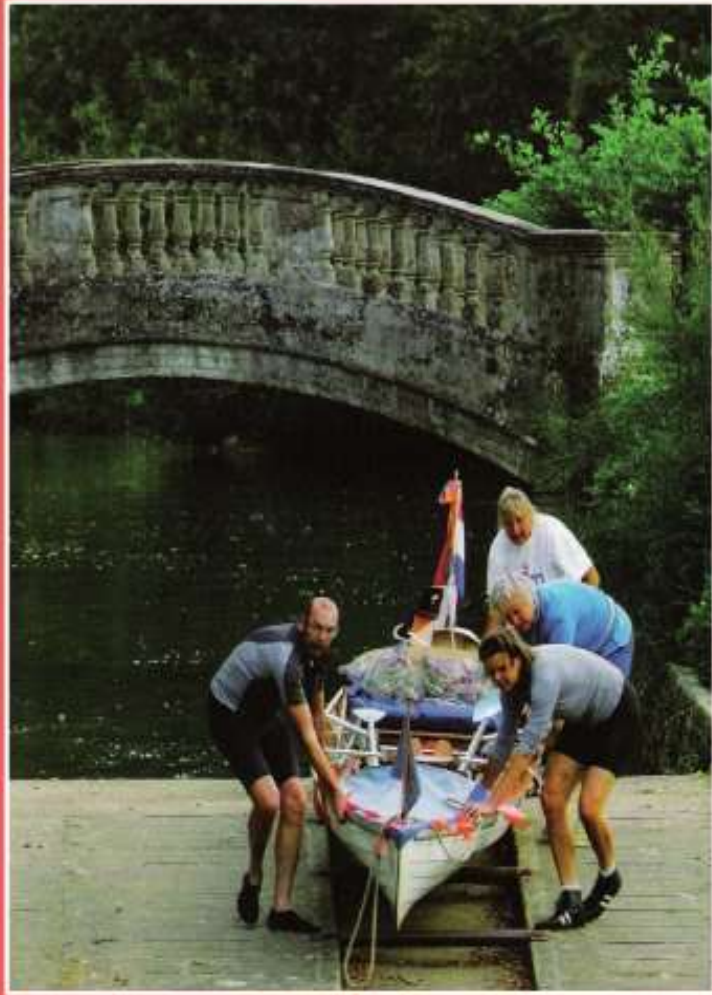


# toerroeien



TOERCOMMISSIE RIJNLAND



Zijlpoort Leiden (Openingstocht voorjaar 2009)

# Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1. Botenmateriaal, wherry, C- en D-boten, zeevier, pilot gig	7
2. Onderhoud en noodreparaties tijdens tochten	13
3. Voorbereiding van een roeitocht binnenwateren	19
4. Voorbereiding (toer-)tocht op stromend water	23
5. Uitrusting voor een toerboot bij tochten	25
6. Het roeien op verschillende soorten vaarwater	27
a. Vaarten en kanalen	27
b. Smalle vaarwaters	29
c. Rivieren	30
d. Meren en plassen	33
e. Randmeren, zeearmen en waddenkust	33
f. Bijzondere aandachtspunten: ronden en wisselen	34
7. Sluizen en overdraagplaatsen	37
8. Gezondheid en hygiëne tijdens roeitochten	41
9. Verzekeringen van roeiers en boten	45
10. Rechts- en gedragsregels voor de toerroeier	47
Roeiers: veilig het water op	50
Convenant: veilig varen doen we samen	52
Borden/lichten bij bruggen	55
Informatiebronnen	56



Lammetjestocht Asopos 2011



## **VOORWOORD**

Rijnland heeft een lange en rijke traditie op het gebied van toerroeien. Jaarlijks trekken velen er op uit om tochten te maken in eigen land of in het buitenland, Eén of meerdere dagen met een ploeg en goed roemateriaal op stap zijn, nieuw water verkennen, genieten van de omgeving en van elkaar, geeft weer een extra dimensie aan je roeibestaan!

Om hieraan een impuls te geven en om steun te bieden is er een "toercursus" bij Rijnland. Deze biedt de mogelijkheid tot oriëntatie, vaardigheden opdoen en te trainen om goed voorbereid op tocht te gaan.

Kwaliteit zal het roeiplezier verhogen!

In 1990 kwam onder auspiciën van de KNRB het boek "Toerroeien door Nederland" uit. De twee redacteuren waren leden van RV Rijnland: Rob Davilar en Piet Schierbeek. Zij hebben belangrijk werk verricht om het toerroeien te bevorderen door Nederland-waterland in kaart te brengen en veel aandacht te besteden aan de praktische voorbereiding van een roeitocht (het boek is niet meer in de handel).

In 2007 is voor de toercursus bij Rijnland een toerboek samengesteld, grotendeels gebaseerd op het boek van Davilar en Schierbeek. Dit cursusboek is na een eerdere grondige herziening in 2011 aan een verdere aanvulling toe. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van de door de KNRB uitgegeven Reader 'Roeien op stromend water' (juni 2010). Het nieuwe boek zal ondersteunend zijn voor de toercursussen en vooral een nuttig naslagwerk zijn voor de vele toerroeiers bij Rijnland. Het boek wil ook het plezier in toertochten illustreren, vandaar dat foto's zijn opgenomen van in de afgelopen jaren ondernomen tochten in binnen- en buitenland.

Met veel dank voor adviezen: Rob Davilar, Nico van Ravesteijn. Foto's: Bauke Haga, Ben van Vliet, Marianne Senf, Willy Renes, Joost Pajmans, Hans Kruijssen, Pieter Lingen, Gijs Vermeer.

Marianne Senf en Hans Kruijssen, Toercommissie RV Rijnland.

Maart 2014



Sail Amsterdam 2010

## 1. Botenmateriaal

Voor het maken van tochten zijn roeiers in het algemeen aangewezen op boten van de vereniging waarvan zij lid zijn. In Nederland heeft de K.N.R.B. met subsidie een aantal boten laten bouwen. Die zijn gestationeerd op verenigingen die zich daartoe bereid verklaarden en die daartoe met de K.N.R.B. een soort gebruiksovereenkomst aangingen. Deze boten staan zowel aan leden van de betreffende verenigingen ter beschikking voor algemeen gebruik, alsook aan leden van andere verenigingen voor het maken van tochten. Een overzicht van beschikbare boten en de tarieven wordt jaarlijks gepubliceerd in het speciale 'Evenementen-nummer' (januari of februari) van het blad *Roeien*. Ook de website van de KNRB geeft goede informatie over beschikbare boten en door de KNRB te organiseren tochten en botenwagenprojecten (<http://www.knrb.nl/content.php/nl/450>).

De Nederlandse toerboot bij uitnemendheid is de wherry en dan bij voorkeur het type met twee roeiersplaatsen, uitgerust met rolbanken en met een brede stuurstoel die plaats biedt aan twee personen. Het is moeilijk te achterhalen waarom en wanneer de Engelse naam *wherry* voor dit boottype in zwang is gekomen. De boot die in Engeland onder de naam 'wherry' bekend stond, is een vrij lang overnaads



Zeilwherry Dorus Rijkers van het Spaarne<sup>1</sup>

schip, uitgerust met zeil en zwaarden, waarin ook kon worden geroeid. Dit geheel in onbruik geraakte boottype werd vooral op rivieren, riviermondingen en langs de kust gebruikt en er werden veelal veerdiensten mee onderhouden. De Koninklijke Roei- en Zeilvereniging Het Spaarne heeft een zeilwherry (zie foto).

De boot die wij in ons land kennen als 'scheehouten wherry'<sup>2</sup> en waarmee ook goed gezeild kan worden, is hier destijds vanuit Engeland geïntroduceerd. In Engeland, waar ze nog vrij veel voorkomen, worden ze 'sciff' genoemd. Waarschijnlijk had men er in ons land bezwaar tegen die naam te gebruiken, omdat hiermee de ongestuurde

---

<sup>1</sup> Zeilen met een wherry is voor zeilers een vreemde ervaring, vertelt Peek. Het bootje verlijert enorm en als het een beetje schuin gaat, dan gutst het waterover de boorden. Zeilen wil eigenlijk alleen met de wind van achter en van zij. Schuin tegen de wind in varen, zoals een zeilboot doet, zit er met deze scheepjes niet in. Dan wordt het roeien, wat bij de meeste zeilboten weer niet lukt. De zeiltjes variëren van vier tot tien vierkante meter. Boven windkracht vijf is zeilen niet aan te raden.

Zie een film op: <http://www.youtube.com/watch?v=UX0oHrn5rsk>

Nederlandse vereniging tot behoud van zeilwherries (<http://www.fonv.nl/nvbz/index.html>)

<sup>2</sup> Voor de niet-ingewijde: de scheehouten boot is een boot met vaste banken (*doften*), waarbij de riemen niet in draaidollen, maar tussen twee verticale evenwijdig staande houtjes draaien en rusten op een horizontaal houtje.

De verticale houtjes heten *scheehouten* (het voorste trekhout, het achterste strijkhout), het horizontale heet *vehout*. Nog enkele roeivereniging in Nederland (o.a. Willem III in Amsterdam; foto) beschikken over scheehouten wherries. Er zijn jaarlijks wedstrijden op de Theems (The Great River Race over 21 mijl van London's Docklands naar Richmond; er nemen meer dan 300 teams aan deel) (zie foto pagina 8).



Scheehouten Wherry van Willem III  
won de Great River Race 2005 in Londen

en dit idee ook toepaste door de roeier op een ingevette plank en gekleed in een broek met een leren zitvlak, heen en weer te laten glijden. De roeibeweging op de 'sliding' werd al wél toegepast in combinatie met 'outriggers'. Verschillende Nederlandse werven hebben overnaadse boten gebouwd. Ook was het mogelijk om de boten in eigen beheer te bouwen. De overnaadse bouw is echter zeer arbeidsintensief en de loonkosten zijn dermate gestegen dat het bouwen van dergelijke boten tegenwoordig onbetaalbaar is.

