



Veilig roeien en sturen

FEROX
KATWIJK



Inhoud

1.	Ferox en sloeproeien.....	4
1.1	Even voorstellen.....	4
1.2	Een Vereniging	4
1.3	Sloeproeien	4
1.4	De Ferox sloepen	5
2.	Roeien, sloep, techniek.	6
2.1	De sloep en haar onderdelen.....	6
2.2	Posities in de sloep.....	7
2.3	Lichaamshouding	7
2.4	De riem.....	7
2.5	De juiste roeislag.....	8
2.6	De beweging van het lichaam	8
2.7	Teamwork	9
3.	De Stuur	9
4.	De roeicommando's	10
4.1	Manoeuvres en roeicommando's	10
4.2	Soorten commando's.....	10
4.3	De officiële roeicommando's!.....	11
4.4	Standaard commando's en uitvoering.....	16
5.	Vorbereid en veilig op pad	16
5.1	Kleding en uitrusting roeiers.....	16
5.2	Roei-accessoires.....	16
5.3	Eten en drinken.....	17
5.4	Persoonlijke verzorging.....	17
5.5	Sloep gereed maken	17
5.6	Warming up	17
5.7	Cooling-down	18
5.8	Persoonlijke veiligheid	18
6.	De Stuur, oftewel de schipper!	19
6.1	De Stuur en het BPR.....	20
6.2	Verantwoordelijkheden	20
6.3	De overige rollen van een stuur.....	20
7.	Conditie, kracht, en techniek.....	21
7.1	Conditie	22
7.2	Kracht	22
7.3	Techniek.....	22
8.	Elementen voor een goede training.....	23
8.1	Slagen tellen.....	23
8.2	Snelheid meten	23
8.3	Tijd versus afstand	24
8.4	Intervaltraining.....	24



8.5	Wedstrijdjes	24
8.6	Commando's beoefenen.....	24
8.7	Technische geboden	24
9.	Veiligheid.....	26
9.1	De matrix.....	27
10.	Eindelijk op weg.....	28
10.1	Gereed maken voor vertrek.....	28
10.2	De route	29
10.3	In- en uitstappen	29
10.4	Vertrekken	29
10.5	Verlichting	29
10.6	Sociale geboden	30
10.7	Gebruik van het roer	30
10.8	Het nemen van een bocht.....	31
10.9	Stuurtips	31
10.10	Aanleggen	32
11.	Obstakels op en onder het water.....	33
11.1	Het voorkomen van aanvaringen.....	33
11.2	Passeren van een nauwe doorgang	34
11.3	Obstakel aan één zijde	35
11.4	Speciale brugpassages	35
11.5	Obstakels op het water	36
11.6	Stromend water	37
12.	Regels op het water	37
12.1	Varen op het water	37
12.2	Voorrang op het water – algemene principes	38
12.3	De voorrangregels.....	39
12.4	Voorrang op het water – specifieke situaties	39
12.5	Groot verkeer op het water	40
13.	Signalen op het water	41
13.1	Navigatie verlichting	41
13.2	Verkeerstekens	41
13.3	Geluidssignalen	43
13.4	Lichtsignalen	44
13.5	Betonningen en signalen lezen	45
14.	Deelname aan wedstrijden	45
14.1	Verplichte uitrusting	45
14.2	Aanbevolen uitrusting.....	45



1. Ferox en sloeproeien

1.1 Even voorstellen

Roeivereniging Ferox, gevestigd in Katwijk, is op 31 augustus 2000 opgericht. Ferox (Latijn) staat voor “strijdlustig” en dat is zeker van toepassing op onze enthousiaste vereniging. Ferox is een vereniging voor iedereen die wil sloeproeien. Van recreanten- tot senioren- tot wedstrijdteams in verschillende klassen. Iedereen is welkom. Het plezier in sloeproeien staat voorop. Binnen de vereniging is er ruimte om eigen ambities en doelen na te streven.

1.2 Een Vereniging

FEROX is een vereniging:

- Die gedragen wordt door leden
- Waar iedereen plezier heeft in het roeien
- Waar leden betrokken zijn en zich willen inzetten voor de vereniging en elkaar
- Waar leden zich op hun gemak voelen en welkom zijn
- Waar ruimte is om eigen ambities en doelen na te streven
- Waar een deel van de leden meedoet aan nationale en internationale wedstrijden
- Waar de veiligheid hoog in het vaandel staat!

1.3 Sloeproeien

Sloeproeien is een echte teamsport waarbij een goede conditie en spierkracht van groot belang is. Roeien zorgt ervoor dat je binnen korte tijd heel fit kunt worden. Vrijwel alle hoofdspieren worden getraind, de beweging is eenvoudig en mits goed uitgevoerd is de kans op blessures klein. Roeivereniging Ferox wil het sloeproeien voor meer mensen mogelijk maken en faciliteren.

Ferox heeft momenteel 4 sloepen in gebruik (zie 1.4 De Ferox sloepen). Er zijn meerdere teams die samen een sloep delen. Ieder team is voorzien van een Team captain die zijn of haar team vertegenwoordigt. Onderling zorgen deze voor nadere afstemming tussen de verschillende teams zodat iedereen maximaal kan genieten van deze mooie sport.

De wedstrijdroeiers trainen 2 á 3 keer per week en nemen deel aan verschillende wedstrijden in Nederland. Er wordt intensief en fanatiek op techniek- spierkracht- en uithoudingsvermogen getraind. Tijdens de training van de recreatieve roeier speelt vooral het sportief bezig zijn en de het sociale contact een grote rol.

Om de sloeproeisport goed te beoefenen is natuurlijk wel wat meer te weten over de sloep en de techniek. Ook is veiligheid een belangrijk punt om bij stil te staan. Om dit verder te ondersteunen is dit document samengesteld waarmee leden van de vereniging de noodzakelijke instructie en begeleiding kunnen ontvangen.

1.4 De Ferox sloepen



Azorean High



Bacchus



ThussenUit



Mighty Mo

2. Roeien, sloep, techniek.

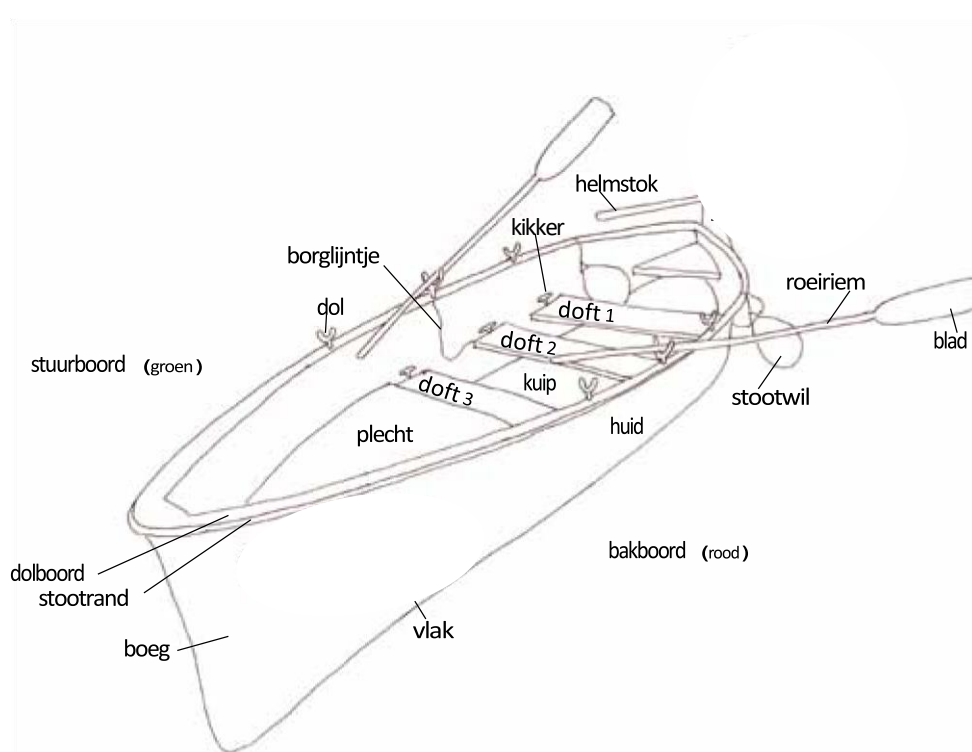
In dit hoofdstuk komt je meer te weten over de sloep zelf en de roeitechniek. Roeien is de combinatie van de drie elementen; conditie, kracht en techniek die er samen voor zorgen dat de sloep vooruit wordt bewogen.

2.1 De sloep en haar onderdelen

Niet alle sloepen zijn gelijk maar een roeisloep heeft in het algemeen vele onderdelen die een beetje roeier natuurlijk allemaal herkent: kielbalk, vlak, boord, roerblad, helmstok, roerhaak, steven of boeg, spiegel, plecht, doft, kuip, roerriem, dol, stootrand, landvast, kikker, stootwil, lenspomp, bankjes 1 tot en met 5, rood en groen, bakboord, stuurboord.

Een paar weetjes:

- De achterkant van de sloep heet de spiegel.
- De stuurman zit dus het dichtst bij de spiegel.
- De twee roeiers die het dichtst bij de stuurman zitten heten de slagroeiers.
- De voorkant van de sloep heet de boeg. De twee roeiers die op de voorste doft (zitbank) zitten heten daarom de boegroeiers.
- In de vaarrichting van de sloep heet de rechterkant "stuurboord" en de linkerkant heet "bakboord". Er is daarom een stuurboordslagroeier (groen) en een bakboordslagroeier (rood). Ook als de sloep achteruit vaart blijft stuurboord "stuurboord" heten en bakboord blijft "bakboord".
- De stuurman is de enige die naar voren kijkt, de roeiers kijken allemaal naar achteren.



2.2 Posities in de sloep

Op stuurboord 1 zit de slagroeier, deze bepaalt de slag snelheid en houdt het olopende verkeer in de gaten en communiceert met de Stuur. De roeier op bakboord 1 volgt de slagroeier. De roeiers op de doften 2, 3, 4, en 5 (deze laatste zijn de boegroeiers) doen exact na wat degene voor hen doet.

2.3 Lichaamshouding

Voor een juiste lichaamshouding wordt de voetensteun goed afgesteld;

Als je naar achteren hangt, zijn de knieën licht gebogen (niet overstrekt).

Zit recht achter je knieën.

Houd de hand aan de binnenzijde aan de onderzijde van de riem (dit voorkomt dat je je buurman aanstoot) en houd de hand aan de buitenzijde van de sloep aan de bovenkant van de riem



☞ **Denk om de juiste positie van de handen voordat je begint met roeien! Haak de handen rondom de riem, knijp ze niet vast.**

2.4 De riem

Over de riemen is het volgende van belang:

Houd de veters van het leertje bovenaan, zorg dat de dol in het midden van het leertje zit.

Merk je dat je riem naar buiten of naar binnen glijdt, check dan of je recht achter je knieën zit en probeer wat minder hard in je riem te knijpen.

Let op de stand van het blad: aan het begin van de slag is de bovenzijde van het blad altijd naar de Stuurman of vrouw gekeerd. Het effect daarvan is dat de riem in het midden van de slag haaks door het water gaat. Daarmee duw je de sloep naar voren (in plaats van naar beneden).

Steek de riem niet te diep in het water. Tijdens de effectieve slag blijft de aanhechting van het blad aan de boom net boven water, het blad is meestal in een andere kleur uitgevoerd dan de boom.

☞ **Ga voorzichtig met de riemen om, breng ze netjes aan boord en berg ze na het roeien tenslotte met zorg op.**



2.5 De juiste roeislag

De effectieve slag heeft vier onderdelen: inpik, effectieve slag, uitpik en de recoveryslag. De slag loopt van voor naar achteren, dus niet van boven naar beneden en ook niet in een cirkel.

Als de beweging van boven naar beneden gaat, wordt de sloep namelijk naar beneden geduwd in plaats van naar voren. De sloep wiebelt als er ongelijk wordt geroeid of met een krachtsverschil tussen stuur- en bakboordzijde.

Inpik

Het moment voor de inpik is het rustpunt van de gehele slag. Houd de bovenzijde van het blad schuin naar voren voordat je inpikt. Dit zorgt ervoor dat het blad in het midden van de slag haaks door het water gaat, zodat de boot naar voren, en niet naar beneden of omhoog. De inpik is ver naar voren; je begint de slag niet pas dwars op de sloep. Laat je riem het water invallen; dit kost je geen kracht.

Effectieve slag

De effectieve slag moet voldoende lengte hebben; hij moet dus niet te kort maar ook niet te lang zijn. Begin naar voren (beweeg je lijf naar je knieën) en maak de slag af tot ver naar achteren. Zorg dat je je armen en benen niet over-strekt. Steek het blad niet te diep in het water, laat alleen het gekleurde deel van de riem contact met water maken, de rest blijft boven water.

Uitpik

De uitpik is een korte manoeuvre; geen rustpunt. De uitpik zit ver naar achteren, gebruik dus je buikspieren. Geef geen ruk aan de riem om jezelf omhoog te trekken, want daarmee duw je de sloep naar beneden, niet naar voren. Denk eraan; de effectieve slag gaat van voor naar achteren, niet van boven naar beneden.

Recoveryslag

Draai de riem tijdens de recoveryslag in de goede positie: de bovenzijde van het blad wijst naar de Stuur. Het blad gaat vlak over het water. Houd de recoveryslag kort (snelle beweging). Daarna kom je weer terug bij het rustpunt van de slag (zie 1, zie inpik).

Let erop dat je de riem in de recoveryslag vlak boven het water houdt. Als je moe wordt, wordt het vaak moeilijk om de buikspieren goed te gebruiken. Je leunt op je riem, je gaat met je armen werken waardoor de riem hoger uit het water komt, en dus niet meer vlak over het water scheert. De riem maakt dan een cirkel van boven naar beneden, in plaats van vooruit (dat heet molenwieken maar in Katwijk kennen we dit ook wel als "meeuwen meppen").

2.6 De beweging van het lichaam

De basistechniek van het roeien is een combinatie van houding, de slag zelf en de riemen, een juiste lichaamshouding is van belang voor het juist overbrengen van de krachten maar om blessures te voorkomen;

- Hang bij de effectieve slag (zie hieronder) recht naar achteren (niet in een bochtje).
- Houd je schouders laag.



- Houd je rug recht, ga met je lijf van voren naar achteren.
- Beweeg naar voren en hang naar achteren. Daarmee werk je met je lijf in plaats van dat je trekt met je armen.
- Zet af met je benen en bovenlijf. Gooi je bovenlijf naar achteren en duw dan met je benen verder.
- Overstrek je armen niet. Je hángt aan je riem; je trékt er niet aan.
- Geef bij het omhoog komen géén rukje aan de riem. Dat verstoort de continuïteit van de beweging in de boot en duwt de sloep meer in het water dan dat hij naar voren gaat. Omhoog komen is een kwestie van samenwerken tussen armen en vooral buikspieren.

2.7 Teamwork

Roeien is een ultieme teamsport en als team kun je alleen de maximale prestatie leveren wanneer alle energie die in de riemen wordt gestopt tegelijkertijd, gelijk verdeeld en in dezelfde richting wordt geleverd. Iedere onbalans in de verdeling van krachten is minder efficiënt en dus wordt in de training veel aandacht besteed om te zorgen dat er door iedereen precies gelijk worden geroeid.

