd. Kan bijvoorbeeld inschatten of het veilig is om in te halen.
7. Geeft prioriteit aan het veilig sturen. Als het qua kennis en omstandigheden mogelijk is, verzorgt de stuur ook de training (anders wordt dit in overleg aan een roeier over gelaten).

Houding

1. Is zich bewust van zijn/haar verantwoordelijkheid aan boord.
2. Is daadkrachtig en besluitvaardig.
3. Weet hoe gehandeld moet worden bij veranderende omstandigheden, in noodsituaties en blijft rustig.
4. Heeft overzicht aan boord. De stuur bepaalt wat er gebeurt, door wie en hoe.
5. Durft ook het besluit nemen om niet het water op te gaan op basis van de omstandigheden.
6. Zorgt ervoor dat alle roeiers weten wat de training inhoudt. Geeft duidelijke commando's.
7. Is voorbereid op de training, kent de route, de weersomstandigheden etc.

Hoe wordt dit bereikt? (Kijk ook op de [website](#))

- **Theoretische kennis (zelfstudie):**
 - Naast de kennis van de procedures binnen de vereniging, moet er aandacht zijn voor de vaarregels en het vaargedrag (ook van recreatievaart en beroepsvaart). Op die manier kan het gedrag van anderen beter worden voorspeld. Het [passeren van bepaalde bruggen](#) is ook van belang. Net zoals de pontjes op de Oude Rijn en op de Zijl.
 - Veel hierover staat in het handboek "Veilig roeien en sturen" en op de Vaarbewaarkaart.
- **Praktische training: aspirant stuur** (controle over de sloep, roeicommando's, vaarregels in de praktijk). De aspiranten worden hierbij begeleid door bekwame stuurlieden. De bekwame stuurlieden zijn aan boord aanwezig als (slag)roeiers, coachen de aspirant stuurlieden en geven aan wanneer de aspirant stuurlieden naar de volgende fase kunnen.
- **Praktische training: bekwame stuur I – basis** (controle over een mogelijk andere sloep, roeicommando's met een ander team, vaarregels in de praktijk).
 - Beginnen met eenvoudigere routes, een ervaren slag en een grotendeels goed getraind team. Beperkingen zijn: weersomstandigheden, licht/donker en de verkeerssituatie (te druk op het water).
 - Uren maken aan het roer en langzamerhand steeds complexere routes (zoals heen bij daglicht en terug in schemer, meer wind, drukker verkeer, langere tochten bijvoorbeeld over de Kagerplassen of via Leiden).
 - Doorgaan tot meerdere trainingen goed gaan en de stuur de vaarroutes, de obstakels en het overige verkeer goed inschat.
 - Examen': zelfstandig varen van een route bij daglicht en goed weer, die de aspirant stuur met de waterkaart en bijvoorbeeld Google maps (route, knelpunten) moet voorbereiden. Drie bekwame stuurlieden gaan als roeiers mee om te beoordelen of dit met goed gevolg wordt afgelegd (loopt via de eigen teams).

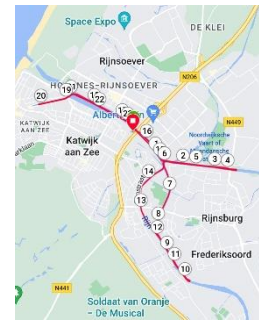


Examen bekwamestuur I
Datum 29-6-2022
Kandidaat
Afstand 12 km

Route	Opgaverheden
Klaarmaken sloep	Checklist voor vertrek doorneemen
Vertrek boothuis	Informeren bemanning, route / training
Richting zeeveerkeren	Inzeilen
Richting Diergeest	Riemen lopen, afstoppen, smijten
Draaien na de brug bij Pinbrug (Noordrijnweg)	Riemen lopen
Richting zeeveerkeren	
Richting Leiden	
Splicing Additioeneelkanaal - Pin over SB de Pin op richting de Wilbert Smalle doorgang, riemen lopen v aarnodg, lage brug	
Richting zeeveerkeren	Achtje maken
Naar het gemeal	
Over BB Pinna Hendrikkanaal in, keren bij de zwaalkom	
Terug naar het boothuis	
Alleen sloep	Spullen opruimen, sloep netjeer achter laten

Beoordeling	Onvoldoende	Voldoende	Uitstekend
Commando's			
Overschied op de bemanning			
Afstoppen - smijten			
Riemen lopen			
Keren			
Achtje maken			
Plaak op het water			
Zig voor andere vaartuigen			
Bruggen, lichtbaken			
Geslaagd / Gezaakt			
Saskia Haasroot			
Geert-Jan van Zijlten			
Gjoco Rijnveld			

Na afronding van de training 'bekwame stuur I' kan een stuur zelfstandig een sloep sturen volgens de voorwaarden genoemd in de [matrix](#).



- **Praktische training: bekwame stuur II - gevorderd**

- De stuur I moet minimaal 10 stuurbeurten met goed gevolg hebben afgelegd bij daglicht. De stuurbeurten worden bijgehouden in een logboek.
- Hij of zij moet ook enige ervaring hebben opgedaan met het sturen na zonsondergang. Hiermee wordt gestart op het traject tussen de Zeeverkenners en de jachthaven Katwijk, een traject waar geen beroepsvaart komt zodat de stuur zonder veel risico gevoel kan krijgen bij het sturen in het donker, diverse bruggen kan passeren en de haven kan insturen. In de praktijk kan dit plaatsvinden door bijvoorbeeld een trainingsronde te starten bij daglicht en in de schemering af te sluiten met een route op het traject Zeeverkenners – Jachthaven Katwijk.
- Als de stuur I dit een aantal keer heeft gedaan, is het tijd voor de volgende stap. Dat is het sturen van een 'gewone' trainingsronde in de schemering/in het donker. Dit gebeurt onder begeleiding van een bekwame stuur II die als roeier aanwezig is.
- Daarna volgt de laatste stap. Er wordt een training in de schemering/in het donker afgelegd in aanwezigheid drie bekwame stuurlieden II. Zij bepalen gezamenlijk of de stuur I een stuur II kan worden.

Bij het bovenstaande gelden de volgende uitgangspunten:

- Een stuur I geeft zelf aan wanneer hij klaar is om een stuur II te worden.
- Vóór de laatste stap wordt nog een keer benadrukt wat de verantwoordelijkheden zijn van een stuur II en welke uitgangspunten er gelden (checklist, matrix e.d.).
- Er zullen ook stuurlieden I zijn die helemaal geen stuur II willen worden (bijvoorbeeld de stuurlieden van het veteranen team). Een stuur I bepaalt ook zelf of hij stuur II wil worden en de verantwoordelijkheid kan/wil dragen.

Een 'bekwame stuur II' kan onder alle omstandigheden genoemd in de [matrix](#) de sloep sturen.

Wat is de rol van de teams?

Het doel is dat elk team over bekwame stuurlieden beschikt om zelfstandig het water op te kunnen bij de hierboven genoemde omstandigheden. De teams 'werven' de eventuele aspirant stuurlieden en regelen ook de bekwame stuurlieden die mee aan boord gaan bij de af te leggen 'examens'. Het bestuur helpt de teams, die nog helemaal geen bekwame stuurlieden hebben, op weg.