

Beschrijving

- ### Toerroeien algemeen

Dit hoofdstuk is geschreven om roeiers wegwijs te maken en in te lichten over de mogelijkheden en onmogelijkheden van het toerroeien zoals dat bij RV Breda plaatsvindt. Voor zowel de beginner als de ervaren roeier is het toerroeien interessant en voor velen die nog niet eerder een toertocht hebben meegemaakt wordt dit een verrassend aangename kennismaking met een andere tak van het roeien. Een nieuwe uitdaging dus. Want wees wel: het toerroeien is nog meer een ploeggebeuren dan het roeien vanuit een vaste stek. Het vereist een nauwe samenwerking tussen stuurman, roeiers, dragers, kapitein en admiraal. Het bestuur van RV Breda wil de leden zoveel mogelijk de gelegenheid geven te toerroeien. Voor het maken van tochten staan de faciliteiten van de vereniging (boten, botenwagen, toebehoren en organisatievermogen) ter beschikking. Wel gelden daarbij spelregels. In dit hoofdstuk worden ze gegeven samen met tips voor een veilig en aangenaam verloop van je toertocht.

- ### 1. Inleiding

Roeien buiten het eigen vaargebied van de Mark bij Terheijden is leuk en aantrekkelijk, veel leden van onze vereniging zijn actieve toerroeiers. Het gaat om tochten in allerlei vormen, van tochten met een recreatief tot die met een wedstrijd karakter. Er zijn tochten van een dagdeel, een hele dag of soms meerdere dagen en de afstanden variëren van 20 tot 60 km en meer per dag. Bij meerdaagse tochten kan het gaan om het varen van meerdere tochten vanuit een vaste standplaats, of om tochten waarbij van plaats naar plaats wordt gevaren met verschillende overnachtingplaatsen. Dit kan op rivieren, in vaargebieden met kanalen en meren in binnen- en buitenland. De eisen die tochten aan roeiers, materiaal en organisatie stellen, verschillen van tocht tot tocht en zijn afhankelijk van het vaargebied.

- ### 2. Deelnemen aan tochten

Voorwaarde voor het mogen roeien van tochten is natuurlijk dat je minimaal je S1 diploma hebt. Bij uitzondering mag je mee als je de Crew Class hebt doorlopen maar het S1 examen nog niet hebt gehaald. In dat geval dienen de andere roeiers in de boot wel het S1 diploma te hebben. Daarnaast is het van belang dat je een goede conditie hebt en roeivaardig genoeg bent om zo'n tocht met vaak een flinke afstand en soms onder lastige roeiomstandigheden, aan te kunnen. Tijdens sommige tochten, zoals de Instructietocht Toerroeien naar Geertruidenberg en het Rondje Breda, mag onder gunstige omstandigheden een niet-roeiende

passagier worden meegenomen om hem/haar een prille toerervaring te bieden. Onze Wherry Jan van Gent heeft extra passagierscapaciteit hiervoor. Dit kan alleen wanneer de boot een bevoegde en ervaren bemanning heeft. Een en ander is dan onder verantwoording van degene die als ervaren lid van RV Breda de betreffende tocht organiseert.

3. Het aanbod van toertochten

Als roeier kan je kiezen uit heel veel verschillende toertochten, het aanbod komt in hoofdlijnen op het volgende neer:

- Tochten georganiseerd door de FISA
- Tochten georganiseerd door de KNRB in binnen- en buitenland,
- Tochten die de toercommissie van RV Breda organiseert voor haar leden
- Tochten die andere roeiverenigingen organiseren en waarop leden van RV Breda zich ook kunnen inschrijven, zie het overzicht op de KNRB website.
- En je mag zelf een toertocht organiseren, de toercommissie kan je daarbij goed adviseren.

In bijlage 2 bij dit hoofdstuk staan de verwijzingen naar locaties waar al deze tochten zijn te vinden op Internet.

4. Vaarplan

Om jouw voorbereidingen voor een toertocht te helpen structureren is het goed om een vaarplan te maken: zo leg je voor alle deelnemers vast wat de tocht inhoudt, verklein je de kans op verrassingen, bezwaren en ongelukken en maak je in geval van pech of een ongeluk hulpverlening mogelijk. Zo'n vaarplan heb je nodig bij alle soorten toertochten. Denk bij het maken van zo'n plan in ieder geval aan het volgende:

- Leg vast de datum, tijd, bestemming, lengte en de naam van je tocht. Noteer afspraken over wie de leiding heeft, admiraal, kapiteins enz. Wie gaan er mee, zijn alle deelnemers vaardig genoeg en fysiek in staat om deze tocht te volbrengen? Leg namen en telefoonnummers vast.
- Waar ga je varen, leg de route vast en controleer vooraf of die vaarbaar is, dus vrij van eventuele stremmingen, of overmatige begroeiing. Heb je ergens een vergunning nodig om er te mogen roeien? Is er een alternatieve route in geval van stremming? Noteer oriënteringspunten op je route, dat voorkomt verdwalen.
- Bespreek je plannen tijdig (drie maanden of langer vooruit) met de toercommissie en de materiaalcommissie want het kan zijn dat er tegelijk met jouw tocht nog een andere tocht gepland is. Welke boten neem je mee van de vereniging, en/of welke boten ga je ter plaatse huren? Welke botenwagen neem je mee? Door tijdig alles te plannen heb je nog voldoende tijd om zo nodig een boot elders te huren of om transport elders te regelen.
- Maak een print van de paklijst in dit hoofdstuk en neem die mee met de toercommissie.

Die paklijst kan je (geplastificeerd) ook goed gebruiken bij het inpakken van materialen voor de terugreis, zo voorkom je dat spullen elders blijven liggen.