Samengevat:

- De stuurboordslagroeier is degene die de slag bepaalt. De bakboordslagroeier moet de slag van de stuurboordslagroeier volgen. Alle andere roeiers moeten de slag van de slagroeier aan hun kant volgen. Dus niet de slag van hun directe voorbuurman/vrouw, tenzij dat de slagroeier is.
- De riemen allemaal tegelijk in het water.
- De riemen allemaal tegelijk uit het water.
- De bladen van iedere riem moeten even diep onder water zitten.
- De slaglengte van iedereen moet hetzelfde zijn.
- Zo ver mogelijk naar voren en zo ver mogelijk naar achteren ('hele slagen maken').
- De bladen van de riemen moeten verticaal in het water staan.
- De kracht van de armen op de riem moet in het horizontale vlak liggen en geen verticale component hebben. De kracht op de riem tijdens de haal moet zo constant mogelijk zijn.
- De totale kracht aan stuurboord en bakboord moet gelijk zijn, anders gaat de boot draaien.
- Zelfs als deze totale kracht gelijk is, kan de sloep nog gaan draaien omdat de krachtverdeling per doft uit balans is. (Als bijvoorbeeld aan stuurboord de sterkste roeiers voorin zitten en aan bakboord de minder sterke roeiers).

3. De Stuur

De stuurman of stuurvrouw, kortweg stuur, heeft een belangrijke rol in de roeisloep. De Stuur is allereerst de schipper of baas van het schip. In deze rol heeft de Stuur een aantal belangrijke taken:

1. Sturen van de sloep. Hij zorgt ervoor dat de sloep schadevrij door het water en langs allerlei (varende) obstakels vaart.
2. Coördineren van de acties die met de sloep worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het af- en aanmeren bij de ligplaats, het in- en uitvaren van de haven, het aansturen van de



roeibeweging, het in- en uitstappen in de sloep en het manoeuvreren van de sloep door het geven van commando's.

3. Uitstippelen van de route en het kiezen van de vaarwegen.
4. Informatie verstrekken aan het team, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
5. Begeleiden (coachen) van het team, geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt ervoor dat er goed en gelijk wordt geroeid.
6. De Stuur bepaalt ter plaatse of er geroeid kan worden of niet. Waarom het roeien niet doorgaat, kan te maken hebben met een tekort aan roeiers vanwege onverwachte omstandigheden, slechte weersomstandigheden of een gevaarlijke situatie op het water.

De Stuur en de roeiers zijn natuurlijk allemaal verantwoordelijk voor het materiaal, maar de Stuur heeft de eindverantwoordelijkheid. De Stuur is de schipper zoals aangegeven in het Binnenvaart Politie Reglement. Hij is dus de enige die de commando's geeft. Roeiers accepteren dus alleen commando's van de Stuur, niet van elkaar, of andere buitenstaanders.

4. De roeicommando's

4.1 Manoeuvres en roeicommando's

De kunst van het roeien is GELIJK roeien. Precies hetzelfde doen als de roeier voor je doet en de commando's ook gelijk opvolgen. Om die gelijke beweging te bevorderen, gebruikt de Stuur (kortweg: stuur) een aantal commando's om precies aan te geven wat wanneer gebeurt.

Al eeuwenlang zijn er, voor het roeien met sloepen, roeicommando's.

De commando's zijn nodig om goed te kunnen manoeuvreren, starten, goede slag te roeien etc. Ze bestaan altijd uit twee delen. Het eerste deel om aan te geven welke handeling men moet doen, het tweede deel om dit gelijk uit te voeren.

Verder zal in het eerste deel van een commando ook worden aangegeven door de Stuurman voor wie het commando bestemd is, bijvoorbeeld; beide boorden, of bakboord/ stuurboord, of alleen de slagroeiers of bankje 1 t/m 5.

4.2 Soorten commando's

Het is belangrijk dat iedereen die roeit of stuurt de commando's kent en op dezelfde wijze toepast. Bij het geven van commando's, kan onderscheid worden aangebracht tussen drie verschillende soorten commando's:

Aankondigingscommando's

Dit zijn eigenlijk geen commando's maar het is informatie die op een gestructureerde manier wordt gegeven. Denk hierbij aan: *"we naderen de brug"*, *"klaarmaken om uit te stappen"* of *"we gaan drie halen opbouwen gevolgd door tien halen hard"*. Aankondigingscommando's bereiden de roeiers dus voor op datgene wat van ze gevraagd gaat worden. Bij oefeningen kan de oefening aan de roeiers worden uitgelegd, in sommige gevallen zal dit uitgebreid zijn.

Uitvoeringscommando's

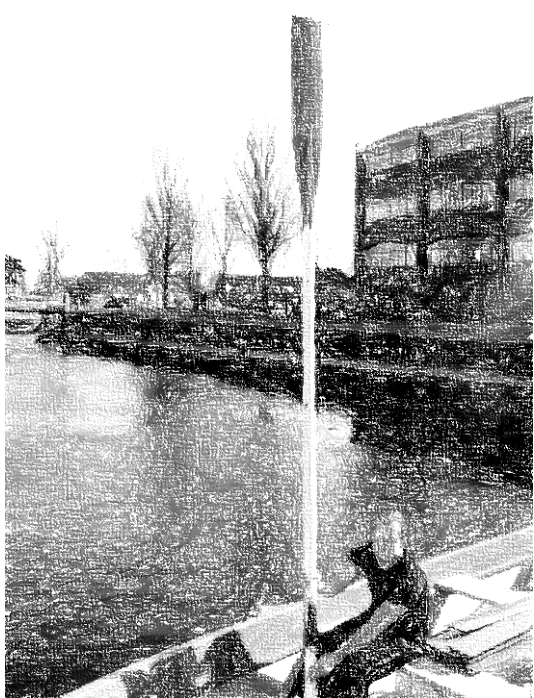

Bij een uitvoeringscommando wordt daadwerkelijk een actie van de roeiers gevraagd. Deze commando's zijn altijd kort en krachtig. Denk hierbij aan: *"riemen lopen"* of *"haal op ... gelijk"*.

Beëindigingscommando's

Dit zijn commando's die de uitvoering van de uitvoeringscommando's opheffen. Denk hierbij aan *"beide boorden op... riemen"*.

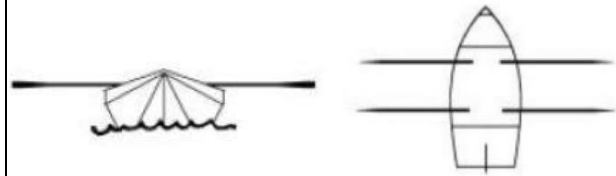
4.3 De officiële roeicommando's!

Het gebruik van verkeerde termen en commando's kan leiden tot onduidelijke en in het ergste geval gevaarlijke situaties. Dit zijn de enige echte sloeproei-commando's zoals beschreven op de website van Federatie Sloeproeien Nederland en ook op de FEROX website.

Beide boorden riemen op..... gelijk!	
	
<p>De roeiers zoeken hun riem op en zetten deze staand tussen de voeten neer (ook wel "groeten"¹ genoemd). De bladen van de riem 'gestrekt' met de bladen evenwijdig aan boeg-spiegel.</p>	

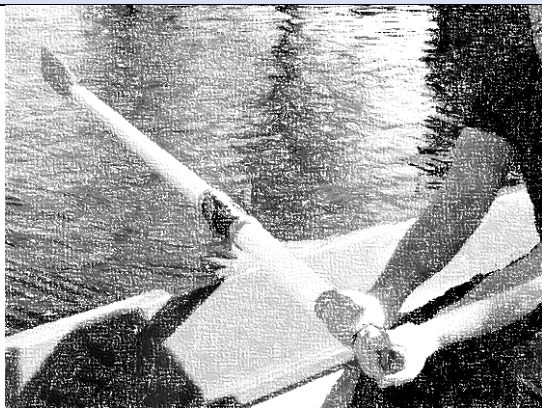
¹ Veelal toegepast aan het begin van een wedstrijd uit respect naar de wedstrijdleiding en overige deelnemers of uit pieteit naar aanleiding van het overlijden van een roeier.

Beide boorden riemen..... toe!



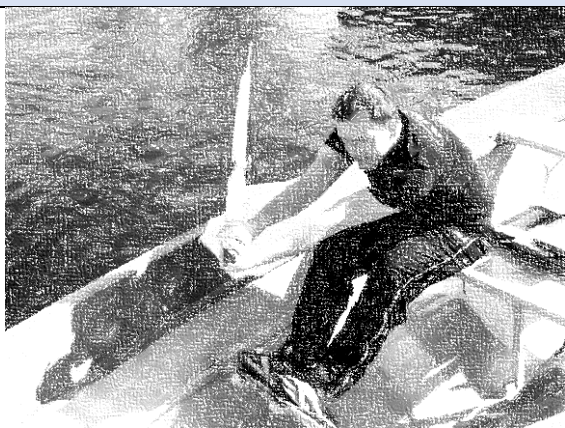
Iedere roeier laat bij het commando 'toe' de riem rustig neer in de dol, de riem blijft dwarsscheeps, evenwijdig aan het wateroppervlakte en met de bladen verticaal gedraaid.

Beide boorden op..... riemen!

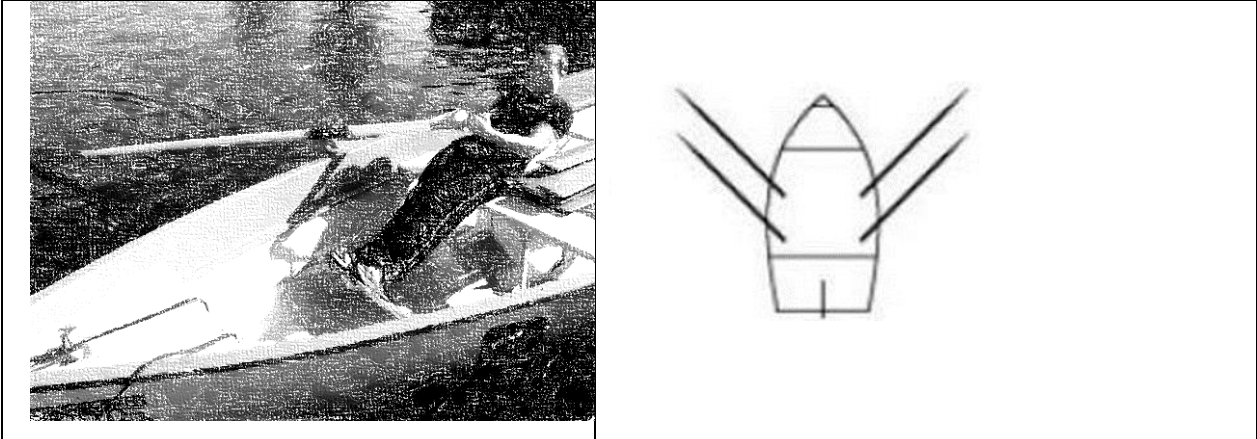


De riemen worden haaks op de sloep, evenwijdig aan het wateroppervlakte, en met de bladen verticaal gedraaid gehouden. Niet te verwarren met het commando 'riemen....op'!

Beide boorden haal op..... gelijk!

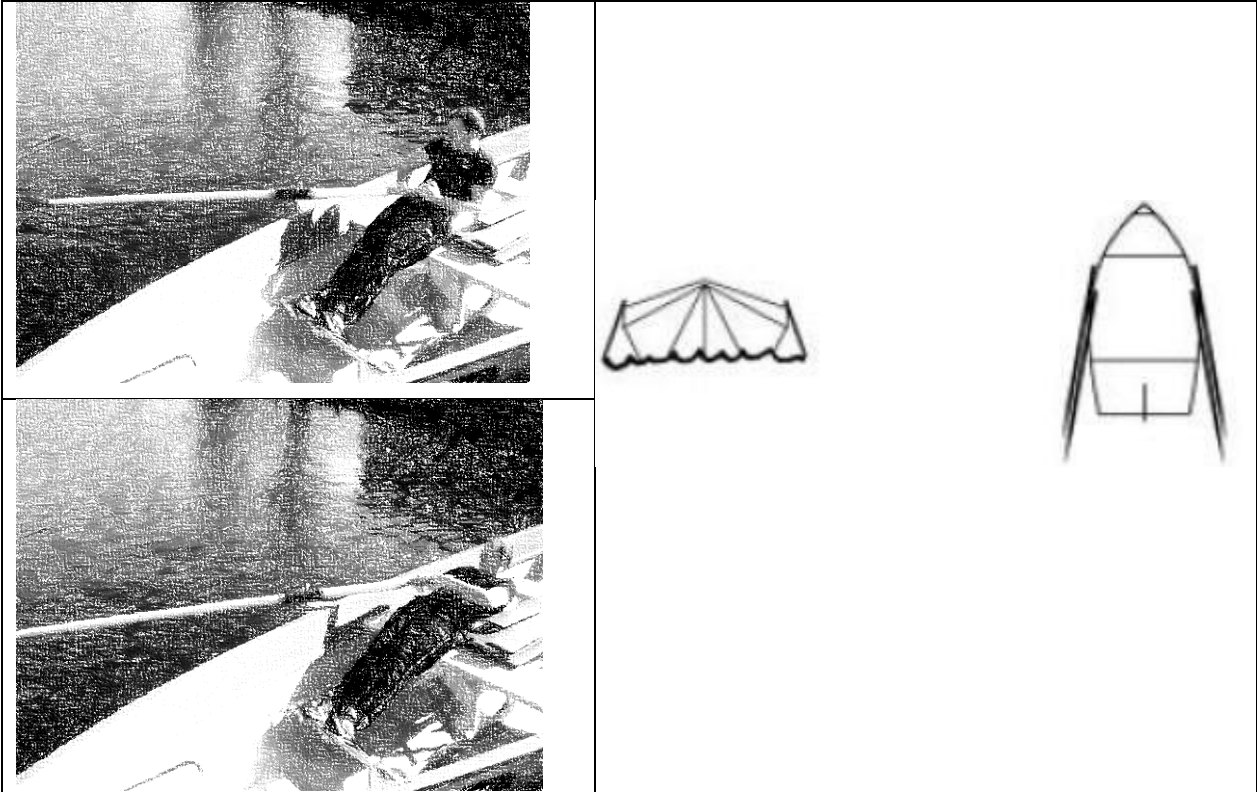


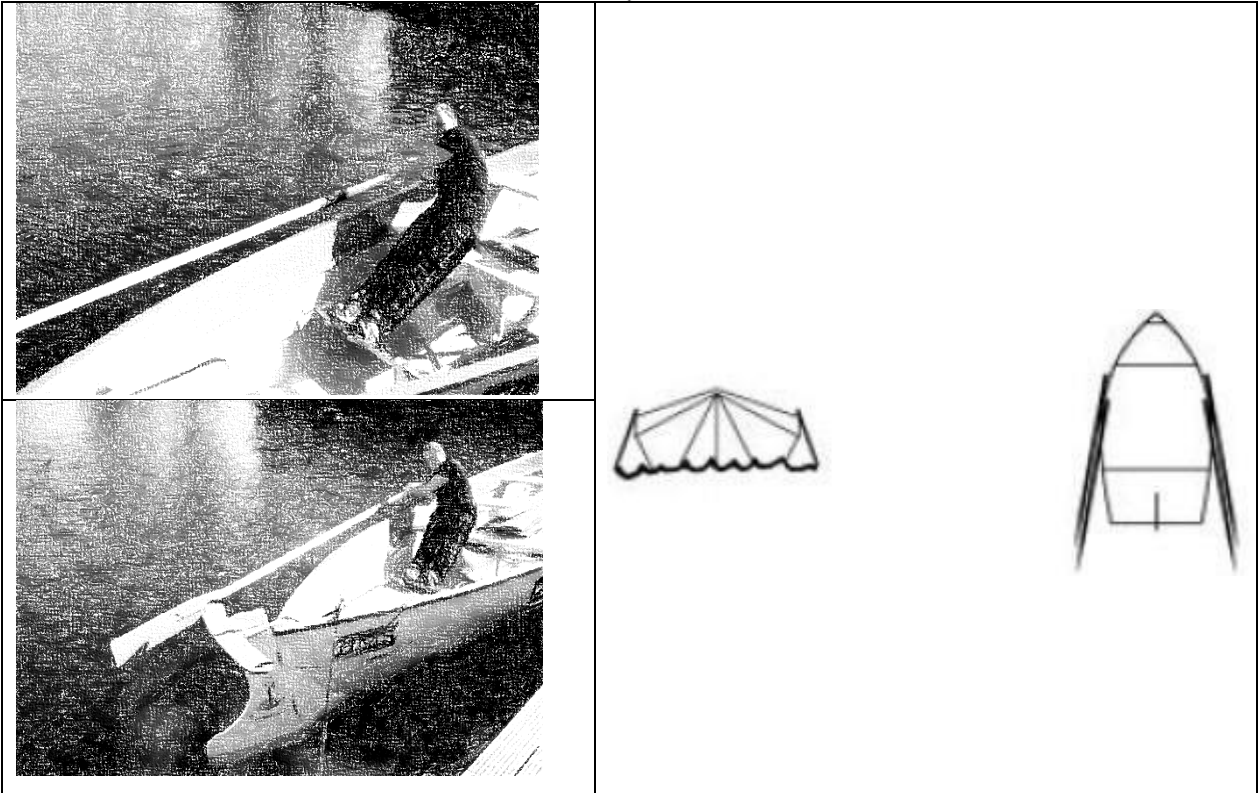
Alle roeiers maken zich gereed voor de eerste roei-slag. Ze buigen zich met gestrekte armen zo ver mogelijk naar voren, zodat de riem een maximale slag kan maken. De punt van het blad net boven water.