Omstreeks 1975 bleek uit een onderzoek, dat op initiatief van het bestuur van de K.N.R.B. werd gehouden, dat de kwaliteit van de nationale wherryvloot bepaald zorgelijk was en dat er op korte termijn naar alternatieve bouwmethoden diende te worden gezocht.

Als bouwmaterialen kwamen in aanmerking hechthout en kunststof. In 1976 kwam de Materiaal-Advies-Kommissie van de K.N.R.B. tot de slotsom dat de oplossing zou moeten worden gevonden in kunststof als materiaal voor de bouw van boten, ter vervanging van de sterk verouderende wherryvloot.

Als voor de bouw van toerboden wordt gesproken over kunststof, wordt daarmee tot heden bedoeld een met glasvezel versterkte polyesterhars.

Opmerkelijk is de sterke voorkeur in Nederland voor de traditionele vierriemswherry, terwijl in het buitenland voor toertochten vrijwel uitsluitend van C- of D-boden gebruik wordt gemaakt. C-boden, in Nederland vooral geproduceerd in hechthout, zijn relatief lichte, snelle boten. De af-



Openingstocht 2009

eenpersoons boot wordt bedoeld, die in Engeland wordt aangeduid als 'single sculling boat' (afgekort 'single').

De boot die wij hier als wherry aanduiden, is elders nauwelijks bekend. Zij is, evenals dat bij andere boottypes het geval is, ontwikkeld uit de vaste-banken boot. De rolbank en de daarbij behorende uitleggers dateren van ongeveer 1860. Dikwijls worden rolbanken met de naam 'sliding' aangeduid, maar die naam is afkomstig van een merkwaardige tussenfase, rond 1845 toen men reeds begrepen had bij de voortstuwing van de boot gebruik te kunnen maken van de trapkracht van de benen



afstand die men er mee kan afleggen is aanzienlijk groter dan in een wherry. Het is dan ook duidelijk dat jongere roeiers vaak aan C-boten de voorkeur geven boven de zwaardere wherry. De grotere ruimte, en dus de mogelijkheid tot het meenemen van meer bagage en het gemakkelijk wisselen van plaats (twee aan twee), vormen ontegenzeggelijk pluspunten voor de wherry.

De Double Wherry is uitgerust met luchtkasten. De zeer gerichte toepassing van vier verschillende houtsoorten maken de wherry tot een prachtige en unieke boot op de hedendaagse markt. De boot wordt enorm gewaardeerd om zijn uitstekende roeieigenschappen, zijn degelijke en duurzame karakter en de bouwwijze met een volledig handgemaakte constructie van prachtig gelakt houtwerk.

Daarnaast beschikt Rijnland over zgn K-wherries (b.v. De Eersteling). Deze kunststofboot zonder houtwerk is een echte allround toerboot die qua roeieigenschappen uniek is in zijn categorie. De K-wherry roeit licht en hij haalt een relatief hoge snelheid bij een hoge stabiliteit. Het binnendek van de K-wherry is overal beloopbaar en biedt veel ruimte voor bagage. De K-wherry heeft klappriggers. Deze wherry is zeer praktisch in gebruik en nagenoeg onderhoudsvrij. Hij is spantloos en dient daarom hangend vervoerd te worden op een botenwagen (niet: op de kiel met dwarsbalken op de boorden met behulp van spanijzer en moeren vastzetten, omdat dan al gauw te veel spanning om de buitenschaal komt). De in 2013 bij Rijnland in gebruik genomen nieuwe wherrywagen is ingericht voor vervoer op de boorden, vast te zetten met sjobanden.

Na enige jaren ervaring met de K-wherries zijn wel wat nadelen naar voren gekomen. Zo is de constructie met de aparte binnen- en buitenschaal zeer kwetsbaar. Bij ondeskundig vervoer kan de verbinding van de twee schalen los gaan. Ook is het water dat, onverhoopt, in de luchtkast tussen de beide schalen kan komen moeilijk te verwijderen. De hechting van de gel-coat op de romp is niet overal voldoende, met als gevolg lelijke, irreparabele, verfloze plekken.

Recent zijn nieuwe wherries aangeschaft: Han Ponneker en Hoop doet Leven. Het zijn nieuwe versies van de K-wherry. Dit type heeft de buitenschaal van de K-wherry en voor en achter gedeelten van de oude binnenschaal als luchtkasten en een verdere uitrusting zoals in de Busman-wherries, dwz houten spanten en vlonders. De boot is



Voorroeien van 'Han Ponneker' in 2011

aanzienlijk steviger dan de andere

K-wherries. De boot biedt de mogelijkheid tot omriggeren van scull naar oars en omgekeerd (vaste riggers met twee gaten, resp. scull en oars). Het verplaatsen van de dollen kan alleen door de daarvoor in de vereniging aangewezen personen. Deze boten zijn in eerste instantie voor gebruik door de Commissie Aangepast Roeien Rijnland (CARR), en niet voor (meerdaagse) toertochten.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Zie voor boottypen ook Rijnlandboek: hoofdstuk 9 'Roeimateriaal', pagina 29-34.

*D-boten* zijn in Nederland nauwelijks bekend. Dat is jammer want het zijn mooie boten; bovendien is de D-vier een uitstekend toerschip. Het heeft een brede boeg, waardoor veel bagage kan worden meegenomen en de boot over de golven vaart in plaats van er doorheen. De boot is voor veel soorten water geschikt. Roeiers met één of twee riemen. De bouw vindt uitsluitend plaats in kunststof.



Kerkboot van De Geeuw 'Airotar' op Heegermeer (Friesland) sept. 2007

Een enkele keer ziet men in Nederland ook een *kerkboot*. In Finland een gebruikelijk boottype (foto). Een breed schip met op elk boord zeven roeiers met een lange riem. De boot is ondanks de lengte en gewicht goed wendbaar en kan hoge snelheden bereiken. Roeivereniging De Geeuw in Sneek beschikt over zo'n boot en men kan die voor een of meer dagen huren. Prachtige tochten kunnen gemaakt worden op de Friese meren. Voor het besturen van de boot is bijzondere vaardigheid vereist. Met De Geeuw moeten vooraf afspraken gemaakt worden over gebruik van de boot en de inzet van een stuurman van De Geeuw.<sup>4</sup>

In Frankrijk is een boottype ontwikkeld dat ook in Nederland gebruikt wordt: de zgn Yole de la Mer, hier ook wel Zee-vier genoemd. Deze boot is heel breed, daardoor zeer stabiel, zelflozend, onzinkbaar zelfs als de romp lek raakt, en voorzien van scullriggers, die scharnierend zijn bevestigd, zodat bij overhellen naar één boord het blad nog goed kan worden uitgepikt. De Kon. Dordrechtse R&ZV<sup>5</sup> en de Kon. R&ZV Muiden hebben dergelijke boten aangeschaft. Er zijn er zes in Nederland. Sinds 1997 worden in Frankrijk nationale – en sinds 2001 internationale kampioenschappen gehouden. In 2005 vonden de eerste wedstrijden plaats onder supervisie van de Fisa.



<sup>4</sup> ([http://www.degeeuw.nl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=126&Itemid=259](http://www.degeeuw.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=126&Itemid=259))

<sup>5</sup> Zie film van de zeevier Cherbourg D'or van de KDRZV: <http://www.youtube.com/watch?v=488S6oCd-oI>



Vliegende Hollander van de Scheveningsche Roeivereniging 2011

De zee-vier van KDRZV  
 Een recente ontwikkeling is het zeeroeien in een pilot gig. Dit is een iepenhouten, overnaads gebouwde, zeewaardige sloep voor zes roeiers plus een stuurman. Ruim twee eeuwen geleden werd er met deze boten de kost verdiend door schepen langs rotsen rond de kust van Cornwall en de Scilly eilanden te loodsen. De pilot gig die het eerst bij het schip aankwam kreeg daarmee

het recht te loodsen en de verdiensten. Het was dus belangrijk dat de boten snel en betrouwbaar waren. De Vliegende Hollander van de Scheveningsche Roeivereniging is gebouwd op de Isles of Scilly. Deze eilanden staan jaarlijks centraal tijdens het wereldkampioenschap pilot gig roeien (eerste week van mei).