- Controleer of er op jouw vaarwater hoogteverschillen voorkomen door getijden; als dat het geval is laat je dan door een plaatselijke roeivereniging informeren wat dat betekent voor je roeiplannen. Als er op jouw route bruggen voorkomen check dan of je er onderdoor kan en mag roeien. Worden sluizen op jouw route op de dag van je tocht bediend op de tijd dat je er door wilt? Sluistijden op doordeweekse dagen verschillen vaak van die in het weekend. Heb je de telefoonnummers van de sluiswachters in je telefoon staan?
- Welke veiligheidsmaatregelen neemt de ploeg? Persoonlijk, kleding, reddingsvest, reflecterend hesje, materiaal, verlichting, tonnetje met reddingsmaterialen?
- Voor meerdaagse tochten, tochten buiten Nederland en voor tochten waar een verhoogd risico aan verbonden is: spreek je plannen ruim van tevoren door met zowel de toercommissie als de materiaalcommissie. Soms kan het nodig zijn dat je boot vooraf aangepast moet worden met waterkeringen op de riggers en taften op de voor- en achterpunt; dat geldt bijvoorbeeld voor de Elfstedentocht in Friesland en de Vogalonga in Italië, want deze tochten gaan over groot open water.
- Ook handig als je onderweg in een restaurant wilt lunchen: reserveer dit altijd van tevoren, dan kan de kok rekening met de groep houden en duurt je lunchpauze niet te lang. Vraag ook of het toegestaan is dat de groep in sportkleding in het restaurant zit, soms mag dat alleen op het terras

Zorg dat alle deelnemers je vaarplan tijdig ontvangen en check of zij het vooraf gelezen hebben. Maak een kopie van je vaarplan en leg dat in het ladekastje onder de bar, in de lade voor de toercommissie.

5. Boten voor toertochten

Boten zijn een essentieel onderdeel van een toertocht. Ga je een tocht varen op de Mark of op het Markkanaal en heb je de boten niet langer nodig dan anderhalf uur, dan kun je die gewoon zelf afschrijven in het BRS. Heb je meer tijd nodig, neem dan contact met de toercommissie op; zij regelen dan dat je de boot of boten langer kunt gebruiken. Heb je plannen voor een tocht elders en heb je daar boten van RV Breda bij nodig voor meerdere dagen en moeten de boten getransporteerd worden, neem dan ook even contact met de toercommissie op.

Wherry's zijn eigenlijk altijd beschikbaar voor het toerroeien. Voor sommige tochten is het wenselijk om C4x+ boten te gebruiken, maar houd er wel rekening mee dat het C-materiaal in principe beschikbaar moet blijven voor instructie; dit is alleen beschikbaar voor toerroeien buiten de cursusperiodes: april-mei en september-oktober. In uitzonderlijke situaties kan in overleg met de instructiecommissie gekeken worden of tijdens de cursusperiode ook C-boten voor toerroeien ingezet kunnen worden. Voor het vervoer van de boten hebben we botenwagens; in overleg met de toercommissie kan je die gebruiken. Bij veel toertochten is het mogelijk om bij de ontvangende vereniging een boot te huren. Vaak is dat een aantrekkelijk alternatief, want het botentransport is toch altijd een heel gedoe en kost vaak meer dan wat het huren kost. Vaak is het aanbod huurboten klein, dus reserveer een huurboot lang van tevoren,

het is het beste dat meteen te doen zodra de toertocht wordt opengesteld voor inschrijving.

•

6. Het klaarmaken van de boten voor de tocht

6.1 Controle vooraf

Zeker voorafgaand aan een meerdaagse roeitocht is het verstandig om het gereserveerde materiaal ruim voor de tocht te controleren. Zijn de boten beschikbaar en vaarklaar? Zijn er geen mankementen aan boten of mee te nemen materiaal (pikhaken, peddels etc.)? In geval van gebreken is bij voldoende ver vooruitdenken reparatie nog wel mogelijk, zijn onderdelen te vervangen of zoekgeraakte spullen aan te schaffen. Neem in een dergelijk geval contact op met de toercommissie.

Het op een tocht mee te nemen toermateriaal verschilt van vaargebied tot vaargebied en met het karakter en lengte van de tocht. Welke boot nemen we mee? Voor het transport van de boten maakt de toercommissie in eerste aanleg gebruik van de wherrywagen van de vereniging. Gebruik van een alternatieve botenwagen van de vereniging vergt overleg met de wedstrijdcommissie. Zie voor het gebruik van de wherrywagen [bijlage 2 bij hoofdstuk 2 \(Materiaal\)](#).

Bespreek dit allemaal ruim van tevoren met de toercommissie. De procedure voor deze controle vooraf is als volgt:

- Verzamel het toermateriaal en reserveonderdelen en leg het allemaal bij elkaar.
- Controleer (per boot en voor het geheel) of het materiaal compleet aanwezig is en heel.
- Laad het dan in, pak het losse materiaal zodanig dat daaraan bij het transport geen schade kan ontstaan door rammelen, schuren of knel zitten.

6.2 Boten klaarmaken voor het transport

Boten moeten voorafgaand aan het opladen klaar worden gemaakt voor het transport. Losse onderdelen en materialen mogen alleen in de boot blijven als de boot met de kiel naar beneden wordt vervoerd en wanneer deze losse onderdelen goed in de boot worden vastgebonden. Vastbinden moet zodanig geschieden dat ze niet kunnen rammelen, uit de boot kunnen waaien, of bij het rijden er uit kunnen springen door kuilen in de weg. Schade aan boot, botenwagen of verkeer wordt zo voorkomen :

- Boten worden afgeriggerd, dan wel riggers moeten worden ingeklapt en vastgebonden, draai na verwijderen van de riggers de moeren direct terug op de bouten.
- Voetenborden worden verwijderd of indien mogelijk goed vastgezet/gebonden.
- Rolbankjes worden verwijderd, of anders vastgebonden.
- Losse onderdelen, zoals buikdenningen, rugleuningen e.d. worden verwijderd of vastgebonden.

- Al deze kleine materialen evenals de stootwillen, pikhaken en hoosblikken worden in een grote linnen plunjezak verpakt op de botenwagen meegenomen.

Afbeelding 4

6.3 Boten vaarklaar maken na het transport

Na het afladen van de botenwagen op het vertrekpunt van de tocht moeten de boten vaarklaar worden gemaakt. Dat gaat als volgt.