Op het commando 'gelijk' zet men de bladen verticaal niet te diep in het water, waarna de roeier achterover met gestrekte armen 'in de riemen valt'. Op het einde van de slag komt het blad uit het water en wordt op de hoogte ergens tussen het water en het dolboord gebracht. De riemen blijven hierbij achteruit wijzen. De gehele handeling vanaf het uitvoeringscommando tot de riem uit het water komt, behoort één soepele slag te zijn. Het tempo van de slagen wordt door de slagroeier aangegeven. de Stuur kan besluiten gedurende enige tijd het roeicommando 'haal op....gelijk' te herhalen totdat het tempo erin zit.

Beide boorden lopen riemen..... gelijk! of lopen..... riemen!

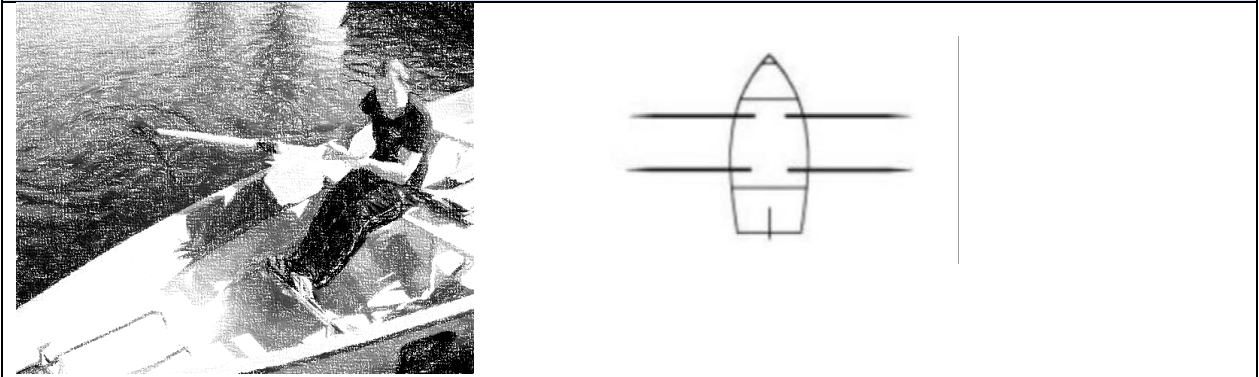




Dit commando kan bij bruggen of smalle doorvaarten worden gebruikt. Op het commando 'riemen' worden deze langs de boot naar achteren gebracht waarbij de steel over het hoofd naar achteren wordt gevoerd. De riemen blijven horizontaal, en mogen dus niet het water raken. De boot wordt daarmee zo smal mogelijk gemaakt om op eigen snelheid een versmalling te kunnen passeren (b.v. brug, open sluis of tegenligger).

Varianten hier op zijn: bakboord lopen.....riemen! of stuurboord lopen..... riemen! Eén van de boorden laat dan de riemen lopen, het andere boord roeit door, op halve kracht. Zo blijft er wat extra gang in de sloep op doorvaarten waar ruimte is voor één zijde riemen.

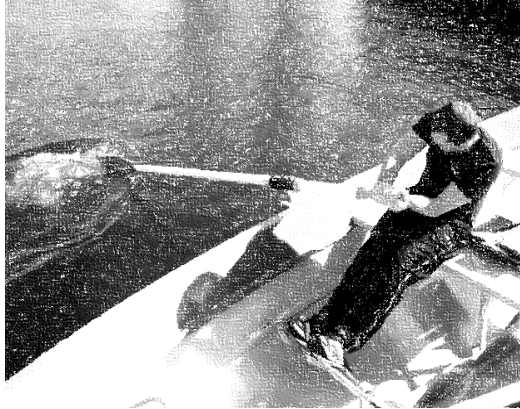
Beide boorden stop..... af!



Op het commando 'af' worden de bladen van de riemen verticaal in het water gebracht. De vaart wordt daarmee uit de boot gehaald. De roeiers moeten zich hierbij goed schrap zetten.

Varianten hierop zijn: 'bakboord stop.....af!' of 'stuurboord stop..... af!' Eén van de boorden stopt dus af, terwijl de andere doorroeit. Dit commando kan worden gebruikt om bijvoorbeeld een boei zeer kort te ronden, of bij manoeuvreren in de haven.

Beide boorden strijk..... gelijk!



Bedoeld om achteruit te varen. Op het commando 'beide boorden strijk' gaan de roeiers achterover zitten. Op het commando 'gelijk' gaan de bladen verticaal het water in, waarna de roeiers de riemen van zich afduwen.

Bakboord..... best!

De roeiers aan bakboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar stuurboord.

Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

Stuurboord..... best!

De roeiers aan stuurboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar bakboord.

Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen

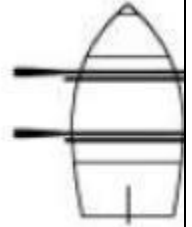
Bakboord haal op, stuurboord strijk..... gelijk!

Hiermee draait de sloep kort over stuurboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!

Stuurboord haal op, bakboord strijk..... gelijk!

Hiermee draait de sloep kort over bakboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!

Beide boorden over en weer..... riemen!



Op het commando 'riemen' worden de riemen haaks op de sloep binnengetrokken. De riemen blijven in de dol, het handvat legt men op het andere dolboord neer. Dit commando gebruikt men bij het nemen van een pauze.

Beide boorden wel geroeid.

Dit commando volgt meestal na het commando 'riemen op.....gelijk' aan het eind van een roeitocht. Iedereen legt zijn riem netjes neer in de sloep, in een vaste volgorde, aangegeven door de stuurman.

👉 Lees meer: <https://www.federatiesloeproeien.nl/goed-zeemanschap/roeicommandos/>

4.4 Standaard commando's en uitvoering

Van bovenstaande commando's bestaan lichte varianten die in gebruik zijn, maar bovenstaande commando's vormen de basis en stellen de Stuur in staat onder normale omstandigheden te roeien.

5. Voorbereid en veilig op pad

5.1 Kleding en uitrusting roeiers

De roeier heeft soepele kleding aan, zo nodig wind- en waterdicht (vergelijkbaar met loop- of fietskleding, bij voorkeur met een langer rugpand). Bij koudere omstandigheden is thermo- (onder) kleding aan te raden. Neem ook altijd wat extra kleding mee voor als het onverhoopt mocht gaan regenen, het kouder wordt of voor de weg terug naar huis, bezweet na een intense training.

5.2 Roei-accessoires

Om blaren op handen en billen te voorkomen, zijn er verschillende mogelijkheden die je allemaal zult moeten onderzoeken voor wat het beste voor jou werkt, een paar voorbeelden;

- kussen (schuimkussen of iets soortgelijks, schapenvachten)
- riemen (spanbandjes) om het kussen vast te binden
- (fiets)handschoenen
- zonnebril/ pet (bij warm weer of een laagstaande zon)
- vaseline (tegen blaren op achterwerk).



5.3 Eten en drinken

Neem vooral voldoende water mee, en zeker bij wedstrijden of duurtrainingen ook wat koolhydraatrijk eten (sport-gel, energierepen of bananen).

5.4 Persoonlijke verzorging

Zorg altijd voor bescherming tegen de zon door gebruik van een goede zonnebrand op alle onbedekte delen, ook een zonneklep of bril zijn aan te bevelen. Wanneer je zonnebrand wilt aanbrengen doe dat dan voordat je met vaseline aan de slag gaat. Vraag om je heen voor de juiste soort zonnebrand, als je erg gaat zweten loopt de zonnebrand van je voorhoofd in je ogen en dat kan irritaties teweeg brengen.

5.5 Sloep gereed maken

Stel je voetenbank goed af en zet je voeten niet te vast zodat je makkelijk kunt loskomen.

De bidon plaats je in de daarvoor bestemde houder, eventueel eten plaats je onder handbereik.

Plaats eventueel je kussen op de doft en zorg ervoor dat je de juiste roeihouding en beweging kunt doen zonder dat je ergens door belemmerd wordt.

Rond de persoonlijke verzorging af en berg alle losse spullen op.

5.6 Warming up

Een stukje inroeien vormt de warming-up aan boord gecombineerd met wat tijd voor het eventueel corrigeren van je voetenbankje, een slokje water nemen of je kleding aanpassen aan temperatuur.

Verder kun je voorafgaand aan het aan boord gaan de onderstaande rek- en strekoefeningen doen waardoor je de juiste spieren op de training of wedstrijd voorbereidt. De warming up oefeningen worden elk zo'n 8 seconden volgehouden. Bij elke rekoefening de spanning opbouwen maar niet in één keer te veel druk zetten.

Schud beide handen los.

- Houd je hand naar voren en strek je vingers naar achteren.
- Houd de rechterarm voor het lichaam naar links, en trek die met de linkerarm naar je toe. Daarmee rek je de schouderpier op. Daarna linkerarm.
- Breng je rechterhand tussen je schouderbladen, druk met je linkerarm je rechterelleboog naar beneden, zodat je hand verder tussen je schouderbladen naar beneden zakt. Daarna je linkerarm.
- Houd je je rechterarm scheef over je rug naar beneden. Trek met je linkerhand je rechterhand naar je linker bil. Laat je hoofd schuin naar links hangen (zonder je hoofd te draaien). Op die manier rek je je korte nekspieren op, die je ontzettend veel gebruikt bij het roeien). Daarna je linkerarm
- Rol je schouders met grote rollen drie keer naar voren en naar achteren.
- Maak met je hoofd voorzichtig een draaiende beweging: naar links en naar rechts, zodat je je nekspieren wat lossert maakt.
- Draai je bovenlijf vanuit je heupen naar links en naar rechts, zodat je je onderrug los maakt.



5.7 Cooling-down

De cooling-down bestaat in ieder geval uit de laatste dertig slagen voordat de sloep de haven ingaat. De roeiers zetten geen kracht meer, ze blijven in beweging maar komen tot rust.

Daarna de sloep aftuigen en eventueel op de wal: nog wat oprekken van spieren. Je kunt daarvoor ook de warming up oefeningen gebruiken.

5.8 Persoonlijke veiligheid

Ga altijd voorbereid op pad . Zo draag je bij aan jouw persoonlijke en de algemene veiligheid;

1. Zorg voor een goede voorbereiding, zorg voor de juiste voeding (ook vooraf) en voldoende drinken, rekening houdend met de roeitraining of wedstrijd.
2. Draag de juiste kleding en neem wat extra's mee vooraf rekening houdend met mogelijke wisselende omstandigheden en voor en direct na het roeien.
3. Zorg dat je als sloep en team gezien wordt en draag daaraan bij door zelf liefst reflecterende of fluorescerend geel of oranje overkleding te dragen.
4. Zorg altijd goed voor een goede conditie, ondervind je desondanks lichamelijke problemen tijdens het roeien meldt dat dan aan de stuur dan kan deze daar direct rekening mee houden voor wat betreft route en intensiteit.
5. Luister altijd goed naar de instructie van de Stuur over route en inhoud, zo weet je wat je te doen staat, dan kun je daar rekening mee houden en voorkom je problemen.
6. Let op je teamleden om je heen en bespreek of meldt het als je je niet op het gemak of veilig voelt.
7. Als slagroeier let je op de oplopers en ben je de ogen naar achteren voor de Stuur. Als roeier kijk je ook actief mee en laat je je niet alleen door de sloep vervoeren. Zo kijken er niet alleen meer ogen maar verbeteren we als team samen het overzicht.
8. Blijf alert tijdens het roeien, ken je positie (boord en doft) in de sloep en de commando's en voer altijd de opdrachten van de Stuur uit,
9. Heb je een slecht gevoel omdat er onnodige risico's dreigen te worden genomen? Spreek de Stuur daarop aan.
10. Hebben er zich onveilige situaties tijdens de tocht voor gedaan bespreek deze dan achteraf en meldt deze ook aan het Bestuur en de Veiligheidscommissie door gebruik te maken van het meldformulier wat je kunt vinden op de RV Ferox website/veiligheid.



De Stuur

6. De Stuur, oftewel de schipper!

De Stuurman of stuurvrouw, kortweg de Stuur, heeft een belangrijke rol in de roeisloep. In de volgende tekst wordt tbv de leesbaarheid de Stuur aangeduid met 'hij' maar kan natuurlijk gemakkelijk met 'zij' worden verwisseld. "De Stuur is allereerst de schipper of baas van het schip. In deze rol heeft de Stuur een aantal belangrijke taken:

1. Sturen van de sloep. Hij zorgt ervoor dat de sloep schadevrij door het water en langs allerlei (varende) obstakels vaart.
2. Coördineren van de acties die met de sloep worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het af- en aanmeren bij de ligplaats, het in- en uitvaren van de haven, het aansturen van de roeibeweging, het in- en uitstappen in de sloep en het manoeuvreren van de sloep door het geven van commando's.
3. Uitstippelen van de route en het kiezen van de vaarwegen.
4. Informatie verstrekken aan het team, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
5. Begeleiden (coachen) van het team, geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt ervoor dat er goed en gelijk wordt geroeid.
6. De Stuur bepaalt van tevoren maar ook ter plaatse of er geroeid kan worden of niet. Het roeien kan bijvoorbeeld niet doorgaan bij een tekort aan roeiers vanwege onverwachte omstandigheden, slechte weersomstandigheden of een gevaarlijke situatie op het water.



7. Draagt zorg voor een veilige training of wedstrijd. Door het kennen van de risico's en door deze zoveel mogelijk te beperken zal de veiligheid worden gewaarborgd. De Stuur heeft een actief en verhoogd veiligheidsbewustzijn tijdens de uitvoering van zijn taken.


6.1 De Stuur en het BPR

Roesloepen zijn niet vaarbewijs-plichtig. Je hebt als Stuur dus geen Klein Vaarbewijs nodig. Dat betekent niet dat iedereen zo maar, zonder enige kennis van zaken, met een roeisloep het water op kan gaan. Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) is duidelijk: een boot mag alleen uitvaren als ze bestuurd wordt door een bekwaam persoon (artikel 1.09).

6.2 Verantwoordelijkheden

De Stuur is daarmee verantwoordelijk voor:

- Deugdelijkheid van materiaal en uitrusting
- De veiligheid van de gehele bemanning
- Veilige deelname aan het waterverkeer

 **Dit is een grote verantwoording. Als bij een ongeval waar schade ontstaat blijkt dat de stuurman niet bekwaam was, kan dit vervelende gevolgen krijgen. Zorg dus dat er altijd een bekwame stuurman aan de helmstok staat, zowel bij de trainingen als bij de wedstrijden! 'Goed zeemanschap' is een grondregel uit het BPR <https://federatiesloeproeven.nl/goed-zeemanschap/>**

Het betekent kortweg dat een stuurman (schipper) ten alle tijde schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert.