**maten en gewichten (cm/kg).**

	lengte	breedte	diepte	gewicht
Toerwherry (4-pers)	740-800	107-122	31	90-110
K-wherry (4-pers)	805	110	31	84-90
Single wherry	640-650	92-98	31	71-75
C-4	1100	78	33	80
C-2	850	78	32	60



Zelfs op de Kaag is het moeilijk aan leggen, sluitingstocht 2009



“Schutten”op KNRB-tocht in Ierland

## 2 Onderhoud en noodreparaties tijdens tochten



Meerdaagse zwerftocht Eernewoude 2013

Boten in een goede staat van onderhoud leveren tijdens een roeitocht weinig risico op voor onaangename verrassingen. Het is onjuist te menen dat het uitsluitend de materiaalcommissaris en/of de bootsman verantwoordelijk zijn voor de zorg van het materiaal. Het zijn in de eerste plaats de leden die de plicht hebben het aan hun toevertrouwde materiaal zorgvuldig te behandelen en na gebruik schoon te maken en te drogen. Het is ieders taak om kleine,

beginnende mankementen en schades te signaleren (in: digitale afschrijfbok/ledendeel in My Fleet). Wat eerst nog eenvoudig en zonder grote kosten te repareren zou zijn, noopt korte tijd later tot een ingrijpende reparatie. In de zwaardere boten, die in de loods op een wieg op de vloer met de kiel omlaag liggen blijft water op de bodem staan, als ze niet goed worden gedroogd. Het moet een vaste regel zijn om bij het afdrogen de vlonders (of buikdenningen) uit de boten te verwijderen. Het wordt vaak als vervelend en tijdrovend beschouwd en daarom achterwege gelaten. De Vlonders zijn vaak niet gemakkelijk uitneembaar. De lange smalle, soms brede planken met inkepingen, die met veel vernuft onder de rolbanken doorgeschoven moeten worden, zijn niet erg praktisch. Alle poortjes tussen spant en huid moeten worden open gehouden, zodat het spoelwater goed kan doorstromen. Een van de voordelen van kunststofboten is dat de huid niet kan rotten, maar het binnenwerk, dat meestal wél van hout is, rot beslist wanneer modder, halfverteerde bladeren en doorweekte papiertjes onderin blijven liggen. Is het schoonmaken en drogen en het reinigen van de slidings na afloop van het roeien eenmaal een vaste routine geworden, dan geeft dat een belangrijke besparing op de post onderhoud. Een andere absoluut noodzakelijke voorwaarde voor goed onderhoud is voldoende kennis van de boot. Dat geldt in het bijzonder voor de bewegende delen. Daaraan kan gemakkelijk iets haperen, waardoor het roeien moeilijk wordt. Om die reden wordt aan de bewegende delen wat meer aandacht geschonken. Achtereenvolgens zijn dat: *rolbanken, dollen, riggers, riemen, voetenborden* en *roer*.<sup>6</sup>

• Het *rolbankje*: niet iedere toerroeier weet hoe het functioneert. De rolbank loopt in de rails heen en weer en die rails moeten dus precies evenwijdig lopen, op een onderlinge afstand die gelijk is aan de afstand tussen de wielletjes, die aan twee assen zijn verbonden. Om een rolbankje goed te inspecteren moet men het van onderen

---

<sup>6</sup> Zie ook: Rijnlandboek, hoofdstuk 9 'Roemateriaal', pagina 31-33

bezien; dat kan alleen als het uit de rails wordt gelicht. Als het bankje op de 'klassieke' wijze is gemonteerd kan dat niet, want dan zitten aan de onderzijde aan elke kant metalen profielen, die verhinderen dat een bankje uit de boot valt als deze wordt omgekeerd. Vóór en achter in de railgoten zitten stopjes van hout of kunststof geschroefd, die verhinderen dat het bankje uit de rails kan lopen. Om het bankje te verwijderen is het dan nodig om eerst twee van die stopjes, hetzij vóór hetzij achter, los te schroeven. Dan pas kan het bankje uit de rails worden gerold. De profielen ontbreken nogal eens, vooral in de zwaardere boten die in het botenhuis immers toch niet op de boorden worden gelegd.

Als de profielen ontbreken, behoren boten met degelijke rubber-spanners te zijn uitgerust, die onmiddellijk na het uitstappen over het bankje worden gespannen om te voorkomen dat dit uit de boot valt. Het voordeel van zo'n losliggende rolbank is de gemakkelijke mogelijkheid tot inspectie. Wielletjes zijn tegenwoordig vrijwel altijd van kunststof. De asjes moeten strak en recht zijn; als daar krommingen in zitten treedt op de draaiingpunten veel weerstand op. Bij het heen en weer rollen van het bankje gaan de asjes al draaiend ook heen en weer. Op de plaats waar de asjes onder langs het bankje rollen zijn metalen plaatjes aangebracht over een afstand van ca. 8 cm. Over deze metalen plaatjes (4 stuks) zijn beugeltjes aangebracht; de asjes lopen tussen het metalen plaatje en het beugeltje heen en weer. Op die plaatsen treedt gemakkelijk slijtage op en het zijn de enige punten waar de rolbank enige smering behoeft. Moderne rolbanken hebben een rijdend deel dat geheel uit kunststof bestaat. Kunststofwielen in een metalen goot behoeven geen smering.

Metaalslijpsel (het resultaat van overmatige wrijving van het rolbankje tijdens de roeibeweging) is een grijs poeder dat met water gemengd een grauwe pap vormt. Wanneer daar olie of vet aan wordt toegevoegd wordt deze pap zwart. De vieze plekken die dikwijls de benen en kuiten van roeiers ontsieren zijn het gevolg van pogingen tegen het piepen van een bankje met water, olie of vet. De slidings moeten na ieder gebruik van de boot met een droge lap goed gereinigd worden.

• *De dol.* Het gaat hier om twee verschillende bewegingen: de dol draait om een verticale pen; de riem draait in de dol.

Een goed gemonteerde dol (ongeveer 15 cm boven het boord, stuurboord 1 cm hoger dan bakboord) moet gemakkelijk en geluidloos om de verticale pen draaien. Door middel van vulringen kan de stand van de dol in verticale zin worden bijgesteld. Wherry-outriggers hebben weinig andere mogelijkheden voor bijstelling. Men kan iets aan de stand van de dol wijzigen door ringen aan te brengen bij de slotbouten, waarmee de riggers aan het boord zijn bevestigd.

Moderne dollen zijn vervaardigd van kunststof.



Meerdaagse zwerftocht De Vecht 2010

Ze zijn al of niet met een 'overslag' uitgerust. Beide vormen hebben hun voordelen. Hoe ranker een boot hoe nuttiger een overslag. Ook dollen hebben nauwelijks smering

nodig. Als ze goed worden vrij gehouden van zand en andere ongerechtigheden is zo nu en dan een druppeltje olie voldoende. Het draaien van de riem in de dol op de plaats van de manchet vormt samen met de rijdende beweging voor de niet ingewijde toeschouwer hêt onderscheid tussen het roeien in een toer- of wedstrijdboot en het roeien in een pieremachochel. Die draaiing moet natuurlijk gemakkelijk gaan. Daarvoor moet in de eerste plaats de ruimte tussen de dol en de manchet voldoende zijn. Als smeermiddel dient, bij de tegenwoordig nagenoeg uitsluitend gebruikte kunststofmanchetten, zachte zeep.

- *De riggers*; de klassieke overnaadse toerwherries zijn vaak nog voorzien van inklapbare riggers. Die scharnieren op het boord aan het uiteinde van de voorste en de achterste poot. De derde poot, die vertikaal onder de dol schuin naar het boord wijst, is aan het einde voorzien van een afgeronde punt, die door het boord kan worden gestoken. In de punt die door het boord naar binnen wordt gestoken is een spleetvormige opening gemaakt waardoor een wigvormig metalen plaatje wordt gestoken, dat met een kettinkje aan de boot is bevestigd. Tijdens het botentransport, in sluizen of op andere plaatsen waar weinig ruimte is (zoals het botenhuis!), kunnen de riggers worden ingeklapt, waardoor de boten minder ruimte innemen. Vanzelfsprekend moeten de riggerpotten en de scharnieren van dit type geregeld goed worden geïnspecteerd.

De Rode Leeuw, de Windlust en de K-wherries hebben inklapbare riggers. De Han Ponneker en de Hoop doet Leven hebben vaste riggers (hebben twee gaten tbv van omzetten naar scull of oars; met inklaprigger zou er te veel druk op de eboorden komen. Vaste riggers van wherries en C-boten moeten tijdens transport worden afgenomen, afhankelijk van het type botenwagen. Op zich is het afnemen en weer vastzetten van riggers niet zo veel werk, als bouten en moeren maar niet zijn vastgeroest, en tijdig zijn vervangen. Het aanbrengen van spantplaatjes voorkomt het doordraaien van moeren in de spanten.

Als tijdens transport de riggerbouten van buiten naar binnen worden gestoken en de moeren aan de binnenzijde

worden opgedraaid, wordt voorkomen dat de draadeinden door stoten worden krom gebogen. Merk de riggers naar boord en roeiplaats (rode en groene tape is dan extra handig)!



Uithoorn Meerdaagse Zwerftocht met Hotelschip Mariana

- De manchetten van *riemen* zijn tegenwoordig van kunststof gemaakt. De manchet van z.g. krimpfolie wordt over het handvat van de riem geschoven, op de juiste plaats door verwarming om de steel gekrompen en daarna op de gewenste maat afgesneden. Moderne kragen zijn eveneens van kunststof en bestaan uit twee delen die door middel van twee schroeven zijn verbonden.

Aan de binnenzijde heeft de kraag een ietwat getand profiel dat zich in de riem vastzet als de schroeven worden aangedraaid. Bakboord- en stuurboordriemen hebben een

eigen profiel door het aanbrengen van een wigvormig houtje, onder de manchet. Voor het 'invetten' wordt tegenwoordig meestal zachte zeep gebruikt.

- *De voetenborden* zijn verstelbaar, wat de afstand tot het rijwerk betreft. Daarvoor bestaan verschillende systemen, met vleugelmoeren of met pennen.

- *Het roer* is aan de achtersteven van de boot bevestigd, maar uiteraard afneembaar.

Er zijn drie bevestigingswijzen:

- 1) Met een roerpen, die door ogen aan roer en spiegel worden gestoken. De roerpen moet goed recht zijn, maar vaak is het een kronkelig stuk koper of ijzer. Een dergelijke pen is natuurlijk niet gemakkelijk door de openingen te steken, valt gauw uit de handen en is dan verloren.
- 2) Het roer heeft twee pennen van ongeveer zeven centimeter lengte, die met een hoekverbinding op ongeveer twaalf millimeter van de voorzijde van het roer zitten. Deze pennen (vingerlingen) worden door twee ogen aan de spiegel van de boot gestoken. Het voordeel is het ontbreken van losse onderdelen. Dat is eveneens het geval bij de derde vorm:
- 3) Daarbij zijn aan de voorzijde van het roer twee ogen bevestigd, die aan de voorzijde open zijn. Een vaste roerpen is op enige afstand parallel aan de spiegel bevestigd. De ogen van het roer kunnen over het smalle profiel van de bovenverbinding heen schuiven. Aan de onderkant zorgt een verbreding aan de roerpen ervoor dat het roer niet verder kan zakken.