Maak alle voor transport vastgebonden onderdelen los.

Verzamel en bewaar het touw zorgvuldig bij elkaar. Op de terugtocht moeten de onderdelen voor het transport terug naar Terheijden weer worden vastgebonden, dan wordt het touw dus weer gebruikt.

- Rigger de boten op.
- Zorg dat de riggers op de juiste plaats zitten (ze zijn daarvoor gemerkt met SB of BB en 1 of 2).
- Draai de bouten daarbij aan met een pijpsleutel 10 met handvat en niet met een ring- of steeksleutel. Te vast draaien maakt spanten kapot.
- De kapitein controleert of er voor iedere boot een complete uitrusting voor de tocht aanwezig is.
- Niet alleen de roeren, rugleuningen en rolbankjes, maar in iedere boot ook: peddel, pikhaak, sluiptouw, hoosvat/pomp, meerpenen, stootwillen etc.
- Zorg er bij het in te water laten van de boot voor dat deze onbeschadigd in het water komt.
- Zoek daarvoor een lage steiger, trailerhelling of lage zachte oever en til de boot zorgvuldig (met het kielbeslag naar beneden) te water. Voor gebruik van de trailerhelling van een watersportvereniging of een watersportbedrijf wordt vaak een vergoeding gevraagd.
- Soms kan een houten balk of plank behulpzaam zijn.

6.4 Na afloop van de tocht: schoonmaken en opruimen van boten en materiaal

Controleer na afloop van de tocht (voor het vertrek naar huis) of al het meegebrachte materiaal compleet is. Leg daarvoor al het toermateriaal voor het laden bij elkaar en controleer het op aanwezigheid, gebruik hierbij weer je checklist. Begin daarna met op- en inladen voor de terugtocht naar Terheijden.

Direct na terugkomst van de tocht moet de botenwagen door de deelnemers aan de tocht worden afgeladen. Als je dat ruim voor zonsondergang plant dan hoef je dat niet in het donker te doen. Bij het afladen helpen in principe alle deelnemers aan de tocht, tenzij daarover binnen de groep andere afspraken worden gemaakt. De boten moeten direct na het afladen van binnen en van buiten schoon worden gemaakt meestal is het gebruik van zeepsop daarbij nodig. De boten moeten worden afgedroogd en opgeriggerd (of juist afgeriggerd als ze zo voor vertrek waren aangetroffen) en vervolgens op hun wagentjes op hun plek in het botenhuis

worden teruggelegd. Ze staan dan weer gebruiksklaar voor de volgende ploeg.

Beschadigingen moeten, met vermelding van naam van de contactpersoon van de tocht, gemeld worden in het BRS. In geval van een aanvaring moeten ook contactgegevens van de tegenpartij in het BRS genoteerd worden. Neem vooraf het schadeformulier mee voor het noteren van de gegevens. Wanneer sprake is van een zodanige schade dat de boot uit de vaartgenomen moet worden, vink dan op de betreffende pagina in het BRS het vakje Advies Uit De Vaart aan. Zo weten ploegen die na jou de boot willen gebruiken dat er iets mee is.

Berg terug in Terheijden ook al het toermateriaal op de daarvoor bestemde plaatsen in het botenhuis op.

Ben je materiaal kwijt, noteer dat dan meteen in het BRS op de pagina Schade. Maar probeer natuurlijk wel zelf het ontbrekende materiaal terug te krijgen, doe navraag bij de organisatie van de toertocht.

Zorgvuldigheid voorkomt misgrijpen door ploegen die uitgaan van aanwezig en heel materiaal (en het spaart veel moeite en geld).

• 7. Algemene tips voor het toerroeien

Doordat we thuis alleen roeien op de Mark en het Markkanaal raken we daar alleen vertrouwd met varen op langzaam stromend water, met heel weinig andere recreatievaart en beroepsvaart en doen we weinig ervaring op met harde wind en hoge golven.

Vaaromstandigheden elders kunnen echter toch sterk afwijken van de onze. Voorbeelden daarvan zijn:

- Vaargebieden met veel smalle vaarwateren, vaarwatervernauwingen, bruggen en sluizen
- Rivieren en beken met veel hogere stroomsnelheden dan die op de Mark
- De aanwezigheid van ondiepten, stroomversnellingen en stenige oevers
- Vaarwater met soms zeer veel medegebruikers in de vorm van beroepsvaart, motorjachten en zeilboten
- Het passeren van sluizen met grote hoogteverschillen al dan niet samen met beroepsvaart
- De aanwezigheid van eb- en vloed
- Water met lastige begroeiing door waterplanten.

Afbeelding 5 Veel waterplanten maken het roeien lastig

Naast verschillen in het karakter van het vaarwater en het gebruik daarvan kunnen de reglementen soms sterk verschillen. Het inwinnen van nadere informatie is nodig als onderdeel van de voorbereiding van jouw tocht. Soms is het dan nodig om een samenvatting van de belangrijke aandachtspunten en van de specifieke vaarregels voor het betreffende vaarwater op te nemen in je roeiplan, denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- Mogelijke vaarverboden in geval van hoog- of juist lage waterstanden;
- Afwijkende voorrangsregels;
- Bedieningsvoorschriften van sluizen en bruggen, zijn er die met de hand bediend moeten worden?

- Lokaal aanwezige aanlegverboden
- Stremmingen

8. Rollen en verantwoordelijkheden

Voor een vlot en veilig verloop van tochten is het goed om de verschillende rollen en verantwoordelijkheden te onderscheiden. Het gaat om de volgende rollen: roeier, stuurman, kapitein, admiraal en spreekbuis naar de ontvangende vereniging. We volgen hierin bij voorkeur het organisatiemodel zoals door FISA en KNRB wordt geadviseerd.

In het bestuur liggen ten aanzien van het toerroeien de verantwoordelijkheden bij de toercommissaris (bij RV Breda is dit de roeicommissaris) en bij de materiaalcommissaris. Tenslotte kan er soms sprake zijn van een walploeg.