De voorrangsregels moeten bekend zijn! Indien je met een sloep voorrang moet geven, dient bijtijds en volgens de regels uitgeweken te worden. Als je met een sloep voorrang hebt, dien je koers en vaart te houden zodat andere schepen niet in verwarring raken.

 **Meer hierover in het hoofdstuk 'regels op het water'.**

6.3 De overige rollen van een stuur.

De Stuur als begeleider

De Stuur fungeert ook samen met de Team captain als de regelaar van het team. Samen zorgen ze op de kade voor de indeling van de sloep, melden schades bij de onderhoudscommissie en zijn medeverantwoordelijk (samen met de chauffeur) voor het transport van de sloep.

Ook controleert de Stuur de boot en uitrusting vooraf, en zorgt ervoor dat deze vaarklaar is. Hij kent de reglementen, de vaarregels en de potentiële gevaren van het water waarop wordt gevaren. Bij het varen bij schemering of donker of op open water is de Stuur verantwoordelijk voor het meenemen van de juiste hulpmiddelen, zoals verlichting.



De Stuur als trainer-coach

Naast de rol van schipper, heeft een stuur ook een belangrijke taak als coach in trainingen en wedstrijden. De Stuur stelt zijn handelen in dienst van de vooruitgang van de individuele roeiers en het team als geheel. De Stuur levert daarmee een belangrijke bijdrage door het geven van aanwijzingen en het motiveren van de bemanning. Daarnaast vertaalt hij het gevoel in de boot terug naar de roeiers en omgekeerd.

Belangrijk is dat de Stuur het respect van de bemanning krijgt om deze rol te vervullen. Een goede Stuur kan vanuit zijn positie namelijk precies signaleren waar de verbeterpunten liggen. Het is belangrijk dat deze aanwijzingen serieus worden genomen, maar vooral niet te persoonlijk worden opgevat. Een sloeprroeier moet zichzelf zien als een belangrijke schakel in het grote geheel en de aanwijzingen van de Stuur gewoon aannemen als positieve feedback.

Het niveau van de trainingen ligt doorgaans ook in handen van de Stuur. Een belangrijke vereiste is dat de Stuur van zich laat horen.

Een Stuur die onderweg niks zegt, is slechts een passagier van het team en dit levert niet het gewenste resultaat.



De veiligheid blijft de eerste verantwoordelijkheid van de Stuur. Een minder ervaren Stuur zal daarom minder uitgebreid kunnen coachen.

De Stuur tijdens races

Voorafgaand aan wedstrijden is de Stuur bij het *palaver*² aanwezig. Daarnaast zorgen de Stuur of de Team captain voor de inschrijving van het team en het startnummer waarvoor altijd borg moet worden betaald. Voorafgaand aan de race bespreekt de Stuur met het team de route, eventuele wedstrijdstrategie en de invloed van de wind.

Belangrijk is dat de Stuur het team weet te motiveren en het samenspel en de harmonie in de roeigroep kan behouden. Waar nodig communiceert hij met de slag hierover. Verder is deze samenwerking belangrijk omdat deze twee samen de ogen naar voren en achteren combineren. Het is verstandig dat de slag en stuur afspraken maken over een goede en beknopte informatie-uitwisseling tijdens de training of race. Gesprekken zijn nu eenmaal lastig te voeren wanneer je als slag een race roeit.

Commando's en informatieverstrekking worden door de Stuur, ook in de race, kort en krachtig gehouden, zodat alle roeiers weten waar ze aan toe zijn. Indien de Stuur dit goed weet te doen is hij zijn gewicht in goud waard en draagt hij bij aan het neerzetten van een snelle tijd.

7. Conditie, kracht, en techniek

De juiste combinatie van conditie, kracht en techniek stelt de roeier in staat om in een goed tempo langdurig een bijdrage te leveren om de sloep vooruit te bewegen. Een goede techniek is natuurlijk van belang voor iedere vorm van training. Een beginnend roeier (geldt eigenlijk voor

² Bespreking voorafgaand aan zeil- of roeiwedstrijd waarin de reglementen, route en huishoudelijke mededelingen worden besproken en de wedstrijdbenodigdheden worden verstrekt.



iedereen aan de start van een nieuw seizoen) moet eerst de techniek goed onder de knie krijgen. Blessures liggen anders op de loer... de Stuur let goed op alle roeiers en voorziet in aanwijzingen die zowel het individu als het hele team ten goede komen. De Stuur kan mensen ook opdrachten meegeven om aan te werken in een bepaalde periode. Soms kan het helpen om mensen op verschillende posities te plaatsen.

7.1 Conditie

Conditie ontwikkelt zich na verloop van tijd in het seizoen en zal in maart nog niet maximaal zijn. Een goede Stuur laat het team groeien in het seizoen en past de trainingsintensiteit geleidelijk aan.

7.2 Kracht

Niet iedere roeier is even sterk en dat kan benut worden in de indeling van de sloep. Met veel kracht zomaar halen werkt niet tenzij iedereen dat tegelijk en met dezelfde kracht doet. Het geheim zit hem in de souplesse van het team.

7.3 Techniek

Een gemotiveerde Stuur verdiept zich in trainingsmethoden en probeert deze toe te passen op een training. Een echte stuur is goed bekend met de basisbeginselen van het sloep-roeien zoals beschreven in: **“Roeitechniek, door Floor Maitimo”**. Dit document is terug te vinden op de website van FEROX en zou eigenlijk verplichte kost moeten zijn voor een (beginnende) roeitrainer.

Samengevat, er moet door iedereen precies gelijk worden geroeid, dus:

- De riemen allemaal tegelijk in het water
- De riemen allemaal tegelijk uit het water
- De bladen van iedere riem moeten even diep onder water zitten
- De slaglengte van iedereen moet hetzelfde zijn.
- Ver naar voren en zo ver mogelijk naar achteren (“hele slagen maken”).
- De bladen van de riemen moeten verticaal in het water staan.
- Er moet niet met gebogen armen worden geroeid, maar met gestrekte armen.
- De kracht komt daardoor uit de rug, de bilspieren, de benen en de buikspieren.
- Door achterover te hangen wordt ook het lichaamsgewicht gebruikt om kracht op de riem uit te oefenen. Er moet niet in de handvatten geknepen worden (geen ‘witte’ knokkels), maar de handen moeten als ‘haken’ worden gebruikt.
- De kracht van de armen op de riem moet in het horizontale vlak liggen en geen verticale component hebben. De kracht op de riem tijdens de haal moet zo constant mogelijk zijn.
- De totale kracht aan stuurboord en bakboord moet gelijk zijn, anders gaat de boot draaien.
- Zelfs als deze totale kracht gelijk is, kan de sloep nog gaan draaien omdat de krachtverdeling per doft uit balans is. (Als bijvoorbeeld aan stuurboord de sterkste roeiers voorin zitten en aan bakboord de minder sterke roeiers).



- De sloep moet recht liggen, d.w.z. het vrij-boord aan bakboord en stuurboord moet even groot zijn. In lengterichting mag de sloep 'ietsje' voorover liggen.
- Gebruik een riem die past bij de sloep (gewicht, snelheid) en bij de fysieke mogelijkheden van de bemanning.

8. Elementen voor een goede training.

Trainen vormt de basis van succes en een uitdagende training houdt het roeien aantrekkelijk.

In dit hoofdstuk worden een aantal handvatten gegeven voor het samenstellen van een training.

Dit van de voren vastleggen in een trainingsplan stelt het team in staat om gestelde doelen te bereiken, die doelen verschillen natuurlijk per team (conditie, kracht en techniek) waardoor ook het trainingsplan verschilt;

- Vaar zo mogelijk op de heenweg van de training tegen de wind en/of tegen de stroom in om te voorkomen dat de terugweg (te) moeilijk wordt.
- Bedenk een route die haalbaar is voor de training van die dag.
- Maak het uitdagend en bouwelementen in die in wedstrijden kunnen voorkomen (versnellen, vertragen, doorgang, afwijkende commando's)
- Houd rekening met de wind en de stroom tijdens manoeuvres.

8.1 Slagen tellen

Het tellen van de slagen vormt de basis, waarop verschillende variaties mogelijk zijn. Een stuur kan daar zijn eigen creativiteit in kwijt en hoeft zich nergens voor te schamen. Het aantal slagen per minuut staat vaak in verhouding tot de snelheid en kan met behulp van een stopwatch worden geteld. Steeds meer sporthorloges hebben deze functie ook en heeft de stuur deze niet maar een ander bemanningslid wel spreek dan bijvoorbeeld met dat deze het slagtempo te meldt op aanvraag van de stuur of slag. Met variaties in het aantal slagen per minuut kan het verschil in trainingsintensiteit worden bepaald en is daarom een belangrijk instrument.

8.2 Snelheid meten

Iedere mobiel of smartphone heeft tegenwoordig wel een snelheidsmeter op basis van gps en kan worden ingezet als meetinstrument tijdens de training. De sloep heeft net als iedere boot een rompsnelheid. De rompsnelheid is de hoogst haalbare snelheid van een boot die niet in staat is te *planeren*³. Meer vermogen toevoegen heeft dan geen effect meer op de snelheid. Dit zorgt alleen maar voor meer golven (weerstand). De rompsnelheid verschilt per sloep en is bepalend voor de maximum snelheid, harder roeien zal dan dus niet lukken.

Wordt de snelheid te laag dan 'loopt de sloep niet lekker' en kost het op gang houden relatief veel kracht. Dit is een gevoelskwestie waar roeiers en stuurman na verloop van tijd steeds meer feeling mee krijgen.

³ Als een boot of surfplank harder gaat dan de vorm van de romp aankan, komt de boot of surfplank uit het water. Hierdoor neemt de waterweerstand af en gaat de boot of surfplank harder.



Door in het juiste 'window' te varen kan het rendement van de inspanning worden vergroot en door zo aan de conditie van de bemanning te werken kun je de roeisnelheid vergroten tot aan de rompsnelheid.

8.3 Tijd versus afstand

Een standaardtraining van een anderhalf uur brengt je met die snelheid naar een keerpunt na drie kwartier. Een korte pauze tussendoor om even wat te drinken hoort er bij. Afhankelijk van afspraken in het team nemen roeiers tijdens de tocht af en toe een paar slagen de tijd om wat te drinken, of geeft de Stuur drinkbeurten per doft terwijl de rest doorroeit.

Wordt de route niet gehaald, dan is men of te laat vertrokken, heeft men te veel pauze genomen of is er niet snel genoeg geroeid. Het halen van een bepaalde afstand in een training kan een doel op zich zijn.

Een goede Stuur houdt de tijd in de gaten en past de te roeien route aan bij weersveranderingen en de conditie van het team.

8.4 Intervaltraining

Bij intervaltraining worden perioden van intensieve inspanning afgewisseld met perioden van actieve rust. Een stuur kan hierbij wisselen met het aantal slagen maximaal en rust.

Met het toevoegen van intervallen aan een training werkt men aan de conditie en de basissnelheid van de sloep. Met intervallen traint men specifiek de hartspier waardoor een betere zuurstoftoevoer naar de spieren mogelijk wordt. Door vaker even 'hard' te gaan zal de basissnelheid van het team hoger komen te liggen.

8.5 Wedstrijdjes

Het toevoegen van wedstrijdelementen in een training kan roeiers stimuleren om net even dat beetje extra te geven. Met het kiezen van een boei als doel kan de strijd losbarsten.

8.6 Commando's beoefenen

Om de controle te vergroten heeft de Stuur naast een roer natuurlijk ook de bemanning beschikbaar, deze worden door dan commando's in stelling gebracht. Het is daarom goed om commando's die wat minder voorkomen zo nu en dan eens te beoefenen. Zeker wanneer in de komende wedstrijd omstandigheden zich voor zullen doen waarbij deze van pas komen.



LET OP: wacht altijd met het geven van een nieuw commando, tot een eerder commando geheel is uitgevoerd.

8.7 Technische geboden

- Begin altijd met een warming up. Goed voor de spieren en om te kijken of de voetenborden goed staan.
- Let op de houding van roeiers (let op houding, zit en techniek om blessures te voorkomen).



- Zorg ervoor dat mensen niet de hele haal met hun armen trekken, maar voornamelijk met hun bovenlijf en benen werken.
- Zorg dat roeiers hun positie in de boot afwisselen (bakboord/ stuurboord). Ook als de bakboordzijde niet iemands favoriete kant is, is het goed om af en toe een keer aan die kant te zitten en de spieren aan die kant van het lichaam te trainen. Dit om blessures te voorkomen.
- Zorg dat de sloep ritme en cadans krijgt, anders wordt het roeien alleen maar zwaarder.
- Let op dat je tegen de wind en de stroming in niet te lange slagen laat maken. Houd de slagen feller en korter dan met de wind mee.
- Let op de stand van de bladen: de roeiers moeten het blad aan het begin van de slag lichtjes schuin naar voren draaien. Dit zorgt ervoor dat de sloep vooruit gaat, in plaats van naar beneden.



9. Veiligheid

De algemene veiligheid is het meest gebaat bij het erkennen van de mogelijke gevaren die zijn opgetekend in de gevarenanalyse welke is gepubliceerd op de Ferox-website en het daarbij strikt volgen van de maatregelen die zijn voorgesteld om met die gevaren om te gaan of te verminderen. Hieronder een samenvatting;

1. Ga altijd voorbereid op pad; Raadpleeg voor vertrek de matrix en gebruik de checklist en controleer daarmee voor vertrek; de sloep, de standaard uitrusting, mogelijk verkeer en obstakels op de route, de laadstatus van jouw telefoon en tenslotte de individuele bemanningsleden op hun kleding. Vertrek alleen als de route veilig is en je denkt dat het materiaal en de bemanning daar helemaal klaar voor zijn.
2. Zorg in de voorbereiding naast een route ook voor een trainingsplan en voer de geplande manoeuvreer- en intervaltrainingen alleen uit als het overzicht op de route goed is. Veranderen de omstandigheden door weer of verkeer breek dan de trainingsactiviteit af en concentreer je dan weer volledig op het sturen en blijf dit ook altijd met de bemanning communiceren.
3. Zorg ervoor dat men zich altijd veilig voelt aan boord. Informeer de bemanning vooraf over de voorgenomen training en route en stem dit eventueel nader af. Hou rekening met de bemanning en verwachte weersomstandigheden en pas de route eventueel op aan, geef zonodig de bemanning de gelegenheid kleding te wisselen en zich te verzorgen.
4. Controleer de bestuurbaarheid en balans van de sloep direct na vertrek en pas dit waar nodig aan. Oefen eventuele commando's die tijdens de training of in de komende wedstrijd te verwachten zijn, maar minder in gebruik voorkomen.
5. Zorg dat je gezien en opgemerkt wordt, controleer vooraf en voer de juiste verlichting. Houdt een extra lamp en hoorn bij de hand om extra aandacht te kunnen trekken. Draag opvallende kleding; liefst fluorescerend geel of oranje en ook het zwemvest wanneer de omstandigheden dat vereisen.
6. Kijk niet alleen vaak, maar vooral ook goed om je heen. Zorg dat je altijd overzicht hebt over de situatie op het water en de bemanning. Luister ook naar de signalen komend van de slagroeier en de anderen aan boord. Pas de training en intensiteit aan wanneer de situatie daarom vraagt. Wordt de situatie onoverzichtelijk stuur dan defensief of breek de tocht af en ga aan de kant liggen om zo de risico's te vermijden
7. Zorg voor een juiste en logische positie op het water. Houd stuurboord wal, ook onder (smalle) bruggen. Vaar een duidelijke koers en snelheid. Zorg dat andere schepen duidelijk zien dat je laat lopen of weer oppakt. Stop of keer op een veilige plek. Zorg als je stopt dat je aan de kant ligt en stop niet midden op het water, in een bocht of vlakbij een brug. Bij het keren zorg je eerst voor een volledig overzicht.
8. Let op de bruglichten Gaat de gele lamp boven een brug-gat uit, volg dan de zijlichten. Bij twijfel stuur je defensief en neem je geen onnodige risico's (zie verder de bruglichten toelichting).
9. Houd rekening met de dode hoek van beroepsschepen Soms ben je honderden meters vóór een schip slecht zichtbaar. Zie je de stuurhut, dan kan de schipper jou ook zien. Maak zo mogelijk met licht en geluid contact met de stuurhut. Bij twijfel beschouw je jezelf als niet gezien en neem je defensieve maatregelen. Als een beroepsschip vertrekt, mag het ruimte vragen aan roeiers en ander scheepvaartverkeer. Mijd het schroefwater van beroepsschepen, een manoeuvreerend schip kan zomaar gas geven en je meters opzij duwen.
10. Houd stuurboord wal, laat schepen gemakkelijk passeren. Gaat een schip harder dan jij, zorg dan dat hij snel op een overzichtelijke plaats kan inhalen en natuurlijk, ken de voorrangsregels.