Geuzentocht 2010

## **Noodreparaties**



Aan een boot in een goede staat van onderhoud behoeft onderweg niets kapot te gaan en bij voorzichtige behandeling zal dat ook niet gebeuren. Niettemin moet men erop bedacht zijn, dat er ondanks alle oplettendheid iets mis kan gaan. Zorg dus voor reparatiemateriaal en enkele reserveonderdelen. Een gereedschapstas bevat minstens: moersleutels maat tien en elf, een combinatietang, een waterpomp tang, een kleine en een grote schroevendraaier, een mes, een klein boortje of een els. Voorts breed watervast pleister, dun aluminiumdraad en stevig bind- touw, een aantal riggerbouten en moeren en wat houtschroeven van verschillende maten en eventueel een inbussleutel voor de dollen.

Scheuren of gaten in een boot kan men onderweg provisorisch afplakken met pleister. De huid moet daartoe schoon, droog en vetvrij zijn. De randen van een scheur moeten eerst in één vlak worden gebracht. Gebruik breed pleister en breng dat dakpansgewijs goed strak aan.

Beschadigingen in de huid van kunststofboten kunnen ter plaatse goed worden gerepareerd met behulp van glasvezel en een polyesterhars met harder. Reparatiemateriaal daarvoor is (met een gebruiksaanwijzing) te verkrijgen in winkels voor scheepsartikelen en in `doe-het-zelf-winkels.

Een riem kàn kapot gaan; indien het meenemen van reserveriemen wordt overwogen moeten dat een bakboord- en een stuurboordriem zijn. Mankementen aan een rolbank komen nogal eens voor. Wil men een reservebankje meenemen dan is dat alleen zinvol als de wielafstand bij alle deelnemende boten gelijk is. Is dat niet het geval dan moet voor elke boot een eigen reservebankje mee.

Een paar dollen, dolpennen en een paar kragen nemen niet veel plaats in.

Met dun aluminiumdraad en touw kan heel wat provisorisch worden gerepareerd. Het belangrijkste blijft echter: ga op reis met goed materiaal. Een goede relatie met de materiaalcommissaris en de bootsman en een wederzijdse waardering vormen daarvoor een voorwaarde.



Meerdaagse zwerftocht de Weerribben 2012



Midweek Den Haag 2011

### ***3 Voorbereiding van een roeitocht***

Als het plan groeit om een roeitocht te gaan maken zal een aantal punten achtereenvolgens de aandacht eisen:

- Hoe groot zal de groep zijn?
- Hoe lang zal de tocht duren?
- Wanneer zal de tocht plaatsvinden?
- Wat zal het te varen traject zijn?
- Wie kan (wil) de tocht leiden?
- Welke boten zijn beschikbaar?
- Wat mag het kosten?

Hoe groter het aantal deelnemers is, des te meer zal een grondige en tot in details doordachte voorbereiding nodig zijn. Houd de groep dus liefst beperkt. Dat maakt de plooibaarheid en de mogelijkheid van improviseren groter, wanneer iets niet volgens plan verloopt. Zorg voor een voldoende aantal ervaren deelnemers: minstens één per boot, liefst meer.

Elke roeier dient voldoende zelfkritiek te bezitten om te beoordelen of hij/zij voldoende conditie en vaardigheid bezit om aan een voorgenomen tocht deel te kunnen nemen zonder de tochtgenoten tot last te zijn. Waar dit inzicht ontbreekt is het de taak van de toerleider om te trachten dit in redelijk overleg bij te brengen, doch indien dit niet mogelijk blijkt, moet hij ertoe kunnen besluiten om zo iemand te weigeren, hoe pijnlijk die beslissing ook kan zijn.

Een groep van 12 à 14 deelnemers is optimaal wat de organisatie betreft. Dat betekent drie wherries en zo mogelijk dagelijks twee wisselende deelnemers die de waldienst vervullen. Ook het botentransport voor een groep van die grootte is eenvoudig, aangezien (kleinere) botenwagens, die voor het vervoer van wherries geschikt zijn met drie boten kunnen worden beladen.

Het kiezen van de periode waarin zal worden geroeid, het gebied waar zal worden gevaren en de duur van de tocht worden in gezamenlijk overleg bepaald. Meestal is er wel een ervaren deelnemer aan wie de leiding als van-zelfsprekend wordt toevertrouwd. Als het een goede commandant is zal de leiding niet nadrukkelijk merkbaar zijn. In een prettige groep zal iedere deelnemer voldoende gelegenheid hebben zijn of haar stem te laten horen. Niettemin moet, zeker tijdens een tocht, de leider het laatste en doorslaggevende woord hebben.



KNRB-tocht Weser 2002

Ten aanzien van de uitvoering van een tocht moeten enkele vragen al in een vroeg stadium van de voorbereiding duidelijk worden beantwoord. Wordt het een kampeertocht, willen de deelnemers zoveel mogelijk in botenhuizen overnachten, of



Botenwagenproject KNRB Meckelenburg 2007

wordt het een hoteltocht? Wellicht een combinatie van deze mogelijkheden?

Een roeitocht kan heel goedkoop worden gehouden, maar het is niet moeilijk er een behoorlijk dure vakantie van te maken. Meestal stellen sportieve mensen geen bijzondere eisen ten aanzien van luxe en comfort; toch is het belangrijk dat hierover vooraf overeenstemming bestaat. Denk eraan tijdig overleg te plegen met de commissaris materiaal/toercommissie over de benodigde boten en de totale afwezigheidsduur.

Pas nadat daarover overeenstemming is bereikt is het mogelijk om afspraken te maken voor de overnachtingen en het vastleggen van data.

De dagtrajecten moeten tijdig worden bepaald. De vaarafstand per dag is in de eerste plaats afhankelijk van de capaciteit en de wensen van de deelnemers. Niet minder bepalend is de mogelijkheid om aan het einde van een dagtraject een goed onderkomen te vinden. Het aantal sluizen in een etappe, eventuele overdraagplaatsen of andere tijdrovende belemmeringen oefenen invloed uit op het aantal kilometers dat kan worden afgelegd. Tenslotte zijn er onderweg vaak bezienswaardigheden waarvan het jammer zou zijn ze klakkeloos voorbij te varen. Kies dagtrajecten niet te groot en laat de keuze niet te zeer prestatiegericht zijn, ook al is een roeitocht een sportief gebeuren.

Op het weer heeft niemand invloed. Wees goed voorbereid op regen. Een enkele bui en zelfs een verregende dag behoren op het welslagen van een tocht geen belangrijke invloed te hebben.

Meestal valt het weer erg mee als je buiten bent. Maar als het enige dagen achtereen regent, als alles nat wordt en niet meer droogt, kan dat resulteren in ziekte van één of meer deelnemers. Vooral voor kampeerders wordt de situatie dan kritiek. Eén nacht in een hotel met de mogelijkheid om alles te drogen, de weelde van een warm bed en de weldaad van een douche geven dan weer nieuwe kracht.

Het al of niet aanwezig zijn van een waldienst is van invloed op de bagage die mee moet in de boot. Voorstanders van een sportieve tocht, onafhankelijk van een dergelijke ondersteuning, moeten zich wèl de uiterste beperking opleggen. De niet meer zo jeugdige roeiers zullen de aanwezigheid van een auto voor het transport van bagage, die tijdens het roeien niet nodig is, erg op prijs stellen. De waldienst zullen ze dan ook graag beurtelings vervullen. Deze dagelijkse wisseling maakt het tevens nodig om de bootbemanning elke dag te veranderen. De deelnemers leren elkaar daardoor veel beter kennen en waarderen.

Het eten onderweg (zelf koken of eten in restaurants) moet ook tijdens de voorbereiding goed worden afgesproken.

Een goede commandant zal voorts voor een taakverdeling zorgen:

- Wie beheert de gelden?
- Wie voert de correspondentie met hotels, kampeerterreinen, restaurants en roeiverenigingen?
- Wie zorgt voor het materiaal en voor het botenvervoer?
- Wie zorgt voor de toeristische en topografische informatie?

Het is bovendien verstandig om diverse taken te delegeren om deelnemers zodoende ervaring te laten opdoen. Het geeft veel voldoening om tijdens een tocht te merken dat alles klopt.

Ook dagtochten eisen voorbereiding. In bepaalde gevallen is een bruikbare formule om een dagtraject door groep A te laten afleggen en datzelfde traject op een andere dag in omgekeerde richting door groep B te laten roeien.

Voor tochten waarvoor grote belangstelling bestaat, terwijl het aantal boten beperkt is, kan een geslaagde oplossing worden gevonden door een aantal deelnemers een route per fiets te laten afleggen met een ontmoetingspunt tijdens de lunchpauze; de roeiers leggen dan het tweede deel van de tocht fietsend af, terwijl de fietsers in de boten gaan.

Waterkaarten en wateralmanak (jaarlijks bijgewerkt) zijn onder andere verkrijgbaar bij de ANWB (<https://webwinkel.anwb.nl/>). De ANWB heeft ook een app (iphone) die alle details geeft van een papieren waterkaart. De app is gratis en kan 7 dagen gebruikt worden; daarna kan een abonnement genomen worden voor één week (ca. 4 euro), maand, jaar. Op verschillende GPS-apparaten zijn ook waterkaarten te laden, en zijn dan als navigatiemiddel goed bruikbaar. Met alleen een wegen- of fietskaart is de GPS bruikbaar als plaatsbepaling (vooral als langs wegen geroeid wordt), maar *niet* als navigatiemiddel.