In de volgende sub-paragrafen worden de verschillende rollen en verantwoordelijkheden kort omschreven.

organisatiemodel

Image not found
Afbeelding 6 Organisatiemodel

8.1 Roeier

Roeier is iedereen die aan een tocht deelneemt. Een roeier moet zich zonder assistentie kunnen redden in kritieke situaties. Een roeier draagt een reddingsvest of heeft er een bij zich als de situatie dat nodig maakt en/of wordt voorgeschreven. Hieronder volgt bij 7.8.4 een opsomming van de meeste verzwarende factoren die dat nodig maken. In hfst 2.11 staat een uitvoerige handleiding voor het gebruik van reddingsvesten. De Roeivereniging heeft een aantal reddingsvesten beschikbaar, maar als je die vaak nodig hebt overweeg dan om een privé reddingsvest aan te schaffen, dat is wel zo prettig. De toercommissie kan je desgewenst adviseren bij je keuze van een eigen reddingvest. Elke roeier dient te beschikken over een adequate wettelijke aansprakelijkheidsverzekering en dient kennis te hebben van de vaarregels. Elke roeier dient te beschikken over het vaarplan en heeft dit goed bestudeerd.

8.2 Stuurman

Tijdens toertochten wordt bij toerbeurt gestuurd. In iedere boot is minimaal één bevoegde, ervaren stuurman of stuurvrouw, zo mogelijk meer. Zijn verantwoordelijkheden zijn niet anders dan bij het sturen op de Mark. Hij bepaalt de koers op basis van de ter plaatse geldende vaarregels en goed zeemanschap. Onbekendheid met het vaargebied vergt nog meer oplettendheid en anticiperen dan normaal. De stuurman kan aanwijzingen krijgen van de kapitein en dient die op te volgen. De stuurman kijkt altijd vooruit; ver vooruit.

8.3 Kapitein

Tijdens een toertocht gaan FISA, KNRB en roeitocht organiserende verenigingen vaak uit van de aanwezigheid van één kapitein per boot, deze heeft de volgende taken:

- is verantwoordelijk voor het verloop van de tocht van de betreffende boot (veiligheid van mens en materiaal);
- de kapitein moet zich op de hoogte (laten) stellen van de vaarroute en vaarplannen en eventueel aanwezige vaarrisico's;
- voert voorafgaand aan de tocht overleg met stuurlieden en andere kapiteins en bezoekt het kapiteinsoverleg.
- initiatieven nemen ter voorkoming van ongevallen en bij optreden daarvan handelend optreden ter beperking van de gevolgen. Voorbeelden daarvan zijn het in overleg met andere kapiteins en de admiraal afbreken van een tocht wegens storm, onweer, waterstanden, materiaal pech, onwel worden van roeiers en dergelijke.
- De kapitein beschikt over de telefoonnummers van alle deelnemers, overnachtingadressen en bij tochten in het buitenland ook over de nummers van de ANWB alarmcentrale en van de Nederlandse ambassade in dat land.
- Het is nuttig als de kapitein beschikt over een compact verrekijktje en ook een klein bootsmansfluitje gebruikt, dat werkt vaak beter dan het roepen naar andere boten.

Afbeelding 7 – Toertocht naar Sail Amsterdam

8.3 Admiraal

Bij het varen van tochten wordt er van uitgegaan dat er voor iedere tocht namens de gehele roeigroep één aanspreekpunt is voor zowel deelnemers als bestuur, dit is de admiraal. Uitgaande van dit beginsel is het natuurlijk mogelijk om tochten met meer mensen te organiseren en onderling nadere taakverdelingen af te spreken. De admiraal is voor het bestuur niet alleen contactpersoon en aanspreekpunt maar tevens namens de roeigroep de voor de tocht verantwoordelijke. De admiraal heeft een belangrijke taak, daarom wordt er vaak ook een vice-admiraal aangesteld. De admiraal zorgt ervoor dat tijdens de tocht een goede verdeling van de taken wordt gerealiseerd. De admiraal heeft de volgende taken:

- Contactpersoon voor het bestuur van de roeivereniging.
- De admiraal is aanspreekbaar op het gebruik van botenwagen, boten en materiaal. Hij zorgt ervoor dat de roeigroep het materiaal zorgvuldig gebruikt en dat het gebruikte materiaal compleet en heel op zijn plek in het botenhuis terug komt.
- Hij zorgt voor (distributie van) kaarten en beschrijvingen en heeft de leiding van de tocht en neemt ingeval van calamiteiten, zoals weersverslechtingen, beslissingen in overleg met de kapiteins van de boten.
- De admiraal wijst voor een tocht één persoon aan als spreekbuis naar de contacten met de ontvangende vereniging. Die persoon moet op de hoogte zijn van het programma en van de route van de tocht en weet van mogelijke problemen.
- In iedere boot kiest de admiraal één persoon die de leiding heeft, de kapitein.

- De admiraal voorziet de kapiteins van kaartmateriaal en brieft de kapiteins over de route en mogelijke problemen die bij het varen kunnen optreden, dit is het z.g. kapiteinsoverleg.

Als de verantwoordelijke instantie geen of onvoldoende instructies geeft bij toertochten, **bepaalt de admiraal** (zonodig de kapitein) of er reddingsvesten gedragen moeten worden en neemt daarbij volgende regels in acht:

- Stuurlieden en zo nodig ook de roeiers dragen een reddingvest in ieder geval bij lucht- of watertemperatuur $<10^{\circ}\text{C}$ of windkracht >4 Bft.
- Alle opvarenden dragen een reddingsvest wanneer de situatie daartoe aanleiding geeft en/of er verzwarende factoren zijn, zoals snelstromend water, getijdewater, druk bevaren water (beroeps- en/of pleziervaart) en groot open water bijvoorbeeld op de Friese en Zuid-Hollandse meren.
- Alle opvarenden dragen een reddingsvest bij moeilijk te bereiken walkanten zoals hoge en stenen wallen en kades in havens en sluizen. In het buitenland geldt dat ook bij het passeren van tunnels.