11. Wees tijdens trainingen bedacht op plotselinge veranderende omstandigheden, of calamiteiten. De weersomstandigheden kunnen veranderen, zware buien of mist kunnen het zicht onverwacht sterk verminderen. Een of meerdere van de opvarenden kunnen onwel worden, of gewond raken.

Let Op: Wanneer de weersomstandigheden in combinatie met de samenstelling van bemanning die van de Matrix overschrijden gaan we niet weg!

9.1 De matrix

Belangrijke uitgangspunten bij het sturen:						
1. De stuur is als schipper verantwoordelijk voor het veilig manoeuvreren van de sloep. Hij/zij bereidt zich goed op de training voor (volg de checklist).						
2. Houd je als stuur altijd aan de vaarregels en doe alles om gevaarlijke situaties te voorkomen.						
3. Het roeien tussen zonsondergang en zonsopgang vindt alleen plaats met een ervaren stuur aan het roer (die een reflectiehesje draagt of vergelijkbare kleding) en met gebruik van de voorgeschreven verlichting.						
4. Bij het gebruik van het zeilpak (in de winter of bij slecht weer) draagt de stuur altijd een reddingvest.						
5. Ga niet het water op bij dichte mist of naderend onweer, pas je training aan o.b.v. het weer.						
6. Gebruik verder de onderstaande <u>matrix</u> om te bepalen of het verantwoord is om het water op te gaan.						
Bemanning	Stuur	Slagroeier	Activiteit	Water	Windkracht*	Bijzonderheden
Aspiranten (Cursisten)	Ervaren	Begin cursus met ervaren roeier	Training	Begin cursus in omgeving boothuis	Max 5	Hele cursus bij daglicht
Veteranen	Ervaren	-	Training		Max 5	
3 - 4	Ervaren en kan ook roeien	Ervaren slagroeier**	Training	Niet op Kagerplassen	Max 4	Trainingsduur aanpassen
5 - 8	Aspirant	Ervaren slagroeier	Training		Max 6	Vanaf W5 aangepaste route (geen smalle bruggen)
5 - 8	Ervaren	-	Training		Max 7	Vanaf W6 aangepaste route (geen smalle bruggen)
10	Aspirant of ervaren	Ervaren slag bij aspirant stuur	Training		Max 7	Vanaf W6 aangepaste route (geen smalle bruggen)
8-10	Ervaren	Ervaren slagroeier	Wedstrijd		Wedstrijdorg. maatgevend	Op open water*** draagt stuur reddingsvest



* Maximale windkracht is inclusief eventuele windstoten.

** Een ervaren slagroeier kan de stuur coachen bij het volgen van de juiste route, waarschuwen voor oplopers en evt. de training overnemen zodat de stuur zich kan focussen op het sturen.

*** Onder wedstrijden op open water wordt verstaan wedstrijden op de Waddenzee, het IJsselmeer, het IJmeer e.d. Ruim water waar golfslag grote invloed kan hebben op het gedrag van de sloep.

10. Eindelijk op weg

10.1 Gereed maken voor vertrek

Het kost even tijd om de sloep en de roeiers roei-klaar te maken. Daarom zijn de roeiers en de stuur op tijd voor de training aanwezig. In verband met de veiligheid op het water en om niets vergeten is er een checklist voor stuurlieden samengesteld. Deze checklist luidt als volgt:

1. Check de weersomstandigheden of het veilig en verantwoord is om te gaan roeien (gebruik Windfinder, deze widget staat op www.rvferox.nl). Kijk naar de windkracht (incl. evt. windstoten). Kijk ook naar de kans op mist en onweer.
2. Check de bemannings-matrix of er geroeid kan worden.
3. Check de beroepsvaart in de omgeving van de trainingsroute met de MarineTraffic of de FindShip app.
4. Haal de dry-bag met uitrusting uit het boothuis en neem deze mee aan boord
5. Als (een deel van) de training in de schemering of het donker wordt geroeid:
 - a. Draag het veiligheidshesje (ook te gebruiken bij somber weer)
 - b. Neem de verlichting mee
6. Trek bij slecht weer en/of als je het zeilpak aan hebt het reddingsvest aan dat
7. is bestemd voor de stuurlieden. Dat is het grijze Besto comfort fit Pro 300N reddingsvest.
8. Check aan boord of aanwezig zijn:
9. lange landvasten
10. 2 stootwillen of -boeien
11. 2 hoosvaten aan boord
12. Check de inhoud van de dry-bag:
 - i. EHBO-doos
 - ii. 9 of 11 thermische dekens, voldoende voor een volledige bemanning
 - iii. Reddingsvest
 - iv. Toeter (hou deze in ieder geval bij de hand als je veel scheepvaart verwacht)
 - v. Zaklamp (hou die in het donker of bij schemering bij de hand)
 - vi. Meerpennen
13. Zorg dat er minimaal 2 mobiele telefoons van opvarenden aan staan om te kunnen gebruiken bij evt. calamiteiten.
14. Bespreek de route van de training met bemanning.
15. Zet de trainingsapp of je trainingshorloge aan voor vertrek of direct na het inroeien.

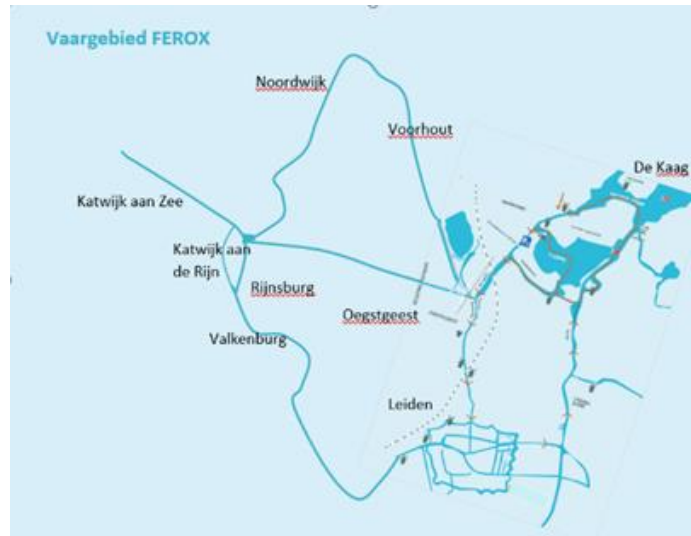


Vergeet niet na afloop de dry bag weer uit de sloep te halen en in het boothuis te leggen.



10.2 De route

De keuze voor de route voor de training wordt meestal bepaald aan de hand van de afstand en daarmee de gewenste trainingstijd. Ook kan er rekening gehouden worden met de soort training, lange rechte stukken lenen zich immers beter voor intervaltrainingen dan routes met veel bochten. Tenslotte wordt er natuurlijk rekening gehouden worden met bekend (groot) verkeer en andere gevaren op de route zoals bruggen en weersomstandigheden etc.



10.3 In- en uitstappen

De roeiers stappen altijd één voor één in en uit de sloep. Hierbij verzorgt de Stuur de coördinatie. De sloep moet altijd zo veel mogelijk in balans worden gehouden. Dat wil zeggen dat er aan beide zijden een even aantal mensen is.

Het is belangrijk dat de stootwillen op de juiste plek zitten en dat de rand van de sloep nergens achter of onder kan blijven hangen.

10.4 Vertrekken

De riemen worden één voor één netjes uit de houders genomen en aan boord gebracht. Eventuele losse attributen worden zoveel mogelijk opgeborgen.

Doorgaans wordt bij vertrek van de kant afgeduwd, pas op voor de handen hierbij! Afduwen gebeurt natuurlijk alleen op aanwijzing van de stuur en wanneer iedere roeiers en stuur klaar zijn voor vertrek.

Bij vertrek en aankomst heeft iedereen zijn/haar aandacht erbij en worden commando's snel opgevolgd.

10.5 Verlichting

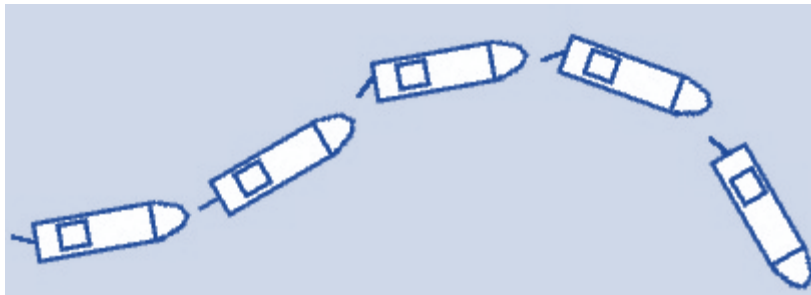
Een varende sloep dient 's nachts (van zonsondergang tot zonsopkomst) een wit rondom schijnend licht te voeren. De stuur moet opletten om niet het licht van de lamp te blokkeren. De lamp is achterop gemonteerd en steekt boven de sloep uit om zo rondom zichtbaar te zijn, belangrijk dan ook hiermee rekening te houden wanneer een brug moet worden gepasseerd.

10.6 Sociale geboden

- De Stuur groet/ zwaait zo nodig voor iedereen in de sloep naar andere watergebruikers en mensen aan de kade.
- Let op het welzijn van de roeiers. De roeiers roeien zo hard als de zwakste roeier in de sloep. Op deze manier blijft het voor iedereen leuk.
- Las met regelmaat drinkpauzes in (om de 15 a 20 minuten maar hou ook rekening met de weersomstandigheden).
- Geef ruimte voor een gezellig gesprek, maar stop het ook op tijd. Kletsen mag, maar iedereen moet wel blijven roeien.
- Wissel routes af om het uitzicht interessant te houden

10.7 Gebruik van het roer

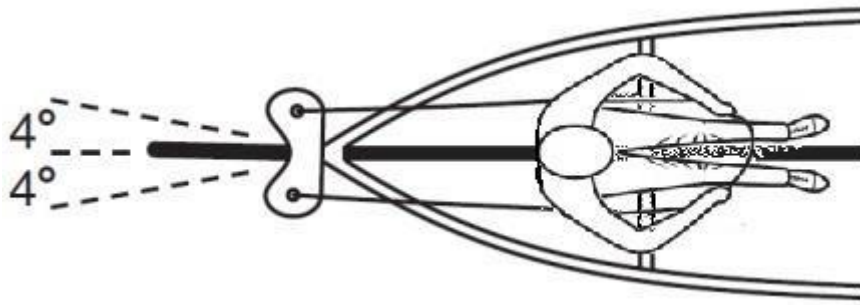
Het sturen van de sloep gebeurt door de helmstok te bewegen of te trekken aan de roertouwjes. De sloep gaat naar de kant waar het roer naar toe wordt bewogen (niet de richting van de helmstok).



Figuur : roerpositie ten opzichte van vaarrichting.

Voor het gebruik van het roer gelden de volgende richtlijnen:

1. Gebruik het roer zo weinig mogelijk (immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af). Liever een aantal kleine korte correcties dan één keer een grote lange correctie.
2. Bij een ervaren team (en in een wedstrijd) moet bij voorkeur worden gestuurd (roer geven) wanneer de bladen uit het water zijn. Dan heeft roer geven het meeste effect en beïnvloedt het sturen de haal niet.
3. Zet het roer niet te scheef, dan remt het sterker dan dat het stuurt. Houd een optimale hoek aan van vier tot vijf graden, daarboven neemt de remmende werking van het roer sterk toe. Een roeruitslag van meer dan 30 graden remt alleen nog maar en heeft nauwelijks meer sturend rendement. °



Figuur 2: de optimale hoek van 4°.

4. Maak bij scherpe bochten gebruik van de roeiers, door bakboord of stuurboord sterker te laten halen ("stuur- of bakboord best", zie hoofdstuk: Roeicommando's).
5. Een roer werkt alleen wanneer de boot sneller gaat dan het water. Wanneer de sloep net slagklaar is gemaakt, is sturen dus lastig. Houd ook rekening met stromend water en (harde) wind, laat bijvoorbeeld alleen de roeiers op bankje 5 met kleine haaltjes sturen. Vergelijk dit met de voorwielen van een auto die stuurt.
6. Na "de Stuurmanoeuvre draait de sloep altijd nog even door. Houd hier rekening mee.
7. Slinger de Stuurlijn niet om het lichaam of de handen en houdt "de Stuurlijnen altijd strak. Laat de Stuurlijn nooit buiten boord hangen, want dan kan de lijn achter het roer of een ander obstakel blijven hangen, waardoor de boot onbestuurbaar wordt en veel schade kan oplopen.

10.8 Het nemen van een bocht

Snij bochten niet af maar hou zo lang mogelijk stuurboord wal totdat er een volledig overzicht bestaat over het vaarwater in de richting waar men naartoe op weg is. Soms staan er struiken of bomen die het zicht ontnemen dus maak pas de stuuractie (en de bocht) als het overzicht compleet is en je overtuigd bent van een vrije doorgang. Op die manier voorkom je verrassingen en ongewenste situaties.

10.9 Stuurtips

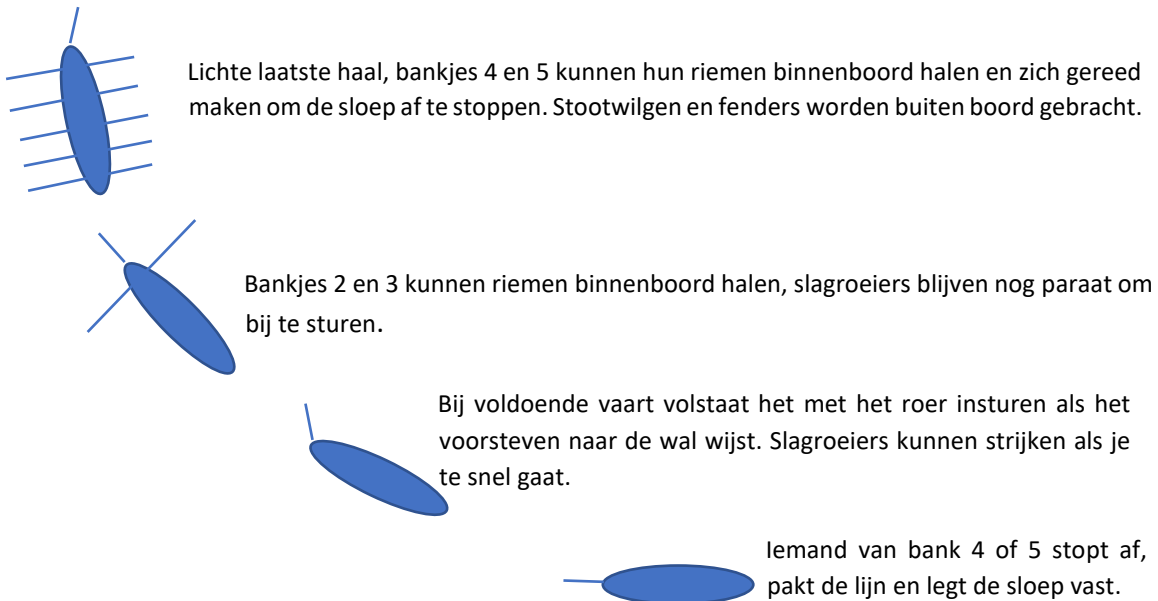
Bij het sturen is het belangrijk om de volgen de stuurtips in acht te nemen:

1. Gebruik geen alcohol wanneer er nog gestuurd moet worden. Hierbij is er geen wezenlijk verschil tussen auto of boot. Weet dat de verzekering bij een vaarongeval, waarbij alcohol in het spel is, mogelijk de schade niet dekt.
2. Zorg ervoor dat de sloep zo recht mogelijk in het water ligt en dat de balans zo min mogelijk wordt verstoord. Een scheve stand, onnodig heen en weer schuiven en staan of springen in de sloep, remt de boot.
3. Gebruik de commando's, deze zijn er niet voor niets. Commando's zijn expres kort gehouden, hierdoor kunnen ze snel worden gegeven. Het gebruik van korte standaard commando's zorgt ervoor dat iedereen de commando's eenvoudig kan herkennen en verstaan, ook wanneer er veel omgevingsgeluid is.
4. de Stuur treedt behoudend op. Het materiaal vormt de basis van onze vereniging en moet nog vele jaren mee. Het schadevrij terugbrengen van het materiaal is daarom belangrijker dan het net wat sneller afleggen van het parcours, of het net nog inhalen van een andere boot.