Voor dagtochten (20- 40 km) in de directe omgeving van Rijnland is een map met kaart en routebeschrijving beschikbaar (in de sociëteit).

Kijk ook regelmatig op de website van Rijnland, omdat daar bijzondere vaaraanwijzingen kunnen staan, bv voor seinen ivm baggerwerkzaamheden, een veilige passage van de Vlietlandplas enz..



Vlootshow Sail Amsterdam 2010



Theemstocht

## 4. Voorbereiding voor een tocht op stromend water.

Het is belangrijk de te verwachten omstandigheden op het te bevaren stromende water goed te bestuderen. Een deel van de omstandigheden ligt vast. Een ander deel is pas direct voor vertrek bekend.

Ga het volgende na:

- zijn roeiboten toegestaan;
- is voor roeiboten een vergunning nodig;
- gelden terplekke afwijkende vaarregels; zijn er geplande werkzaamheden aan stuwen, sluisen of bruggen die je moet passeren;
- gemiddelde stroomsnelheid;
- invloed getijden;
- afwijkende waterdiepten.

Gebruik een stroomatlas en een recente, voldoende gedetailleerde waterkaart (zie ook: <http://www.watersportmanak.nl/>). Het is onmogelijk, zelfs gevaarlijk om met een wegenkaart een rivier te bevaren. Voor getijdenwater ga je in de getijdentabel na wat op de boogde dag de tijdstippen van hoog- en laagwater zijn (zie o.a.: <http://www.sdu.nl/catalogus/9789012128520>).

De werktijden van brug- en sluiswachters zijn belangrijke gegevens. Als je van plan bent een tocht op groot, open, stromend water te gaan maken is het van essentieel belang dat je de meest recente weersverwachting kent. Vooral de te verwachten windsnelheid en –richting, buien, onweer en mist. Voor een gedetailleerd weerbericht kun je bellen met de KNMI weerlijn recreatief: 06 9775.

Ga nooit in stromend water roeien als niemand in de boot ervaring heeft. Volg vooraf een cursus bij Nautilus in Rotterdam, of beter: sluit je aan bij tochten georganiseerd door verenigingen die aan stromend water liggen (zoals Nautilus, KDR&ZV, KR&ZV De Maas, Muiden, Naarden).



IJsselmondetocht 2012





Gezಂತocht 2010 Weipoortse Vliet

## 5. Uitrusting voor een toerboot tijdens tochten

Een wherry of C4 met riemen en een roer is nog geen compleet uitgeruste boot. Wat hoort er nog meer bij? Onmisbaar zijn (overleg hierover met de toercommissie):

- *Twee peddels*, bestaande uit een blad met een stevige, korte steel en een handgreep aan het andere eind van de steel. Het gebruik van een peddel is heel nuttig in nauw vaarwater, in een sluiskom en daar waar het manoeuvreren moeilijk is.



Onder die omstandigheden is het efficiënter om de boot met behulp van peddels voort te sturen en juist die snelheid te geven die maakt dat de boot naar het roer luistert, dan te proberen dat met de riemen te doen, ook al is het mogelijk om met de z.g. *halve riem* te roeien, liefst met één scullriem op elk boord, terwijl de andere riem wordt geslipt.

• *Een pikhaak*, die niet te kort mag zijn en die is voorzien van scherpe uiteinden (niet zo'n onding met (kunststof) knopjes). Houd de pikhaak in de boot op een vaste plaats, binnen bereik van de boegroeier/ stuurman. Een wat ouderwetse, maar toch wel mooie combinatie van pikhaak en peddel is de pikhaak, waarbij een ovaal blad in de steel is opgenomen.

- *Landvasten*, vóór en achter in de boot bevestigd, moeten tenminste vier meter lang zijn.

- *Een geitenpen* is soms nodig om in de wal te steken voor het afmeren van de boot. De pen met oog moet daarvoor stevig zijn en voorzien van een scherpe punt. Om beschadiging van de boot te voorkomen, is het raadzaam de punt met een kurk te beschermen.

- *Een lange lijn* kan dienen om de boot langs een wal af te meren als dat met de landvasten minder goed gaat. Maak de lijn dan vóór in de boot vast en haal hem door het oog van de geitenpen, die op de wal in de grond gestoken is, op een plaats ongeveer ter hoogte van het voetenbord van de boegroeier. De lijn wordt vervolgens strak getrokken en aan het achterschip vastgemaakt. Ook in een sluis is de lange lijn handig; sla de lijn om een bolder of haal hem door een ring op de sluiswal. De lijn moet altijd tenminste een lengte hebben van twee maal de diepte van de sluis. Beide uiteinden worden in de boot vastgehouden. In verband met het betrekkelijk geringe verval in de sluisen in Nederland is een lengte van tien tot twaalf meter voldoende.

- *een hoosvat, een spons en een dweil* (ook om zand en modder uit de boot te halen)

- *een lap om de slidings* schoon te maken

- *vuilniszakken* (om (natte) kleding op te bergen); bescherming van o.a. kussens

- *drinkwater*

- in tenminste één boot moet tijdens een tocht een compacte en goed ingerichte *reparatietas* aanwezig zijn (zie hoofdstuk 2, p. 16); in ieder geval diverse *moersleutels* of een bahco
- een *eerste-hulp doos*.

Het hierboven opgesomde vormt een minimum; een nuttige aanvulling wordt gevormd door:

- een *lenspomp*, erg gemakkelijk, vooral bij regen en veel wind. Eén is voldoende voor een aantal boten.
- een met waterdicht materiaal bekleed kussen op de stuurbank, desgewenst ook nog een rugkussen, is aangenaam tijdens het varen (maar ook op de wal).
- om boten op de wal te trekken is een *buitenmat* nuttig. Het geeft bescherming zowel van het kielbeslag van de boten als van de oever. Een bootrol (*Helly Hansen*) is een heel praktisch hulpmiddel als een boot over een zekere afstand op de wal moet worden verplaatst
- voor een boot met inklapbare riggers zijn kleine *stootkussentjes* heel geschikt
- voor tochten van lagere duur zijn een reservedol, een reserve roerpen, een voetenbordriem en een rol voor het rolbankje nuttig
- voor het geven van signalen hoort een *toeter* aanwezig te zijn in een roeiboot
- een *kompas* kan onder omstandigheden een onmisbaar hulpmiddel zijn.
- een goed uitgeruste toerwherry is voorzien van *huikjes* op vóór- en/of achterschip. Het voeren van een *vlag* en een *verenigingsvaantje* hoort bij de pleziervaart. Het heeft iets feestelijks en op een aantrekkelijke wijze wordt er door aangegeven waar een schip thuis hoort. Dat geldt bij tochten in het buitenland in nog sterkere mate, maar ook in eigen land is het een goede gewoonte.



Geuzentocht 2010

## **6. Het roeien op verschillende soorten vaarwater**

De meeste Nederlandse roeiverenigingen zijn aan stilstaand water gelegen. Dientengevolge zijn de roeiers in ons land gewend aan het roeien op vaarten en kanalen; daar hebben ze het roeien geleerd. Roeien op meren en plassen is voor de meesten geen dagelijks werk en nog minder het roeien 'op stroom'. Roeien op echt breed water, zoals de randmeren, de afgesloten zee-armen of langs de oevers van het IJsselmeer is geheel ongebruikelijk en onze wherries zijn daarop ook niet gebouwd.



Meerdaagse Zwerftocht De Weerribben 2012

### **a) Vaarten en kanalen**

Aangenomen mag worden dat iedere toerroeier op dit roeiwater voldoende ervaren is en dat hij of zij de voornaamste artikelen van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) kent, die betrekking hebben op 'kleine vaartuigen door spierkracht voortbewogen' (zie hoofdstuk 10, p. 47 en 48). Toch volgen hier nog enkele aanwijzingen.

Bij het uitvaren van een haven dient de stuurman van een uitvarende boot zich rekenschap te geven of het vaarwater aan beide zijden vrij is en zo nodig geeft hij de boegroeier opdracht om uit te kijken.

Voorrangregels betreffende het in- en uitvaren van een haven zijn niet overal gelijkloidend en worden meestal vastgesteld door de havenbeheerder of de havenmeester. Houd de stuurboordwal, maar hinder daarbij de vissers niet; ook zij hebben recht op het gebruik van het water (al zijn de hengels vaak wel extreem lang). In een gestuurde boot zal het niet veel moeite geven om de wellevendheid in acht te nemen, maar bij een levendig scheepvaartverkeer zal de visser zijn hengel ook wel eens moeten inhalen om ruimte te geven. Harde beschoeiingen en een drukke scheepvaart maken het water woelig. Naarmate de boot smaller is komt het aan op een goede roeitechniek. Als de golven wat hoog zijn houdt men bij het oprijden de handvaten van de riemen diep in de boot en dus de bladen ver van het water. Het

commando luidt dan: 'hoog scheren' of 'hendels in de boot'. De stuurman dient ervoor te zorgen dat er geen water over de boorden komt.

Stuur de boot evenwijdig aan de hekgolf van een passerende boot en geef zo nodig tijdig het commando 'laat lopen'. Laat vervolgens het boord waar de golven oplopen hoog houden door aan die zijde door de roeiers de handvaten van de riemen –met de bladen plat op het water – omhoog te laten drukken en op het andere boord omlaag. Het commando luidt: 'bakboord (of stuurboord) hoog/uthouden'. Als de golf van die zijde voorbij is moet zo nodig de boot in een koers worden gestuurd, die evenwijdig is aan de tegen de wal terugkaatsende golfbeweging. Blijf wel steeds zóver uit de wal dat kan worden dóórgeroeid en de boot voldoende vaart houdt; een boot waar de vaart uit is, is onbestuurbaar.