8.4 Spreekbuis naar de ontvangende vereniging

Bij het varen van tochten bij een zustervereniging treedt de spreekbuis op als contactpersoon naar die organiserende vereniging. Hij zorgt voor aanmelding bij aankomst, betaling van vereiste afdracht van deelnemerskosten en zorgt voor verspreiding van tochtprogramma's, eventueel kaartmateriaal en beschrijvingen. Wees zorgvuldig met dit geleende materiaal, de kaarten moeten na afloop weer terug worden gegeven.

De spreekbuis uit waardering na afloop, denk bijvoorbeeld aan geven van een bijdrage aan het botenfonds als dank voor geleverde diensten.

In geval van een georganiseerde tocht bezoekt ook de spreekbuis het kapiteinsoverleg.

Afbeelding 8 – Veel tochten worden afgesloten met een gezellige maaltijd.

8.5 Walploeg

Bij meerdaagse roeitochten, vooral die zonder vaste uitvalsbasis/verblijfplaats in onbekende vaargebieden, kan het handig zijn om over een walploeg te beschikken. Dat wil zeggen, dat tijdens de roeitocht bij toerbeurt een tot drie deelnemers een roeidag overslaan en beschikbaar zijn voor dienstverlening op de wal. Het kan daarbij gaan om:

- Het rijden met een busje of met auto's met bagage en indien nodig met de botenwagen.
- Het vervoeren van de die dag roeiende deelnemers naar de boten op het startpunt van de dag-etappe.
- Het ophalen van de roeiers van de plaats van aankomst aan het einde van de dag waar de boten blijven liggen.
- Het bieden van hand- en spandiensten aan de roeiers op het water bij punten waar boten moeten worden overgedragen. Zeker wanneer boten over drukke wegen moeten worden

gedragen zijn extra handen nuttig en kan een auto of busje met knipperlichten als waarschuwing zinvol zijn. Ook kan er sprake zijn van het vervoer van boten van het ene vaarwater naar het andere met de botenwagen.

- In die gevallen waarin de tocht zonder verkenningstocht is voorbereid, het gaan verkennen ter plaatse van (delen van) het traject die nog onduidelijk zijn: het zoeken van goede aanlandingsplaatsen voor pauzes onderweg, van plaatsen waar boten veilig uit het water kunnen worden gehaald en achtergelaten kunnen worden en bijvoorbeeld het zoeken van sluiswachters.
- Het doen van boodschappen voor de groep of de deelnemers zeker indien sprake is van zelfverzorging door de groep.
- Het koken van de maaltijd.

Het eventueel instellen van een walploeg en de invulling van zijn rol is sterk afhankelijk van tochtvoorbereiding, omvang van de groep, keuze van vaargebied en vorm van overnachting. Wanneer tot het vormen van een walploeg wordt besloten is het samenstellen van de walploegen onderdeel van het maken van de ploegenindeling voor de roeidagen. Concreet betekent een en ander dat:

- Bij de ploegindeling gestreefd moet worden naar een zo gelijk mogelijke verdeling van de roei- en walploeguren over de deelnemers.
- In de walploeg van iedere dag steeds voldoende chauffeurs aanwezig zijn om de auto's of het busje verder te brengen. Factoren daarbij zijn het zonodig de botenwagen kunnen en mogen trekken en het verzekerd zijn in andermans auto.
- De walploeg over communicatiemiddelen met de roeiploegen op het water beschikt.
- Er bij de walploeg een informatiemap is met het vaarplan en kaarten en beschrijving van de tocht.
- De walploeg de afspraken kent met de plaatselijke contactpersonen (te bezoeken roeiverenigingen, beheerders van jachthavens/achterlaatplaatsen van boten, sluismeesters etc.) en daarvan de adressen en telefoonnummers heeft. Ook adressen en telefoonnummers die behulpzaam kunnen zijn bij het oplossen van noodsituaties kunnen in een dergelijk walploegboek een plaats krijgen.

Afhankelijk van de rol die een walploeg bij een tocht heeft kunnen de waldagen ook gebruikt worden als rustdag of om juist datgene in een gebied nog even te bekijken dat vanaf het water niet te doen is.

•

9. Verantwoordelijkheden

Naast deze eisen is het bij het roeien van tochten vooral van belang om als team te opereren. Dat wil zeggen:

- Draag ongevraagd actief bij aan het welslagen van de tocht.
- Ga vooraf na of je de tocht aan kan en vraag bij twijfel advies aan een ervaren toerroeier.
- Zorg ervoor fit aan een tocht te beginnen, het vermindert de kans op uitvallen of slecht functioneren en daarmee het duperen van ploeggenoten.

- Neem tijdens een tocht verantwoordelijkheid, neem geen nodeloze risico's en waarschuw bijvoorbeeld tijdig voor ongevallen, onwel worden etc.
- Het op- en afladen van boten, boten transporteren, klaarmaken voor gebruik, in en uit het water brengen, schoonmaken en dergelijke, ze horen onlosmakelijk bij het varen van tochten. Meehelpen dit goed te laten functioneren is daarvan de consequentie, inclusief het inleven in hoe alles werkt en daarnaar handelen.
- Wees attent op bezittingen van de groep en ga zorgvuldig om met boten en toermateriaal. Bijvoorbeeld ga na of na roeipauzes al het materiaal weer in de boten mee gaat.
- Houd boten schoon.
- Er wordt meestal op vreemd vaarwater onder vaak onbekende omstandigheden geroeid. Dit vergt oplettendheid van iedereen. Let actief op en waarschuw bij onverwachte gebeurtenissen en vraag of het is opgemerkt, dit zonder de rol van de stuurman over te nemen.
- Zorg dat je de voor de tocht benodigde bagage in orde hebt en bij je hebt.
- Volg de aanwijzingen van stuurman en de kapitein in de boot op en werk loyaal mee met de admiraal van de tocht. Ondersteun hem/haar indien nodig.
- Bedenk dat saamhorigheid en elkaar helpen voorop staan tijdens een toertocht. Het is een groepsreis die wordt ervaren als een vakantie. Eigenzinnig en individualistisch gedrag kan tijdens de tocht gevaar opleveren.