5. Houd overzicht. De Stuur bepaalt wat er in de sloep gebeurt, niet de roeiers. Wil een roeier de boot stilleggen, dan vraagt hij dat aan de Stuur. Willen de roeiers een bepaalde training uitvoeren dan vraagt men dat aan de Stuur. De Stuur moet natuurlijk wel rekening houden met nieuwe en onervaren roeiers en op gezette momenten pauzes inlassen tijdens oefeningen op het water.
6. Kijk vooruit en anticipeer op de omgeving. Op het water is doorgaans meer tijd dan op de weg, maar sturen en afremmen kost ook veel meer tijd. Bereid je acties zorgvuldig voor en zorg dat dat je koers ook voor andere boten duidelijk is.
7. Geef positieve feedback. Dit vertaalt zich in resultaten! Negatieve feedback roept weerstand op en demotiveert het team.

10.10 Aanleggen

Bij terugkomst hebben de roeiers mogelijk alles gegeven, is de moeheid toegeslagen. Het is dan zaak je aandacht als stuur er goed bij te houden als het aankomt op het aanleggen van de sloep. Het vergt wat uitdokteren hoe je het beste naar de kant kunt sturen, zaak is dat je rustig blijft. Misschien helpt onderstaand schema. Zorg ervoor dat een van de roeiers tijdig de neus van de sloep van eventuele obstakels kan afhouden en de stootwillen of fenders aan de boordzijde hangen van aanleggen.



Figuur : vaarplan aanleggen.

11. Obstakels op en onder het water

11.1 Het voorkomen van aanvaringen

Een aanvaring zal nagenoeg altijd schade met zich meebrengen. Daarnaast bestaat er kans op lichamelijk letsel en/of onderkoeling wanneer roeiers of stuur te water geraken. Het is daarom belangrijk geen enkel risico te nemen bij het sturen van de sloep.

Onderscheid kan worden aangebracht tussen aanvaringen met:

- andere boten, waaronder zeil-, roei- en motorboten
- de wal, oever of brug
- vaste objecten in het water, zoals vloten, steigers of dukdalven
- drijvende objecten in het water zoals bijvoorbeeld de betonning of drijfhouw.



Figuur : geleidewerk bij een brug

Voor het voorkomen van aanvaringen gelden de volgende richtlijnen:

1. Ken het BPR en/of het specifieke wedstrijdreglement in een race.
2. De Stuur neemt nooit voorrang op andere boten, ook al heeft hij dat wel.
3. Wanneer een aanvaring dreigt, met een andere boot, dan moet de betreffende boot worden aangeroept. Begin de aanroep met het benoemen van de boot: “Naam van de sloep”, “Zeilboot” of “Motorboot...” en roep vervolgens wat die boot moet doen: “Koers houden!”, “sturen!”, “houd stuurboord wal!” of “kijk uit!”.
4. Roep andere boten ook aan wanneer voor die boten een aanvaring dreigt. Wanneer een sloep gevaarlijk dicht bij de wal komt, roep dan “Sloep, sturen!”
5. Probeer een aanvaring altijd te vermijden en overweeg bij een dreigende aanvaring de wal in te sturen. In dat geval heeft maar één boot schade.

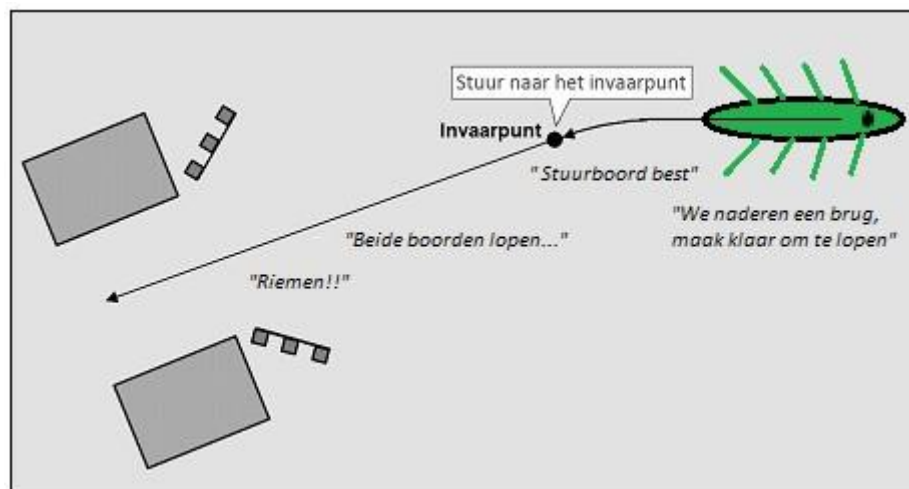
6. Wanneer de Stuur niet zeker is of er onvoldoende ruimte voor de riemen is, dan waarschuwt hij in ieder geval de roeiers *"let op je riem!"*
7. Probeer aanvaringen met drijvende obstakels zoals wrakhout, te vermijden. Stuur zo, dat het object onder de riemen door drijft. Wanneer onverhoopt toch een stuk wrakhout wordt aangevaren, wees dan voorzichtig met het inpikken en doorhalen van de riemen en probeer te vermijden dat het roer wordt geraakt.

☞ **Neem geen voorrang en stuur altijd defensief! Kun je de situatie niet goed overzien, stop de training en neem de tijd om het overzicht terug te krijgen voordat je verder gaat!**

In het hoofdstuk "roeicommando's" is al aandacht besteed aan het "laten lopen" van de riemen wat het mogelijk maakt om obstakels, zoals bruggen, te passeren. Het is mogelijk om in verschillende situaties verschillende of beide boorden te laten lopen. Hieronder volgen twee veel voorkomende situatiebeschrijvingen.

11.2 Passeren van een nauwe doorgang

Voor het passeren van een nauwe doorgang (bijv. een brug) kan worden gekozen voor het laten lopen van de riemen. Bij het insturen is het zogenaamde invaarpunt belangrijk. Dit is het punt waar de vaaras van het roeiwater de invaaras van de doorgang kruist. Dit invaarpunt moet de boot op de nieuwe koers passeren.



Figuur : invaarpunt.

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachts-commando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een brug) aan te kondigen:

"We naderen de brug, maak klaar om te lopen..."

Vlak voor het punt waar men moet lopen wordt het commando gegeven.

"Beide boorden lopen..... riemen!"



De haal wordt afgemaakt en de riemen nagenoeg evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen net boven het water. Men houdt evenwicht door stil te zitten en kijkt naar het blad van de riem.

Iedere roeier is verantwoordelijk voor zijn/haar eigen riem en houdt scherp in de gaten wanneer deze weer uitgebracht kan worden. Afhankelijk van de snelheid en de lengte van de doorgang kunnen de riemen gelijktijdig of van 5 naar 4, naar 3, naar 2, naar 1 worden uitgebracht. “de Stuur man telt: “In 5... 4... 3... 2... 1... gelijk!”

11.3 Obstakel aan één zijde

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachts-commando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een steiger) aan te kondigen:

“We naderen de steiger, klaarmaken om te lopen aan bakboord/stuurboord...” Vlak voor het punt waar men moet lopen wordt het commando gegeven.

“...bakboord/stuurboord lopen..... riemen!”

“lopen...” bij de inpik, “riemen” bij de uitpik.

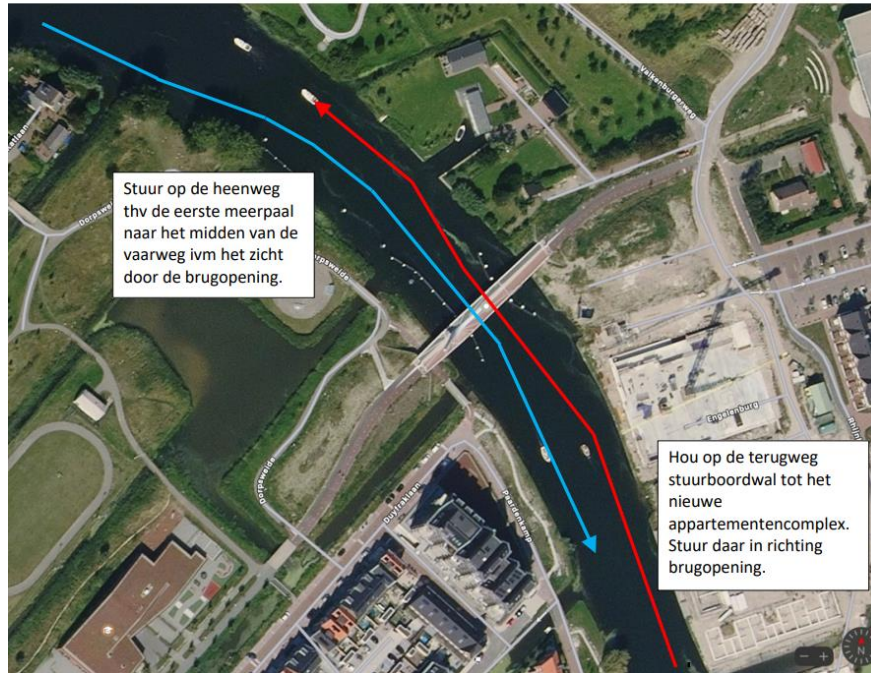
De haal wordt afgemaakt en de riemen van het onderhavige boord worden evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen net boven het water. -----

11.4 Speciale brugpassages

Route bij passage Sandtlaanbrug



Route bij passage Joop van der Reijdenbrug



11.5 Obstakels op het water

Op open water kun je naast de gebruikelijke betonningen ook te maken krijgen met vaste objecten in het water. Deze objecten staan niet alleen vast in de bodem, maar hebben ook in een straal van ruim 2 meter een eiland van basaltblokken, meestal is deze berg basalt niet te zien. Houd hier rekening mee bij het ronden! Neem gepaste afstand.



Figuur: vast object op basalten eiland.

Verdere punt van aandacht is de ondiepte bij en rondom de eilanden op "De Kaag". Neem ook hier gepaste afstand van de oever. Wanneer roeiers "grond" melden stuur dan direct van het eiland weg.



Houd ook rekening met de palen voor de fuisen, deze zijn doorgaans slecht te zien. De palen voor de fuisen steken ver het water in.

Figuur: visfuisen.



☞ **Belangrijk is dat de Stuur ver vooruitkijkt en goed anticipeert op wat komen gaat. Schade aan de sloep blijft nooit zonder consequenties. In het gunstige geval is de sloep een tijd uit de vaart en moet de onderhoudscommissie er avonden en weekenden in stoppen om de schade weer te repareren. In het ergste geval vallen er slachtoffers.**

11.6 Stromend water

Bij het varen op stromend water, krijgt de roeisloep de snelheid van het stromende water mee of tegen. Zolang de boot in de richting van de stroom wordt voortbewogen, verhoogt de snelheid van het water de snelheid van de boot. Als men op stromend water gaat roeien, begin dan altijd stroomopwaarts, want men raakt anders snel (te) ver van huis. Een rivier kent in het midden de sterkste stroming, bij bochten ligt echter de grootste stroming meer in de richting van de buitenbocht.

☞ **LET OP: voor het varen op rivieren en open water is specifieke kennis en ervaring nodig. Houd hier rekening mee. Stel je daarnaast altijd op de hoogte van de plaatselijke situatie!**

12. Regels op het water

12.1 Varen op het water

Hoe de stuur zich gedraagt op het water wordt bepaald door drie regelgevers: de overheid, het bestuur van de roeivereniging en de gebruiken van goed zeemanschap.

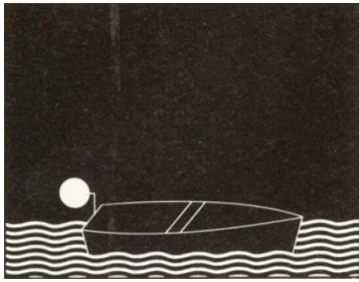
Op 26 oktober 1983 trad het *"Reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan"* in werking. Kortweg genoemd "Het Binnenvaart Politie Reglement" of BPR. Daarnaast zijn er nog een aantal wijzigingsbesluiten (aanpassingen) op het BPR van toepassing. In principe geldt het BPR voor alle binnenwateren in Nederland (er zijn enkele rivierdelen van Rijn, Maas en Lek uitgezonderd).

Het BPR is dus van toepassing op al het water waar wij bij FEROX normaal gesproken op roeien. Het BPR heeft voor het waterverkeer dezelfde functie als de Wegenverkeerswet en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor het wegverkeer. Het BPR kent als speciale categorie de 'kleine schepen'. Dit zijn schepen waarvan de lengte minder dan 20 meter is, die geen pont, sleepboot, schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren of vissersschip zijn. Vrijwel alle plezierboten vallen hieronder. Voor deze schepen geldt een aantal speciale bepalingen die in dit hoofdstuk worden toegelicht.

Voor sloepen zal op enkele uitzonderingen na het Binnenvaartpolitierglement (BPR) gelden. Een sloep is niet verplicht een exemplaar van het BPR aan boord te hebben.

Hierna volgen enkele voor sloepen relevante artikelen uit het BPR;

Artikel	BPR tekst
1.01	Een sloep is gelijk aan een 'klein schip'

1.02	De stuurman (hierna: schipper) is verantwoordelijk voor de naleving van het BPR	
1.04	<p>Een schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in het BPR, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) het leven van personen in gevaar wordt gebracht; b) schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden c) de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht. 	
3.13-6	Een varende sloep dient 's nachts (van zonsondergang tot zonsopkomst) een wit rondom schijnend licht te voeren.	
6.03.1	Sloepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.	
6.04.4	Wanneer een sloep voorrang moet verlenen aan een ander schip, moet het door tijdige koerswijziging of door snelheidsverandering aan dat andere schip de ruimte laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en te manoeuvreren.	



Lees meer: <https://www.federatiesloeproeien.nl/goed-zeemanschap/bpr/>

12.2 Voorrang op het water – algemene principes

De eisen van goed zeemanschap zijn belangrijker dan de regels van de BPR. Artikel 1.05 van het BPR stelt: *“De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement.”* Met andere woorden, er moet dus afgeweken worden van de regels wanneer dit in bijzondere omstandigheden wordt vereist.