Staat er een harde zijwind, dan heeft elke boot de neiging om te verlijeren, dat wil zeggen in de windrichting af te drijven naar de lage wal. Om dat tegen te gaan kan men tegenroer geven, maar het roeien wordt daardoor wel veel zwaarder. Laat de roeiers aan de kant van de lage wal iets harder trekken: 'bakboord best' of 'stuurboord sterk' (de allitteratie maakt het commando ècht duidelijker). Op die wijze blijft de boot goed op koers. Houd de boot steeds enigszins met de kop in de wind. Als door onoplettendheid van de stuurman de boot toch aan lager wal raakt, is het erg moeilijk weer de juiste koers te verkrijgen. Laat tijdig lopen en aan de hoge zijde zo nodig vastroeien/houden, zelfs even strijken, om vooral te zorgen dat de boot van de wal af blijft. Daarna zo snel mogelijk en vooral door de boegroeier aan de lage zijde laten halen. Eenmaal echt aan lager wal geraakt valt het niet mee daar weer vandaan te komen. De boot wordt door de wind tegen de wal gedrukt en juist aan dāt boord zouden de roeiers moeten kunnen halen. Vaak lukt dat strijkend nog beter, ook al is de kracht waarmee de boot achteruit wordt bewogen minder groot.



Openingstocht 2006

Lange en smalle bruggen kunnen als er wat wind staat, moeilijke obstakels vormen. Het beste is om met voldoende snelheid aan de hoge kant in te varen, tijdig laten slippen en zo nodig 'plat vallen'.



Geuzentocht door Vrouwenvaart 2009

Het is een 'spelletje' om goed te oefenen, want wie de kunst meester is zal er veel plezier van hebben. Is er de geringste twijfel of de doorvaarthoogte voldoende is voor een wherry met stuurleuning, dan is het zaak om op ruime afstand van de brug te laten lopen, de leuning af te nemen (en vaantje en vlag te strijken) om daarna weer voldoende vaart te maken, om met een goed bestuurbare boot en plat liggend de brug te passeren. Is de stuurman dan nòg niet geheel zeker of het kan, dan moet het héél omzichtig gebeuren en moeten de liggende roeiers en/of stuurman met de handen aan de onderzijde van de brug de boot voorzichtig voortbewegen en tevens koers houden. Weifelend gedoe vóór een brug, waarbij de wind plotseling vat op de boot kan krijgen, heeft al voor heel wat verbogen riggers gezorgd.

Er moet bovendien rekening worden gehouden met de waterstand. Een brug, die eerder hoog genoeg bleek te zijn, kan met een hoog polderpeil een ondoorgankelijk obstakel worden.

### ***b) Smalle vaarwaters***

Hier geldt in beginsel hetzelfde als bij vernauwingen: uitkijken, zorgen dat de bladen geen beschadiging tegen de oever oplopen, maar wèl vaart houden. Is er gevaar dat de riemen toch beschadigd kunnen raken, gebruik dan liever peddels of roei een eindje 'met halve riem'. Doe dat zò voorzichtig dat de haal bij de geringste weerstand onmiddellijk onderbroken kan worden.

De roeiers, behalve de slag, slippen beide riemen en houden de bladen los van het water. Alleen de slagroeier roeit door aan bakboord (of stuurboord) met of zonder oprijden. Het meest gebruikelijk is zonder oprijden. De andere riem is geslipt. Gevorderde roeiers kunnen met de geslipte riem tegelijkertijd slippend haaltjes maken. De stuurman stuurt tegen, opdat de boot rechtdoor blijft gaan (het zgn Pieterburen).

Is de wal stevig genoeg en het te bevaren smalle water nogal lang, dan kan 'jagen' een goede methode vormen om de boot voort te bewegen. Eèn van de bemanningsleden gaat daartoe op de wal en neemt de lange lijn, die met het ene eind voor in de boot is bevestigd en met het andere eind ter hoogte van de dol van de boegroeier. De lijn

vormt met het boord van de boot een driehoek en degene die jaagt loopt in de top ervan. De boot wordt steeds iets van de wal af gestuurd.

In nauwe rietlanden kan de boot ook worden voortbewogen doordat de boegroeier vóórin de boot gaat staan en beurtelings aan bakboord en stuurboord met zijn riem pagaait. Is het water erg ondiep dan wordt het roeien door de zuiging van de bodem veel zwaarder. Wees dan voorzichtig met de bladen.

Soms valt er nog wel te roeien wat de breedte van het water betreft, maar is het aan de kanten zo ondiep dat de bladen op de bodem komen. Is de bodem stevig genoeg (maar in het polderland is het vaak modder) dan kan men beter de boot verlaten om over een korte afstand te duwen. *Doe dat nooit met blote voeten.*

Denk ook aan het roer in ondiep water en neem een aangehangen roer liever van de boot.



Varen op ruig stromend water IJsselmondetocht 2008

### **c) Rivieren<sup>7</sup>**

Roeien op een rivier is anders dan roeien op stilstaand water. Op een rivier hebben we te maken met stromend water, met de effecten van eb en vloed, met veel scheepvaart van met name beroepsvaart en met de wind. Om veilig te kunnen varen op stromend water worden hogere eisen gesteld aan de stuurmanskunst en de roeitechniek dan op stilstaand water. Bij veel tochten wordt de dringende aanwijzing gegeven om zo dicht mogelijk (20 meter) aan de walzijde te roeien. Blijf, als het kan, buiten (aan de walzijde van) de vaarweg-betonning. De Rijn en de Maas worden

---

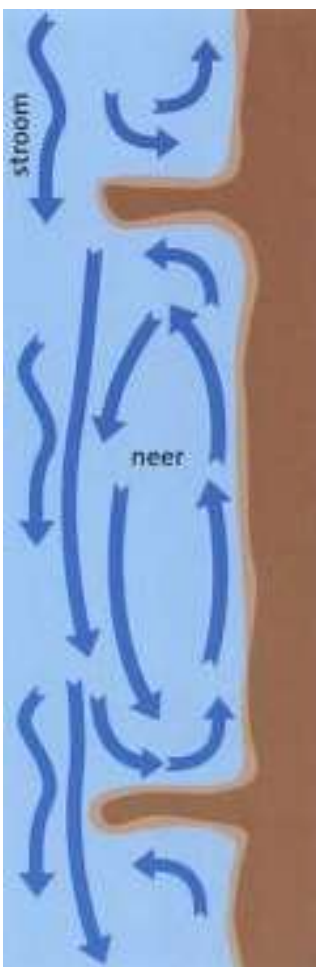
<sup>7</sup> zie ook Rijnlandboek Hoofdstuk 11.7 'Wind en scheepvaart', pagina 48 t/m 50

bevaarbaar gehouden voor de beroepsvaart door de waterstand te reguleren. Rijkswaterstaat opent de stuwen meer of minder, afhankelijk van de regen- en smeltwateraanvoer. Hoe verder de stuwen open zijn, des te meer stroming er op die rivieren is. Als de stuwen nog maar net gesloten zijn ijlt de stroming nog korte tijd na. Op rivieren zonder stuwen is er altijd stroming door de permanente aanvoer van regenwater. Zie voor gegevens over de rivierafvoer: [www.actuelewaterdata.nl](http://www.actuelewaterdata.nl).

### -golfslag

Wind en scheepvaart veroorzaken golven die het roeien hinderen en soms onmogelijk maken. De grootte en richting van een golf kunnen de boot doen vollopen met water. De stuurman moet gevaarlijke situaties voorkomen door de positie van de boot ten opzichte van de golven aan te passen, of door rustiger vaarwater op te zoeken. Om de golven uit de boot te houden moet de stuurman zo langzaam mogelijk gaan varen of stoppen en de boot evenwijdig aan de golven leggen. De riemen goed in de dollen gedrukt en de handles worden meebewogen zodanig dat de bladen steeds het oppervlak blijven raken (uithouden). Op die manier wordt de golf als het ware onder de boot door geleid. Soms weerkaatsen de golven door een verticale harde wal kant. Wees er dan op bedacht dat ook van die kant het water binnenboord kan spoelen. Zorg daarom voor voldoende ruimte om zonodig de terugkomende golven aan de andere zijde van de boot weer uit te kunnen houden.

Als er geen gelegenheid is de boot evenwijdig aan de golven te leggen (bv bij het oversteken van een rivier) kan de stuurman de boot met de boeg loodrecht op de golven leggen. De roeiers gaan in de opgereden stand zitten waardoor de boeg omhoog komt en de boot makkelijk over het golfje heen gaat zonder dat er water binnenkomt. Er kan daarna weer sneller verder geroeid worden.



Bij het commando 'hoog scheren' zullen de roeiers tijdens de recover de bladen hoger dan gebruikelijk boven het water houden; zo is de kans kleiner dat ze met de bladen tegen de toppen van de golven slaan. De stuurman dient ook alert te zijn op 'oplopende golven'. Dit zijn de golven die van achteren aankomen en de boot inhalen. Als ze hoog zijn kunnen die binnenboord slaan. Een passende reactie is de boot stil en parallel aan de golf leggen. De stuurman spreekt met de slag af dat de slag hem waarschuwt.

In sommige riviervakken zijn kribben aangebracht. Hiermee wordt de stroming langs de kant geremd. De rivier wordt hiermee op diepte gehouden en de oevers beschermd. Bij stroom tegen kan de stuurman de boot zo dicht mogelijk langs de kant sturen om de roeiers te ontzien. Zijn er op regelmatige afstanden kribben dan kan hij in de ruimtes tussen de kribben gaan varen. Daar is de stroomsnelheid het laagst en staat een stroom die tegengesteld is aan de stroom op het midden van de rivier. Deze 'tegenstroom', de zgn 'neer', kan gebruikt worden om het stroomopwaarts roeien makkelijker te maken omdat je dan stukjes stroom mee hebt. Deze techniek wordt 'kribbetjes varen' genoemd. Bij het in- en uitvaren de krib moet bij de kribkop goed de stroming in de gaten gehouden worden: de sterke stroomwervelingen kunnen grip krijgen op de achterkant of de boeg van de boot

en de boot dwars op de vaarrichting kan komen. Het is zaak om minimaal drie meter met de bladen van de krib vandaan te blijven.