Veiligheid staat altijd voorop. Daarom is het goed je te verplaatsen in de wereld van de beroepsvaart. In hfst 9 (9.2.1) staan twee interessante filmpjes geschoten vanaf de brug van een vrachtschip.

•

10. Sluizen

Varend door Nederland kom je veel sluizen tegen. Het passeren van sluizen vraagt extra aandacht, zowel beroeps- als recreatieschippers moeten voor en in een sluis binnen een beperkte ruimte manoeuvreren. Dat vereist oplettendheid en communicatie met elkaar en met de sluismeester. Het is dus zaak om goed rekening met elkaar te houden, zodat de sluispassage vlot en veilig verloopt.

Afbeelding 10 – Afstandsbediening van de Kreekraksluis

De sluis wordt door een sluismeester (sluiswachter) bediend, dit kan bij de sluis zelf of met camera's op afstand. Check voor vertrek de actuele bedieningstijden van sluizen, deze vind je onder andere in de ANWB Wateralmanak deel 2. Zorg dat je dit boek in de boot bij je hebt als een sluis op jouw vaarroute ligt.

Als je voor de sluis moet wachten, blijf dan niet ronddrijven maar leg de boot vast aan de wachtsteiger. Je kunt om sluisbediening vragen door met een toeter het geluidsein: lang-kort-lang te geven. Op wachtsteigers zit vaak een meldknop waarmee boten ook kunnen vragen om bediening of het telefoonnummer van de sluismeester is aangegeven op een bord.

Afbeelding 11 Afbeelding 12

Volg altijd de instructies van de sluismeester op. Vaar een sluis pas in als dat is toegestaan; met de sluislichten wordt dit aangegeven. Voordringen is natuurlijk uit den boze, wacht op je beurt en geef de scheepvaart die de sluis kolk uitvaart de ruimte alvorens zelf de kolk (dit is de ruimte tussen de sluisdeuren) in te varen. Schepen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Bij sluizen waar de beroeps- en recreatievaart samenkomen, vaart beroepsvaart het eerste de sluis in, tenzij de sluismeester anders aangeeft. Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren mogen niet tegelijk met recreatievaart gesloten worden, deze schepen herken je aan een of meer blauwe kegels.

Afbeelding 13 Transport gevaarlijke stoffen herken je aan een blauwe kegel

Wacht met invaren totdat de beroepsvaart de trossen vast en schroeven uit heeft. Vaar in de sluis zover mogelijk door naar voren en sluit goed aan, maar houd wel een bootlengte afstand tot de beroepsvaart, de sluisdeur en waar nodig tot de waterinlaat.

In de sluis zijn meestal rood/witte markeringen (stopstrepen) aangegeven, blijf **VOLLEDIG** binnen deze markeringen, anders is de kans namelijk groot dat je boot bekneld raakt tussen de sluisdeur en/of de sluiswand. Onder de sluisdeur ligt altijd een z.g. sluisdrempel, die tijdens het zakken van het water je roerblad kan raken of bij groot verval zelfs **JE BOOT KAN OMDUWEN OF ZELFS KAN BREKEN!** Het is van levensbelang om daar dus uit de buurt te blijven.

Afbeelding 14 – Sluisdrempel

Afbeelding 15 – Zeilboot, vast op de sluisdrempel

Afbeelding 16 – Drijvende bolder in de sluiswand

Afbeelding 17 – Dubbel rood licht, sluis buiten gebruik

Afbeelding 18

Maak je boot **NIET** met landvasten vast, maar leg een lang touw (sluistouw) om een bolder en houd de uiteinden in de hand. Houd rekening met het verval in de sluis en zorg dat je de touwen tijdig kunt laten vieren of aanhalen.

Is het verval groot, meer dan zo'n vijf of zes meter, dan heeft een sluistouw weinig zin. Bij zulke sluizen zijn er in de wand soms drijvende bolders of er zijn dikke glijstangen aangebracht waar je het sluistouw los om kan leggen (niet vastknopen!) en vasthouden. Zijn die er niet, dan is een pikhaak waarmee je je tijdens het schutten vast houdt aan een ladder in de sluiswand, een goed alternatief.

Aan de sluisdeuren kun je zien of je omhoog of omlaag gesloten wordt. De "punt" van de deuren wijst naar de kant waar het waterpeil het hoogst is. Gebruik vooral bij het omhoog schutten, bij voorkeur twee sluistouwen.

Kom je een sluis binnen met een groot verval, houd dan rekening met de kracht van het in- en

uitstromende water. Let ook op valwinden in de sluis: dit effect treedt vooral op bij sluizen met hoge muren en bij harde wind. De wind waait tegen de tegenoverliggende sluismuur en wordt daardoor teruggekaatst. Op deze manier verandert de hogerwal plotseling in lagerwal. Kijk uit dat je met een dol niet blijft hangen aan een ladder of een andere uitsteeksel.

Als je met meerdere roeiboten, zeker als die van het type C4x+ zijn, in een sluis een “vlotje” maakt dan heb je extra stabiliteit. Dat komt zeker van pas als je een sluiswachter tegenkomt die geen kennis heeft van of aandacht heeft voor het gegeven dat een roeiboot bij snel schutten door het gaan “kolken” van het water erg onstabiel kan worden.

Afbeelding 19a – Door in de sluis elkaars boten vast te houden ontstaat er een soort “vlotje” voor extra stabiliteit.

Haal vooral niet te vroeg het sluisstuw los van de bolder; het kolken in de sluis zorgt voor onverwachte waterbewegingen ook al is het schutten al klaar. Bij grote sluizen is het verstandig om een losse stootwil bij de hand te houden voor onverwachte manoeuvres van onervaren schippers.