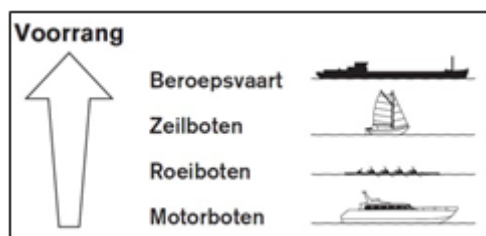
Bij het verlenen van voorrang op het water gelden een paar algemene regels.

1. Inhalen (op- of voorbijlopen) is slechts toegestaan als er ruimte is voor gelijktijdig passeren. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Bij naderen op tegengestelde of kruisende koersen of bij oplopen zonder gevaar voor aanvaring, mag een schip zijn koers niet zodanig wijzigen dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan.
3. Een schip dat uit moet wijken moet dit zodanig doen dat het andere schip koers en snelheid kan bewaren.


12.3 De voorrangregels

De voorrangregels in hun algemeenheid, zien er als volgt uit. Steeds is aangegeven welke boot moet wijken (dat wil zeggen voorrang geven) voor welke andere boten:

- roeiboten (en kano's; sups etc) wijken voor zeilboten (ook een surfplank is een zeilboot), voor de beroepsvaart en voor veerponten;
- motorboten (zijnde geen beroepsvaart) wijken voor roeiboten;
- kleine boten wijken voor grote boten;
- boten buiten de vaargeul wijken voor boten in de vaargeul;



Figuur: voorrang vaartuigen.

 **LET OP:** een zeilboot met de motor aan is een motorboot, een zeil- of motorboot die met peddels wordt voortbewogen is een op spierkracht voortbewogen vaartuig (roeiboot).

12.4 Voorrang op het water – specifieke situaties

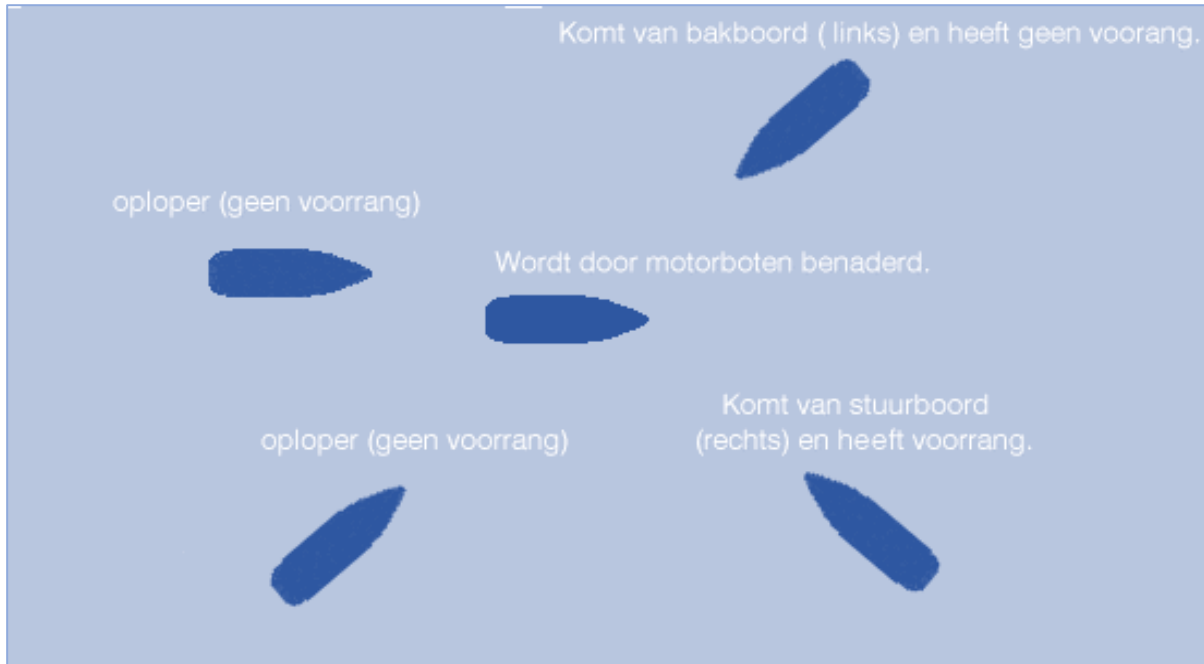
Bij de voorrang op het water kan onderscheid worden gemaakt tussen vier situaties.

Tegengestelde koers: Twee schepen komen elkaar recht tegemoet.

Passeren bij engtes: Twee schepen komen elkaar recht tegemoet bij een engte. Een engte is een plaats in de vaarweg waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren. Sluizen en bruggen zijn engtes.

Oplopende koers: Het ene schip haalt het andere in. Om precies te zijn: het oplopende schip nadert het opgelopen schip van achteren onder een hoek minder dan 22,5 graden met de lengteas. Voorbij lopen is de manoeuvre die het gevolg is van oplopen totdat de schepen geheel vrij van elkaar zijn.

Kruisende koers: Twee schepen naderen elkaar onder zo'n hoek, dat er geen sprake is van tegengestelde of oplopende koers. Bij twijfel wordt uitgegaan van tegengestelde dan wel oplopende koers.



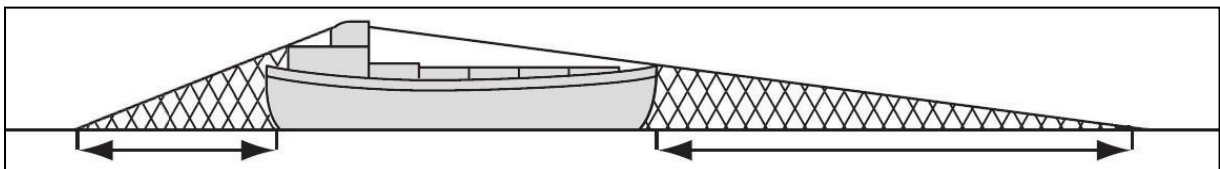
Figuur : voorrangsregels bij oplopende vaartuigen.

👉 **LET OP: Niet alle pleziervaart kent en handelt volgens het vaarreglement, houd hier dus rekening mee!**

12.5 Groot verkeer op het water

Een roeiboot heeft volgens het BPR altijd een schipper. Bij gestuurde roeiboten is dit "de Stuur". Een schipper moet aan boord zijn en elk lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper - binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid - worden gegeven.

Grote boten/schepen hebben last van een dode hoek. Deze hoek bevindt zich zowel aan voor- als aan de achterzijde van het schip.



Figuur; Dode hoeken voor de vrachtschipper

Tevens hebben grote schepen een sterke zuiging rondom de boot. Het verdient dus aanbeveling om ruime afstand tot deze schepen te bewaren.

Zuiging is een fenomeen dat met name grote schepen veroorzaken. Een sloep die door een groot schip wordt ingehaald kan veel last hebben van de zuiging die het grote schip veroorzaakt.

Wat is zuiging nu precies? Zuiging is een stroming die optreedt rond schepen met een grote waterverplaatsing en die zowel naar het grote schip toe als daar vandaan kan staan. Zuiging wordt veroorzaakt door dat grote schepen veel water wegduwen met hun boeg en met hun schroef. De waterverplaatsing tussen twee passerende grote schepen kan zodanig zijn dat daartussen ondieptes ontstaan met het risico dat je met de sloep vastloopt.

13. Signalen op het water

De scheepvaart kent heel veel signalen: allereerst navigatie verlichting van andere schepen maar daarnaast natuurlijk ook de borden, signalen, boeien en betonningen. De belangrijkste signalen voor roeiers zijn hieronder gegeven.

13.1 Navigatie verlichting



Een klein zeilend zeilschip (<20 m) voert; boordlichten bij de boeg (rood/groen) en een heklicht ...



... een klein zeilend zeilschip mag voeren: boordlichten en heklicht gecombineerd in een driekleurenlicht.



Een klein motorschip (<20 m) moet voeren: boordlichten (eventueel gecombineerd) en een toplicht en heklicht (eventueel gecombineerd).

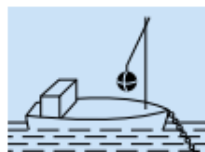


Een klein door spierkracht voortbewogen schip, een klein (<7 m en <13 km/u) motorschip en een klein (<7 m) zeilschip kunnen volstaan met een wit rond schijnend licht.

DAGTEKENS



Een zeilschip onder zeil dat de motor bijzet, wordt beschouwd als motorschip. Het mag geen driekleurenlicht gebruiken en moet overdag een zwarte kegel voeren.


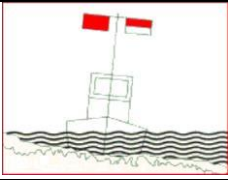
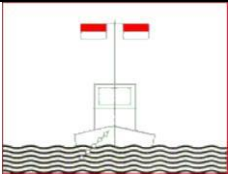


Een ten anker liggend zeil- of motorschip moet overdag een zwarte bol voeren.

13.2 Verkeerstekens

	<p>Verboden in te varen, maar dit geldt niet voor roeiboten.</p>
	<p>Verboden te keren.</p>

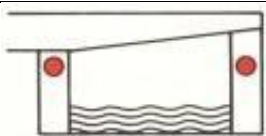
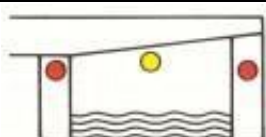
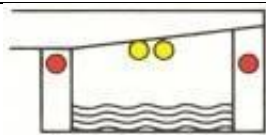
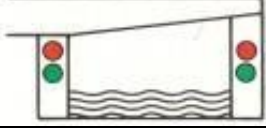
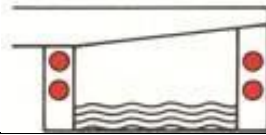
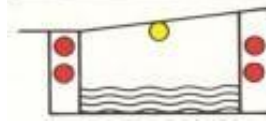
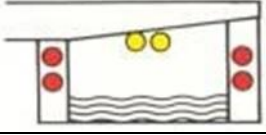
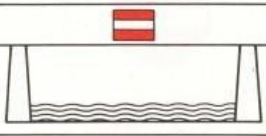
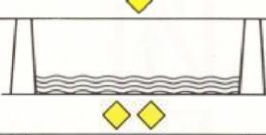
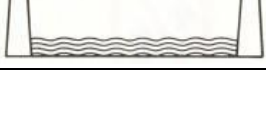
	<p>Verboden op te lopen (in te halen)</p>
	<p>Verboden op te lopen en elkaar in tegengestelde richting voorbij te varen.</p>
	<p>Verplichting zich naar de bakboordzijde van het vaarwater te begeven.</p>
	<p>Verplichting de bakboordzijde van het vaarwater te houden</p>
	<p>Pleziervaartuigen toegestaan (blauw bord)</p>
	<p>Pleziervaartuigen verboden (wit bord met rode rand en streep)</p>
	<p>Roeiboten toegestaan (blauw bord)</p>
	<p>Roeiboten verboden (wit bord met rode rand en streep)</p>
	<p>Invaren toegestaan (groen-wit-groen)</p>

	invaren verboden (rood-wit-rood)
	Voorbijvaren toegestaan aan één zijde
	voorbijvaren toegestaan aan beide zijden

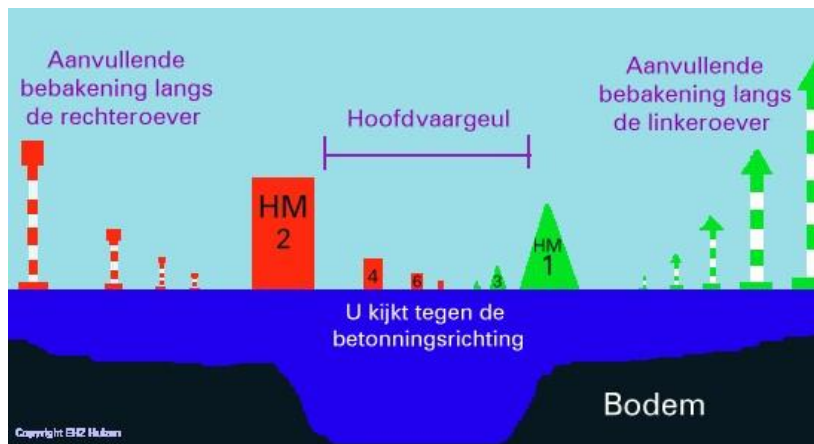
13.3 Geluidssignalen

.	Zeer korte stoot (kwart seconde).
-	Korte stoot (één seconde).
—	Lange stoot (4-6 seconden).
—	Attentie (aandachtsein).
-	Ik ga naar stuurboord.
- -	Ik ga naar bakboord.
- - -	Ik sla achteruit.
- - - -	Ik kan niet manoeuvreren.
— -	Ik ga over stuurboord keren.
— - -	Ik ga over bakboord keren.
— — -	Oploper: ik wil aan stuurboord voorbijlopen.
— — - -	Oploper: ik wil aan bakboord voorbijlopen.
- - - - -	U kunt niet voorbijlopen.
— - -	Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis.
.....	Er dreigt gevaar voor aanvaring (tenminste 6 keer).

13.4 Lichtsignalen

Bruggen in bedrijf	
	Eén rood licht aan weerszijden: doorvaart verboden
	Eén rood licht aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.
	Eén rood licht aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden.
	Een rood licht (boven) en een groen licht (onder) aan beide zijden: doorvaart verboden, wordt dadelijk toegestaan.
Bruggen buiten bedrijf (geen bediening)	
	Twee rode lichten aan weerszijden: doorvaart verboden
	Twee rode lichten aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk
	Twee rode lichten aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden.
Vaste bruggen	
	Bord rood-wit-rood boven vaartopening: verboden doorvaartopening.
	Gele ruit boven vaaropening: aanbevolen doorvaartopening, tegenliggende vaart mogelijk
	Twee gele ruiten boven vaaropening: aanbevolen doorvaartopening, voor tegenliggende vaart verboden.

13.5 Betonningen en signalen lezen



Figuur : doorsnede vaargeul ten opzichte van walkant met betonning

14. Deelname aan wedstrijden

Volgens het FSN-reglement dient de volgende veiligheidsuitrusting aan boord van een sloep te zijn tijdens wedstrijden;

14.1 Verplichte uitrusting

De volgende uitrusting is verplicht:

- Dollen met bijbehorende riemen voor elke dolpot
- 2 hoosvaten/ emmers
- Een deugdelijke voor- en achterlijn (mede in verband met het slepen van een sloep in noodgevallen); waarvan minstens één (sleep)lijn met een lengte van minimaal 10 meter lang en minimaal 12 mm dik.
- Ten minste 2 voor de sloep geschikte fenders/stootwillen ter voorkoming van beschadiging aan de eigen of andere sloep(en).
- Voor het bevestigen van het startnummer dient voor op de sloep een houder gemonteerd te zijn. Deze houder moet dusdanig zijn gemonteerd dat het startnummer te allen tijde waarneembaar is vanuit een standpunt haaks op de sloep. De houder (100 mm lang en inwendig 16 mm vierkant) moet goed gemonteerd worden, verticaal, bovenkant gelijk of hoger dan de voorsteven en onderkant dicht met eventueel een water loop gaatje (zie onderstaande afbeelding).
- Bij wedstrijden op open water tenslotte een reddingsvest (dus geen zwemvest) per opvarende. Let er bij zelf opblazende reddingsvesten op dat ze goedgekeurd zijn!