Tegengestelde stroming tussen kribben (neerstromen)

kribbetje varen tussen kribben met neer meevaren  
neer tegenstroom tussen kribben



-*wind en stroom uit dezelfde richting*: de snelheid van de boot is hoger dan normaal. Bedenk dat de boot ook minder goed bestuurbaar is.

-*wind en stroom tegen*: het kan moeilijk zijn om vaart te maken. Ga zo dicht mogelijk onder de wal varen, eventueel kribbetje varen.

-*wind en stroom uit tegengestelde richtingen*: het wateroppervlak kan zo ruw zijn, dat alleen met de grootste oplettendheid kan worden gevaren. Rond het moment van de kentering, als de stroom van richting verandert kunnen de golven ook ineens veel groter worden. Het commando light paddle aangevuld met het sturen onder een minieme zigzagkoers houdt de boot in beweging en het water buiten de boot.

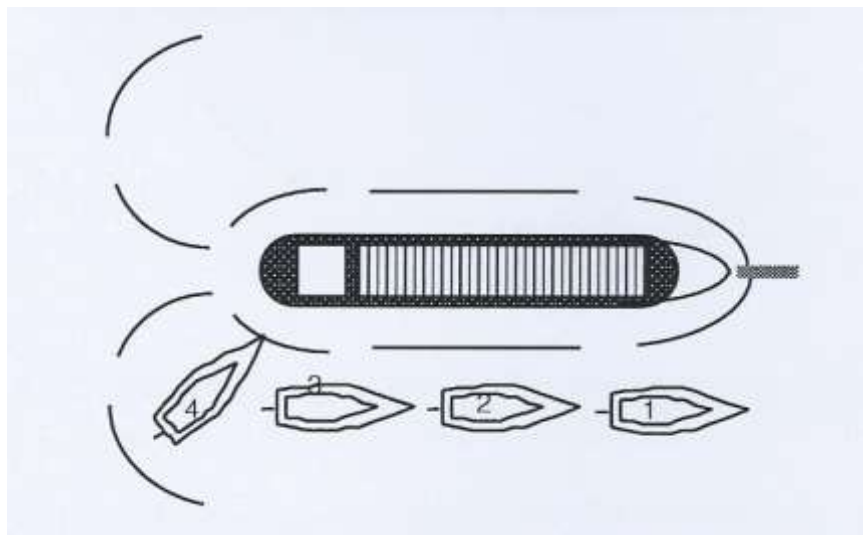
-*wind sterker dan stroom*: bij matige of sterke wind heeft de wind meer invloed op de bestuurbaarheid van een boot dan stroom.

-*wind dwars op vaarrichting*: probeer in deze situatie zoveel mogelijk de hoge wal op te zoeken. Het water is hier het rustigst. Moet je toch de lage wal kiezen blijf dan maximaal 50 meter en minimaal 3 tot 4 lengtes van de kant. Indien je bij sterke dwarswind stopt draai dan de punt van de boot in de wind. De boot ligt dan in een 'laten lopen' positie. Laten halen heeft meer effect op het goed kunnen besturen van de boot dan laten strijken, echter tegen de stroom in heeft strijken een groter effect.

-*scheepvaart*: laat altijd duidelijk zien wat je doet en geef beroepsvaart alle ruimte die ze nodig heeft. Denk eraan dat een roeiboot vanaf een groter schip niet gezien wordt (grote dode hoek vóór (tot 350 meter!) en aan zijkant (een roeiboot is niet te zien op de radar. Vuistregel: als je de schipper kunt zien dan is het waarschijnlijk dat de schipper jou ook kan zien. Geadviseerd wordt om ruim afstand te houden van de scheepvaart en de boot evenwijdig aan de golven te sturen. Is het niet mogelijk de boot evenwijdig op de golven te leggen neem ze dan 'op de kop', Dit doet zich meestal voor bij het oversteken van een rivier.

Bijzondere aandacht verdient (bij grotere schepen) de zuiging en waterplaatsing. Naar mate een schip groter/zwaarder is de waterverplaatsing groter. In positie 1 is de roeiboot in de boeggolf van het binnenvaartschip. De zuiging (positie 2 en 3) heeft nogal wat invloed op een roeiboot. Als je in nauw en ondiep water wordt ingehaald/opgelopen:

houdt dan voldoende afstand en altijd vaart/snelheid (anders stuurloos door verminderde druk op het roer); zodra de achterkant van de boot passeert stuur dan de roeiboot (positie 4) bakboord om de heggolf op te vangen en stuur dan weer terug in vaarrichting.



-*oversteken van een rivier*: dit is het meest riskante onderdeel van het rivierroeien. De stuurman moet in een positie zijn dat het scheepvaart-verkeer uit beide richtingen kan worden overzien. Een zicht van 1 km naar beide kanten is noodzakelijk. Kies voor een overzichtelijke situatie om het vaarwater haaks over te steken. Een veilige manier is altijd achter de zojuist gepasseerde schepen langs te gaan. Altijd recht en zo snel mogelijk oversteken. De stuurman zal moeten bijsturen omdat de stroom de boot van de koers afduwt.



Nieuwkoopse Plas 2010

#### **d) Meren en plassen**

Laat het weer medebepalend zijn als u een groot meer als het Tjeukemeer opgaat. Ook de tijd van het jaar en de dag van de week kunnen beter in de plannen worden betrokken. Tijdens de weekeinden en in de vakantieperioden vormen de plassen het domein van motorboten en zeilers en – niet minder nadrukkelijk – van de plankzeilers. Houd rekening met zeilwedstrijden (kenbaar aan een vlag op de starttoren) en blijf buiten uitgezette banen. Als het kan, kies dan voor het traject over meren en plassen liever een door-de-weekse dag en vaar bij voorkeur vroeg in de morgen. De meeste vakantiegangers zijn langslapers en in de ochtend is het op het water het mooist. Oriënteer u tevoren op de waterkaart en prent herkenningspunten (torens, bakens, hoogspanningsmasten, viaducten) goed in het hoofd.

Bepaal uw koers en houd het

doel in het oog. Houd de hoge zijde, vaar niet te ver uit de wal, maar blijf uit de buurt van fuiken en netten. Zorg bij harde wind dat de lopende golven uit de boot blijven; meestal is het beter om niet recht tegen de wind in te varen of met de wind recht van achteren. De boot gaat in het eerste geval gemakkelijk stampen en bij sterke wind achter komen de golven snel over het achterschip binnen.

Het afdekken van de boot met goed sluitende huikjes heeft dan grote voordelen. Luister naar het weerbericht en sla het advies van een ervaren zeiler niet in de wind. Het weer kan bijzonder snel veranderen. Durf als dat nodig is de beslissing te nemen om niet te varen. Een volgelopen boot met de gevolgen ervan, natte of bedorven bagage, het verloren gaan van (kostbare) voorwerpen is bijna steeds het resultaat van een ontoereikend inzicht vóór vertrek. Wees voorzichtig bij mist!

#### **e) Randmeren, zeearmen en waddenkust.**

Het roeien op nóg ruimer water dan de meren en plassen is in ons land ongebruikelijk.

De randmeren kunnen bij gunstige omstandigheden zeker bevaren worden met gewone wherries. De aanwezigheid van huikjes is als een voorwaarde te beschouwen. Indien het mogelijk is een bevriende motorboot-eigenaar bereid te vinden een tocht te begeleiden met zijn schip als 'moederschip' dan geeft dat extra zekerheid. Overigens verschillen de randmeren nauwelijks van de meren en plassen; de oevers zijn erg ondiep. Overall kan naast de vaargeul worden geroeid.

De afgesloten zeearmen in Zeeland en Zuid-Holland, de kust van het IJsselmeer en de Waddenzee zijn voor de toerroeier 'aqua incognita'. Wij missen er de geschikte

boten voor en de daarvoor benodigde ervaring.

Met uitzondering K.Z. en R.V. *Neptunus* in Delfzijl zijn er geen roeiverenigingen langs de kust.



Stoere Vieren-  
tocht 2010  
Stingsloot

### **f) Bijzondere aandachtspunten**

-ronden

Voor het ronden kijkt de stuur om zich heen, kiest een zodanige plaats dat er voldoende manoeuvreerruimte is en houdt daarbij rekening met scheepvaart, wind en stroming. Tijdens het rondmaken is de boot betrekkelijk stuurloos. Voor het rondmaken kan eventueel aan één boord gehouden worden om alvast een draai in de goede richting te geven.

Over welk boord?

Kies bij voorkeur om rond te maken met de boeg naar diep/ruim water waardoor de stuurman zicht op water blijft houden. Je kan dan ook snel weggelaten worden door te halen. Ronden bij voorkeur met de boeg tegen de wind in. Natuurlijk kun je afwijken van de regels: is er weinig ruimte dan met de boeg naar de harde wal kant rond maken, want de boeg is minder kwetsbaar dan het roer.

Gelijk of ongelijk?

Rondmaken ongelijk is de meest algemene manier: beide boorden halen en strijken afwisselend; er kan met het rolbankje opgereden worden.

Rondmaken gelijk: beide boorden halen en strijken tegelijk; vaste bank.

Ongelijk ronden heeft de voorkeur, meest gebruikelijk voor roeiers en het minst belastend voor de boot. Rondmaken gelijk: de boot draait als het ware om zijn as: dit heeft voordelen als er maar weinig ruimte is.