Let op bij motorboten die in de sluis achteruit willen manoeuvreren. De meeste motorjachten hebben een enkele schroef, waardoor die boten bij het langzaam achteruitvaren opzij zullen wegdraaien. Dit is een natuurkundig fenomeen waar zonder gebruik van een boegschroef niets tegen te doen is behalve meer vaart maken. Grote vrachtschepen hebben doorgaans een dubbele schroef en kennen dit effect niet. Kijk dus goed uit als een kleine motorboot in de sluis achteruit moet manoeuvreren, houd een stootwil bij de hand! Overleg ook onderling welke roeiboot als eerste wegvaart uit de sluiskolk.

Nog meer praktische informatie over de sluisgang vind je in dit filmpje, dit gaat weliswaar over een zeilboot, maar voor roeiboten werkt het niet veel anders. Hier is de link:
<https://m.youtube.com/watch?v=UdwvkFShT0A>

Afbeelding 20 Zoet-naar-zout sluis met luchtbellenscherm.

Op de scheiding van zoet naar zout water kom je speciale sluizen tegen, namelijk met een scherm van luchtballen. Maak in deze sluizen altijd eerst achter vast als je van zoet naar zout schut. Je hebt dan namelijk stroom mee in de sluis. Als je dat niet doet, is de kans groot dat je dwars of achterstevoren in de sluis eindigt. De krachten van het water op de boot zijn veel groter dan die van de wind, zeker in de beschutting van de sluis. Bij invaart van een zoet-naar-zout sluis zie je bij de ingang van de kolk het luchtbellenscherm. Dit geeft eerst een tegenstroom en na passeren een meestroom. Uit oogpunt van manoeuvreerbaarheid is het van belang het scherm met voldoende snelheid te passeren en vervolgens ruimte te maken voor achteropkomende boten. Ook bij het uitvaren dien je het bellenscherm met voldoende snelheid te passeren.

Afbeelding 21

Niet alle zelfbedieningssluizen werken elektrisch met knoppen, sommige werken op spierkracht. Kijk voor je de deuren open doet eerst of en waar je daarna weer aan boord kan klimmen.

-

11. Stuurboord wal houden, maar niet altijd

Uit het Vaarreglement van de Politie voor de Binnenvaart: “Het blauwe bord, in combinatie met een wit helder rondom schijnend knipperlicht, is in de binnenvaart sein waarmee een schip aan een op tegengestelde koers naderend ander schip het verlangen kenbaar kan maken, dat het voorbijvaren op stuurboord zal geschieden. Stroomopwaarts varende schepen voeren het blauwe bord wanneer ze de (linker-) binnenbocht nemen, om de sterke stroming aan de buitenbocht te vermijden. Een schipper mag daarbij niet zomaar zijn blauwe bord trekken. Voor een afvarend schip moet hij een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.”

Dus als je een vrachtschip tegenkomt met naast de stuurhut het blauwe bord in verticale stand geklapt dan gaat dat schip de bakboordwal houden. Als jij als roeier tijdens het voorbijgaan van dat schip ook bakboordwal houdt, dan zal het passeren meestal goed en veilig gaan. Helaas lukt dit niet altijd, zoals bij heel breed vaarwater of als je de boot met het blauwe bord te laat opmerkt, bijvoorbeeld vlak voor een bocht of bij veel verkeer. In zo'n geval kun je niet op tijd naar de overkant, maar kan een vlucht tussen de kribben of aanhaken aan de wal een goede oplossing zijn. Houd op die plekken rekening met sterke tot zeer sterk golfslag omdat het schip tegen de stroming in moet ploegen. De snelheid van 'naderen' wordt vaak onderschat. Dit is de snelheid van het water van ca. 5-6 km/u plus onze roeisnelheid van 6 km/u plus de snelheid van het binnenvaartschip, alles bij elkaar kan dit ca. 20 km/u bedragen!

-

12. Roeien en vaarregels

In dit roeiboek zijn de verkeersregels op het water en de veiligheid bij het roeien in andere hoofdstukken al beschreven, maar als toerroeier krijg je meer met andere boten te maken dan op ons thuiswater, de Mark. Op het water heerst in de regel een zekere hoffelijkheid: rekening houden met elkaar in het besef dat je soms op elkaar bent aangewezen. Dat besef dateert uit tijden dat, als je in moeilijkheden verkeerde, je aangewezen was op die enkele voorbijganger op de grote plas. Het zal de Bredase roeiers sieren als men die hoffelijkheid hoog houdt.

De belangrijkste regel is: “goed zeemanschap”. Artikel 1.04 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) zegt letterlijk het volgende. De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

A. Het leven van personen in gevaar wordt gebracht.

B. Schade wordt veroorzaakt aan andere schepen, dan wel aan oevers of aan werken en

inrichtingen van welke aard dan 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.

Kortom, enerzijds vrijheid – blijheid. Maar aan de ander kant geldt er een grote verantwoordelijkheid bij met name de stuurman van de boot. Alleen hij of zij is verantwoordelijk voor het juist opvolgen van het vaarreglement. Alle roeiers dienen de commando's van de stuurman daarom op te volgen.

De verantwoordelijkheid is steeds gericht op het voorkomen van ongevallen, gevaar en schade. Het is om die reden, dat de stuurman "de baas" aan boord is en de roeiers zijn commando's moeten opvolgen, tenzij ze in strijd zijn met de beginselen voor voorkoming van ongevallen, gevaar en schade.

In het BPR staan veel verkeersregels, maar een springt er uit als het over roeiers gaat. Dit is artikel 1.12 en gaat over buiten boord uitstekende voorwerpen: een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade kan worden veroorzaakt. Dit betekent dus, dat als er door de riemen wél hinder wordt veroorzaakt of gevaar voor schade dreigt de uitstekende riemen moeten worden binnen gehaald. De stuurman moet dan, direct het commando "Laat slippen (bakboord/stuurboord/beide boorden) . . . nu!" geven en laten uitvoeren. Dus let op: als wij al roeiend schade aan andere boten toebrengen door de uitstekende riemen, zijn wij verantwoordelijk voor de schade.

- ### 13. Tot slot

Dit hoofdstuk van het Roeiboek heeft een paar inkijken gegeven in de theoretische kant van het toerroeien, maar het spreekt voor zich dat je toerroeien hoofdzakelijk in de praktijk moet leren.