14.2 Aanbevolen uitrusting

Tot de aanbevolen uitrusting behoren:



- reserve dol(len) en riem(en)
- een handpomp
- een anker en ankerlijn van voldoende lengte
- een EHBO-koffer
- thermodekens (onderkoeling)
- voldoende water (uitdroging)
- een kompas
- een radarreflector (lees ook de test radar-reflectors)

Wees tijdens wedstrijden bedacht op plotselinge veranderende omstandigheden, of calamiteiten. De weersomstandigheden kunnen veranderen, zware buien of mist kunnen het zicht onverwacht sterk verminderen. Een of meerdere van de opvarenden kunnen onwel worden, of gewond raken. Door slecht zeemanschap van een ander schip kun je betrokken raken bij een ongeval. Zorg, zeker tijdens wedstrijden op open water, bij voorkeur voor;

- middelen om hulpdiensten in te roepen, bv marifoon (certificaat verplicht) of een mobiele telefoon met voldoende batterijcapaciteit.
- middelen om de aandacht te trekken, bv reddingsignalen
- middelen om te navigeren zodat bij plots opkomende mist de weg terug naar de haven gevonden kan worden, er zijn tegenwoordig uitstekende apps.
- een luchthoorn om bij slecht zicht signalen te kunnen geven aan andere schepen
- Hou de weersomstandigheden goed in de gaten. Zoek bij naderend onweer zo spoedig mogelijk de beschutting van een haven op.
- Let op in de buurt van grote schepen, ze veroorzaken soms grote boeg- en hekgolven en hebben vaak een dode hoek voor het schip van honderden meters lang. Bij voorkeur nooit voor een groot schip oversteken, maar achterlangs.

VERKEERSTEKENS OP HET WATER

VERBODSTEKENS

-  In-, uit- of doorvaartverbod
-  Vaarverbod, niet geldend voor klein schip zonder motor
-  Voorbijlopen verboden
-  Meren en ankeren verboden
-  Meren en ankeren binnen 20 m verboden
-  Verboden te ankeren
-  Verboden te meren
-  Verboden hinderlijke waterbewegingen te maken
-  Verboden buiten begrenzing te varen
-  Verboden voor motorschepen
-  Verboden voor kleine schepen
-  Verboden te waterskiën
-  Verboden voor zeilschepen
-  Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen
-  Verboden voor zeilplanken
-  Einde vaarweg voor snelle boten zonder beperking van snelheden
-  Verboden voor waterscooters

GEBODSTEKENS

-  Verplichte vaarrichting
-  Verplicht stuurboordwal te houden
-  Verplichting om voor het bord te stoppen
-  Verplichting de vaarsnelheid te beperken
-  Verplichting een geluidsein te geven
-  Verplichting om op te letten
-  Gebod het scheepvaartverkeer op het hoofdwater niet te hinderen
-  Verplichting uitvarende schepen niet te hinderen
-  Verplichting uit te luisteren op het aangegeven marifoonkanaal

AANBEVELINGSTEKENS

-  Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen
-  Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door de pijl

BEPERKINGSTEKENS

-  Beperkte waterdiepte, evt diepte in cijfers
-  Beperkte doorvaarthoogte, evt hoogte in cijfers
-  Beperkte breedte van vaarwater, evt in cijfers
-  Vaarwater ligt op 12 m van de oever

AANWIJZINGSTEKENS, BIJKOMENDE TEKENS & TEKENS VAN KUNSTWERKEN

-  In-, uit- of doorvaren toegestaan
-  Hoogspanningslijn
-  Vrijvarende pont
-  Niet-vrijvarende pont
-  Meren en ankeren toegestaan aan zijde van het bord
-  Meren en ankeren toegestaan tot max breedte in meters
-  Ankeren toegestaan aan zijde van het bord
-  Meren toegestaan aan zijde van het bord
-  Plaats om te keren
-  Hoofdvaarwater en nevenvaarwater



Einde van een verbod, gebod of beperking



Waarschuwing voor uitvarende schepen



Drinkwater voor schepen



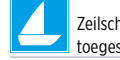
Motorschepen toegestaan



Kleine schepen toegestaan



Waterskiën toegestaan



Zeilschepen toegestaan



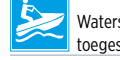
Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan



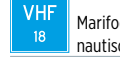
Zeil/surfplanken toegestaan



Snel varen voor kleine schepen toegestaan



Waterscooters toegestaan



Marifoonkanaal voor nautische informatie



Deze kaart is ontwikkeld door 'Varen doe je Samen!' Meer informatie is te vinden op: www.varendoejesamen.nl

© Varen doe je Samen!

Disclaimer: Hoewel deze uitgave met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, kan 'Varen doe je Samen!' geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele fouten. Je kunt geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze uitgave.

VEILIG VAREN DOE JE SAMEN

VAAR BEWAARKAART



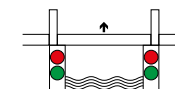
'Varen doe je Samen!' - promotor van veiligheid op het water - heeft deze handige vaarbewaarkaart gemaakt. Hier zijn de basisregels voor het varen op de Nederlandse vaarwegen op een rijtje gezet. We wensen je veel vaarplezier en een behouden vaart!

ALGEMENE VAARTIPS

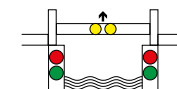
- Verander niet plotseling van koers en snelheid.
- Ga goed voorbereid op reis, gebruik actuele vaarkaarten en volg de weersverwachting.
- Gebruik op tijd de juiste navigatieverlichting.
- Zorg dat je rondom goed zicht hebt en kijk regelmatig achterom.
- Maak geen onnodige golfslag.
- Anker niet bij bruggen, sluizen, werkschepen met uitstaande ankers, onder hoogspanningskabels en in het midden van een vaarwater.
- Voorkom laveren op drukke vaarroutes en houd het midden vrij voor grote schepen.
- Zorg dat je zichtbaar bent voor andere schepen.
- Vaar alcoholvrij. De wettelijke grens op het water ligt op 0,5 promille.
- Voor het besturen van snelle motorboten is een vaarbewijs verplicht. Dit zijn alle boten die sneller kunnen varen dan 20 km/u. De vaarbewijsplicht geldt ook voor niet-snelvarende boten die langer zijn dan 15 meter.
- Vaar vlot en veilig door brug en sluis.
- Blijf uit de buurt van visnetten. Deze worden meestal gemarkeerd door zwarte of gele vlaggetjes.
- Zwemmen in gedeeltes van de vaarweg bestemd voor de doorgaande vaart, bij bruggen, sluizen en wachtplaatsen is verboden.

BRUGLICHTEN

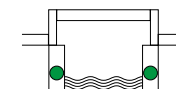
BRUGGEN IN BEDRIJF Rode lichten geven altijd aan dat de doorvaart verboden is, tenzij er extra gele lichten branden. Dan mag je er wel doorheen.



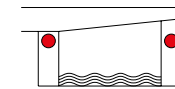
Rood boven groen: doorvaart verboden maar wordt binnenkort toegestaan.



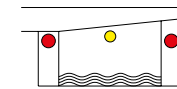
Indien tevens gele onderdoorvaartlichten: doorvaren mag zodra je dat qua hoogte kunt.



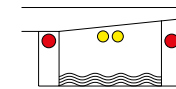
Groen: doorvaart toegestaan.



Doorvaart verboden.

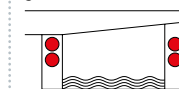


Doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.

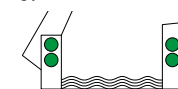


Doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden.

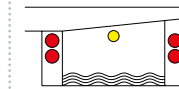
BRUGGEN BUITEN BEDRIJF Dubbele rode lichten geven altijd aan dat de brug niet wordt bediend en dat doorvaart verboden is, tenzij er extra gele lichten branden. Dan mag je er wel doorheen.



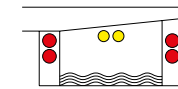
Brug is buiten bedrijf. Doorvaart verboden.



Doorvaart toegestaan. Tegenliggende vaart mogelijk.

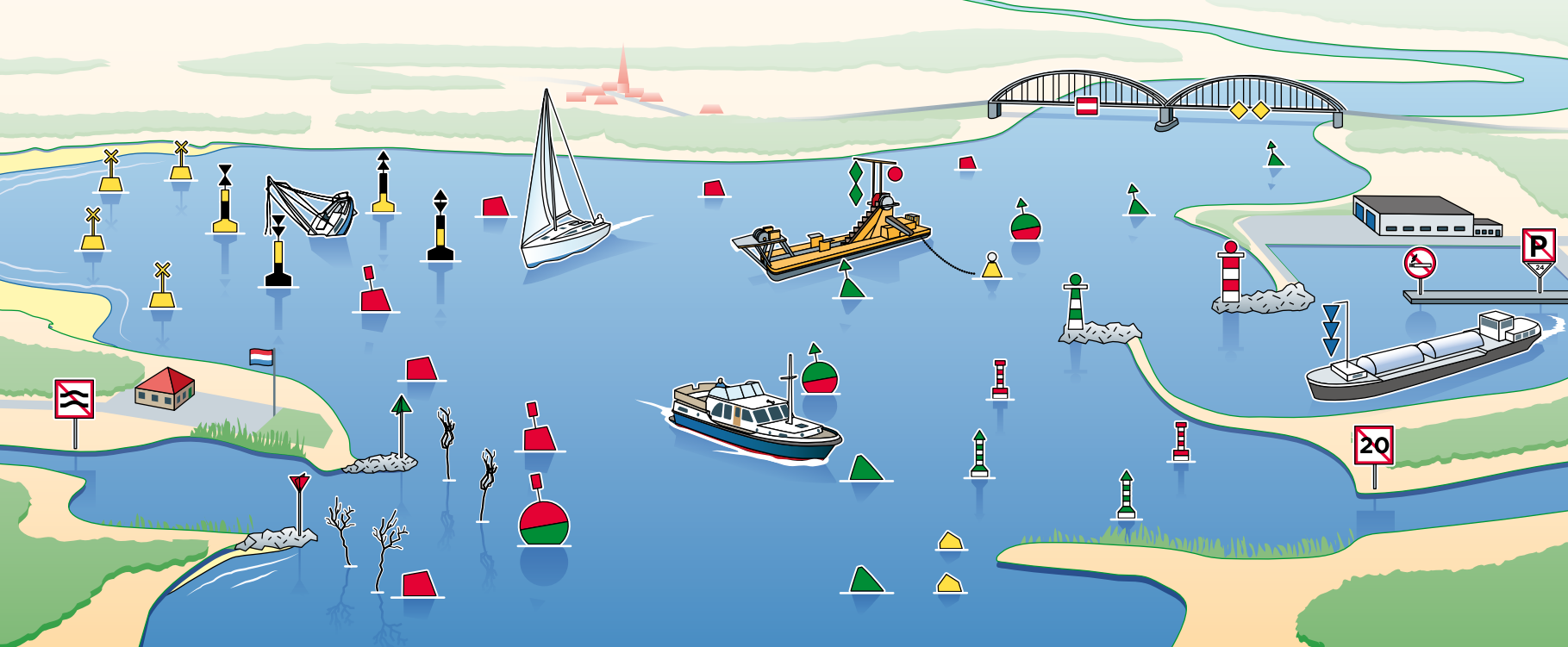


Doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.



Doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden.

BOEIEN EN KARDINALEN



-  Bakboordszijde haveningang met licht
-  Stompe rode ton aan rechteroever
-  Aanvullende markering
-  Krib- en oeverbaken
-  Stompe rode ton met radarreflector en licht
-  Scheidingston hoofdvaarwater rechts
-  Spitse groene ton aan linkeroever
-  Krib- en oeverbaken
-  Aanvullende markering
-  Spitse groene ton met radarreflector en licht
-  Afbakening bijzonder gebied
-  Samengebonden: betekenis als groene ton
-  Open: betekenis als rode ton

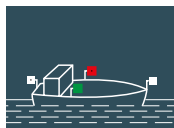
NAVIGATIEVERLICHTING



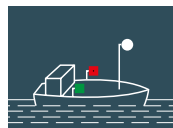
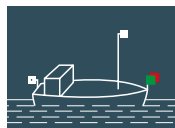
Een klein zeilend zeilschip (<20 m) voert; boordlichten bij de boeg (rood/groen) en een heklicht ...



... een klein zeilend zeilschip mag voeren: boordlichten en heklicht gecombineerd in een driekleurenlicht.



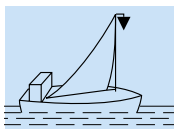
Een klein motorschip (<20 m) moet voeren: boordlichten (eventueel gecombineerd) en een toplicht en heklicht (eventueel gecombineerd).



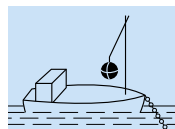
Een klein door spierkracht voortbewogen schip, een klein (<7 m en <13 km/u) motorschip en een klein (<7 m) zeilschip kunnen volstaan met een wit rond schijnend licht.



DAGTEKENS



Een zeilschip onder zeil dat de motor bijzet, wordt beschouwd als motorschip. Het mag geen driekleurenlicht gebruiken en moet overdag een zwarte kegel voeren.



Een ten anker liggend zeil- of motorschip moet overdag een zwarte bol voeren.

GELUIDSSEINEN

Attentie
Ik kan niet manoeuvreren
Noodsein (herhalen)
Verzoek tot openen van een brug
Ik verander mijn koers naar stuurboord
Ik verander mijn koers naar bakboord
Ik sla achteruit

(Herhalen)

BELANGRIJKSTE VOORRANGSREGELS

Beroepsvaart gaat voor groot gaat (meestal) voor klein

Dit zijn meestal schepen langer dan 20 meter. Deze zijn beperkt in hun manoeuvres en kunnen het schip niet snel stilleggen. Blijf uit de buurt en ga er vooral niet voor varen. Een dergelijk schip heeft voor de boeg vaak een dode hoek, waardoor de schipper je niet (goed) kan zien. Als jij zelf de stuurhut niet kunt zien, ziet de schipper jou ook niet!

Stuurboordwal gaat voor

Op een gemarkeerde vaarweg, bijvoorbeeld een vaargeul (rode en groene tonnen) of een natuurlijke vaarweg (rivier/kanaal) gaat degene die strak stuurboordwal aanhoudt, voor.

Zeil gaat voor spier, gaat voor motor

(Kleine) zeilschepen gaan voor op (door spierkracht aangedreven vaartuigen) roeiboten/kano's, en deze gaan weer voor op (kleine) motorschepen. Dus: zeil gaat voor spier, gaat voor motor.

Motorschepen onderling

Van stuurboord komend gaat voor op open water zonder betonning. Bij tegengestelde koers wijken beide uit naar stuurboord.

Zeilschepen onderling

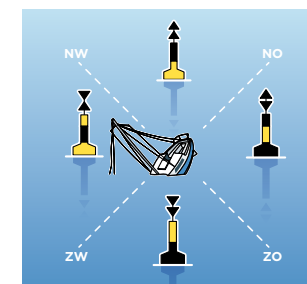
Stuurboord wijkt voor bakboord. Dit betekent dat degene die zijn zeil aan bakboord heeft staan, voor gaat op degene die zijn zeil aan stuurboord heeft staan.

Loef wijkt voor lij

Deze regel gaat op als zeilschepen elkaar kruisen en het zeil over dezelfde boeg hebben staan. Het schip dat aan de loefkant (waar de wind vandaan komt) ligt t.o.v. het andere schip, moet voorrang verlenen.

Maar boven alles geldt: goed zeemanschap!

Dat betekent dat je te allen tijde een aanvaring moet proberen te voorkomen, ook al heb je voorrang.



Kardinale boeien ter markering van een wrak of ander obstakel



COLOFON:

Met dank voor de verleende toestemming voor het mogen (her-)gebruiken van de volgende twee publicaties:

“Handboek Sloeproeien” van SRV Bartlehiem (2014)

“Handboek Sturen”, SRV De Mac, Harderwijk (2015)

Verder zijn voor dit document als referentie gebruikt:

- Het onderzoeksverslag, de risico analyse en bevindingen van de werkgroep Veiligheid FEROX en de daaruit voortgekomen aanbevelingen.
- RV FEROX website
- Roei instructies voor cursisten FEROX
- Sloep roeien techniek, door Floor Maitimo”.
- FSN website (Goed Zeemanschap)
- De Vaarbewaarkaart
- Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) geldend van 1/1/2017 tot heden.