Wil je beginnen met toerroeien, begin dan met de eendaagse Instructietoertocht naar Geertruidenberg en als dat je goed is bevallen probeer dan de andere roeitochten. De grote buitenlandse roeitochten zijn dingen die je zeker op je bucketlist wilt zetten, zoals bijvoorbeeld de Vogalonga in Venetië, maar voor je daaraan begint is het goed om wat toerroeiervaring op te gaan doen.

- ### Bijlage 1 – Paklijsten

Per boot neem je mee:

- 2 (of 4) rolbankjes
- 2 hoosvaten of pomp
- 2 kussens voor op de stuurstoel
- 2 landvasten (meestal vast in de boot gemonteerd)

- 2 losse taften met steunhout, voor over de punten, bij gebruik van houten wherry's op open water
- 2 meerpennen
- 2 peddels
- 2 pikhaken
- 2 sluiستouwen van elk 12 meter (in het buitenland 20 meter), deze zijn alleen nodig als sluizen gepasseerd moeten worden
- 2 stootwillen om de bootrand te beschermen
- 4 riemen voor een wherry, 8 riemen voor een c4x+
- Dweil en spons voor het droogmaken van het binnengedeelte van de boot
- EHBO-set met aluminium reddingsdekens (goudkleurige zijde naar buiten is tegen onderkoeling; zilverkleurige zijde naar buiten tegen hitte).
- Gereedschapsetui met daarin: riggersleutel 10/13, kleine Bahco, Multitool bijvoorbeeld Leatherman, tie-wraps, rol Tesa Powertape, klein bosje touw, Stanley mes en een stel reserve boutjes, ringen en moeren.
- Grote plastic zakken voor om de kussens, bij regen
- Kompasje
- Nederlandse vlag en verenigingsgeusje
- Plastic zakken en enkele handdoeken, verpakt in aparte plastic tas.
- Reflecterend hesje voor de boegroeier, voor betere zichtbaarheid.
- Roer met roerpen
- Rugsteun voor de stuurman
- Toeter voor het afgeven van signalen
- Waterkaart met daarop je vaarroute.
- Zaklamp en rondschijnende lamp (bij varen na zonsondergang of in een tunnel bij een tocht buitenland)
- Zwarte rubberen mat voor instap bij de stuurplaats

Per toerroeigroep als geheel neem je mee:

- 2 reserve riemen (bij meerdaagse tocht);
- Passend reserve rolbankje (bij meerdaagse tocht);
- Kabel met kabelslot om de boten op slot te kunnen leggen
- Voor de botenwagen: disselslot en de sleutel, wielmoersleutel, krik en kentekenbewijs (niet voor de kleinste botenwagen)

Voor jezelf neem je mee:

- Aanwijzingen over de tocht
- Bidons en/of thermoskan met voldoende drinken, reken in de zomer op minstens 1,5 liter per dag
- Briltouwtje
- Droge kleding en handdoekje
- Eten en versnaperingen voor onderweg
- Handschoenen om blaren te voorkomen

- Kleding aangepast voor koud of warm weer
- Leesbril voor het lezen van de kaart
- Medicijnen, bv bij allergie of insectenbeten
- Mobiele telefoon met nummers van deelnemers, etc.
- Reddingsvest
- Regenkleding
- Rijbewijs, paspoort of identiteitsbewijs en geld.
- Thermisch ondergoed
- Waterdichte plunjezak 10 of 20 liter inhoud met oprolsluiting, aan een touwtje
- Windjack
- Zitkussentje voor op het rolbankje
- Zonnebrandmiddel
- Zonnebril en een pet/hoed/klep tegen de zon

Je persoonlijke bagage in de boot neem je het beste mee in een waterdichte plunjezak met oprolsluiting. Bind deze tas in de boot vast met een lijntje of met de gesp van de tas. Zorg ook dat deze tas is gemerkt met je naam.

•

Hoofdstuk 7 – Toerroeien

- Waterkaarten van ANWB voor de meeste Nederlandse Vaarwateren.
- Gegevens over vaarreglementen en vaarweggegevens zijn te vinden in de Wateralmanak (2 delen) van de ANWB
- Davilar, R.R.J. en P.Schierbeek. Toerroeien door Nederland. De Vrieseborch, Haarlem (1990)
- Deutscher Ruderverband. Handbuch für das Wanderrudern. Limpert Verlag
- Waterkaarten van Duitsland zijn beschikbaar via uitgeverij Jübermann www.juebermann.de en Tourist Verlag Kümmerly+Frey heeft een serie Wasserwanderatlassen en ook Datema Waterkaarten van heel Europa.
- Waterkaarten van Frankrijk zijn beschikbaar via uitgeverij Navicarte www.grafocarte.fr
- Waterkaarten van het Verenigd Koninkrijk zijn uitgegeven door Imray Laurie Norie & Wilson
- Informatie over vaarreglementen, actuele omstandigheden met betrekking tot waterstanden, openstellingen van sluizen en bruggen en buitengebruikstellingen van vaarwegen en dergelijke zijn te verkrijgen via de websites van waterbeheerders. Soms zijn links te vinden op de sites van roeibonden en andere watersportbonden.

Afbeelding 23 Afbeelding 24

ANWB Wateralmanak deel 2 Magazine Roei!

Links over toerroeien:

[KNRB Toerroeien](#)

[Varen doe je samen](#)

[Toer !](#)

[Roei !](#)

[Binnenvaartpolitiereglement \(BPR\)](#)

[Toerroeien in Duitsland](#)
[Rowing in Europe](#)
[Getijdegegevens](#)

Nog meer informatie over toerroeien:

- RV Breda brochure: Instructietocht Toerroeien
- RV Breda magazine: Easy All
- RV Breda Prikbord in de sociëteit

•

Compleet hoofdstuk 7 in PDF – 13,5 MB

[Roeiboek-Hoofdstuk-7](#)

roeiriem Roeivereniging Breda

Image not found or type unknown