-wisselen in de boot

Wissel tijdens tochten ongeveer om het half uur. Probeer altijd zo dicht mogelijk onder de (hoge) wal te wisselen. Let op de wind en houd afstand van brugpeilers, meerpalen stilliggende boten. De stuurman kijkt goed rond en beslist dat er gewisseld zal worden.

Voordat gewisseld wordt, worden jassen, los zittende kleding uitgetrokken.  
Bij gelijktijdig wisselen (vier mensen): de sb-stuur geeft het commando : ‘slippen -nu wisselen’.



Wisselen gaat altijd voor iedereen ‘rechtsom’. Laag blijven, alleen lopen op plekken waar dat is toegestaan. Bij één voor één wisselen vraagt de sb-stuur de boeg naar de stuurplaats te komen. De bb-stuur navigeert. De slagroeier houdt veilig boord. De boeg knielt voor stuurman en deze kruipt naar de boegplaats. Idem als slag en stuurman wisselen.

IJsselmondetocht 2012

-slepen van de boot

Het zal niet vaak voorkomen dat een wherry of C4 gesleept moet worden. Het verdient aanbeveling om de sleeplijn door de boegroeier in de handen te laten vasthouden. Zo worden niet te grote krachten op de boot overgebracht. Let erop dat de natuurlijke rompsnelheid (10 km per uur) niet overschreden wordt. De boot is niet bestand tegen een snelheid die hoger ligt.

Neem de riemen uit de dollen en klap zo mogelijk de riggers in. Hang de stootwillen buiten boord.



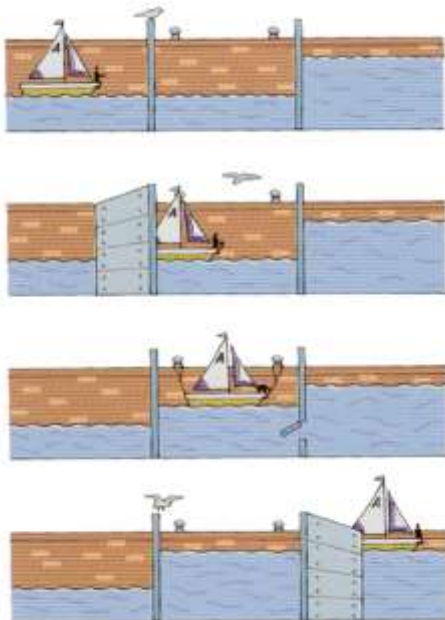


Midweekroeien Rijnmond 2012 Sluis Noorderkanaal



IJsselvierdaagse Daventria Overijsselse Vecht

## 7. Sluizen en overdraagplaatsen



### • Sluizen

Scheepvaartsluizen dienen ertoe een boot, varende in een vaarwater met een bepaald waterpeil, te brengen in een water met een ander (hoger of lager) gelegen niveau. Een schepssluis (= schutsluis) bestaat uit een sluiskamer of -kolk, die is gelegen tussen twee sluisdeuren. De schutsluis is een Nederlandse vinding uit de middeleeuwen. Voordien werden schepen over een dam gesleept of met behulp van rollen daarover heen getrokken.

Een dergelijke belemmering voor de scheepvaart bestond meestal met het oog op de beheersing van het waterpeil, maar ook wel als tol en met als enig doel: geldelijk gewin. In rivieren werd een stuw niet zelden aangelegd met het oog op de visvangst; dat de scheepvaart er hinder van had behoefde niet te verhinderen toch tol te heffen van de schipper. Een variant van de dam met rollen vormde in de 16e en

17e eeuw de in ons land gebruikelijke overtoom, waarbij een schip op een soort wip werd getrokken die om een horizontale as kon kantelen. De boot werd aan de andere kant weer op een ander niveau in het water gebracht. Zo'n overtoom was uitgerust met lieren en er waren paarden beschikbaar om de boot omhoog te trekken. Deze overtomen waren alleen geschikt voor vrij kleine en platboomde vaartuigen. Na de uitvinding van de schutsluis raakten ze in onbruik.

Naarmate de grootte van de schepen toenam, werd ook de behoefte aan grotere en snelwerkende sluizen groter. In plaats van de scharnierende dubbele deuren, waarin schuiven (rinketten) op en neer bewogen, kwamen hef-, rol- of schuif- en kanteeldeuren.

Het vullen en spuien van de sluiskamers geschiedt tegenwoordig door tunnels met pompinstallaties. Op deze wijze kunnen grote aantallen schepen binnen korte tijd worden geschut.

Roeiers hebben op hun tochten met deze moderne sluizen in de grote vaarwegen minder vaak te maken dan met de kleine, meestal handbediende sluizen, die dikwijls uit de 19e eeuw dateren.

De werking van een schutsluis mag bekend worden verondersteld. Aangezien een (klein) aantal in ons land door de gebruikers moet (mag) worden bediend is het wel zaak dat een toeroeier dat in praktijk kan brengen. Varend in de richting van een lager gelegen waterniveau moet het peil in de sluiskolk eerst gelijk worden gemaakt aan dat van boven de sluis. Daartoe moeten de onderste deuren worden gesloten en de schuiven (rinketten) worden neergelaten. Vervolgens worden de rinketten in de bovenste deuren geopend, zodat de sluiskamer zich kan vullen. Is dat gebeurd dan kunnen deze deuren worden geopend.

Als de boten zijn ingevaren worden de bovenste deuren weer gesloten evenals de rinketten; daarna kunnen die in de onderste deuren worden geopend en de sluiskamer loopt leeg totdat het peil van het lager gelegen pand is bereikt. Op dat moment (maar ook niet eerder) kunnen de onderste deuren worden geopend, waarna de boten de sluis kunnen verlaten. Varend in omgekeerde richting zullen de opeenvolgende handelingen in omgekeerde volgorde verlopen. De deuren aan de lage zijde van de sluis zijn altijd hoger dan die aan de hoge kant. Het verschil in hoogte is gelijk aan de diepte van de sluiskolk. De deuren aan de hoge kant van de sluiskolk draaien in de richting van het hoger gelegen pand van het kanaal of de rivier, terwijl de deuren aan de lage kant steeds draaien in de richting van de sluiskamer. Soms bevindt zich in de sluiskolk, direct achter de hoger gelegen deuren onder water een drempel<sup>8</sup>, die net zo lang is als de breedte van de deur. Daaraan moet men denken bij het invaren van de sluis. Blijft een boot te dicht bij de sluisdeur liggen, dan zal het achterschip kans lopen om bij het dalen van het peil in de sluiskamer op die drempel te blijven hangen. De rand van de drempel is altijd goed aangegeven door een witte of een zwart-wit geblokte lijn op de sluiswand. Aan de lage zijde moet men niet te ver doorvaren omdat de sluisdeuren daar naar binnen draaien.

In de wanden van de sluiskolk bevinden zich vaak ingebouwde ladders, waaraan men met de pikhaak een goed houvast kan vinden om de boot op haar plaats te houden. Soms zijn er in plaats van ladders op onderling gelijke afstanden van ongeveer een meter, ringen of ijzeren beugels in uitsparingen aangebracht. Voorts is er op de wal naast de sluis altijd een aantal ringen of bolders; daar kan een lijn doorheen worden gehaald of omheen worden geslagen, waarvan de beide einden in de boot kunnen worden vastgehouden. Zo'n lijn moet dus minimaal een lengte hebben van tweemaal de hoogte van de sluis. In Nederland is een lijn van 10-12 meter lang genoeg.

Als er veel schepen in een sluis willen is het zaak om zo weinig mogelijk ruimte in te nemen. Inklapbare riggers blijken dan bijzonder nuttig te zijn. Peddels zijn praktischer om mee te manoeuvreren dan riemen.

---

<sup>8</sup> Officiële benaming: bovenslagdorpel

Blijf steeds achter de beroepsvaart. De sluiswachter zal daar trouwens wel zijn instructies over geven. Volg die stipt en direct op. De meeste sluisen worden bediend door vast personeel dat bij de sluis woont. De moderne sluisen hebben een bedieningshuis op het sluisemplacement en zijn dan uitgerust met een luidsprekerinstallatie en rode en groene lichten.



Ook een lange lijn is handig  
Meerdaagse Zwerftocht Noord Holland Spijkerboor 2006

- Overdraagplaatsen

Een overdraagplaats bestaat uit twee aanlegsteigers of versterkte oevers waar een boot gemakkelijk uit het water is te krijgen, en een verhard pad dat de steigers



verbindt. Er zijn niet veel overdraagplaatsen, maar in het kader van de Provinciale Vaarwegnota's worden er wel meer aangegeven, die waarschijnlijk op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Bij de Nieuwkoopse Plassen ligt een zeer degelijk uitgevoerde overdraagplaats tussen de Aarlanderveense Wetering en de Zieme.

In specifieke gevallen voldoet ook een rollenbaan goed. Naast de rollen moet dan aan weerszijden een pad zijn dat stroef genoeg is om de boten voort te duwen zonder kans op uitglijden.



Soms is het klunen: Aa-plas bij Zoetermeer 2012



Sluitingstocht 2011

## 8. Gezondheid en hygiëne tijdens roeitochten

Over het algemeen zijn deelnemers aan roeitochten, hoewel ze niet zelden al een gevorderde leeftijd hebben, behoorlijk gezond. In aanmerking genomen dat toerroeien als een heel gezonde sport wordt beschouwd, moet het niet moeilijk zijn om tijdens een roeitocht gezond te blijven.

Toch zijn een paar wenken wellicht op zijn plaats.

- Pas op voor te grote inspanning, vooral gedurende de eerste dagen van een tocht. De andere dagindeling, langer verblijf in de open lucht, de voeding en het slapen, zijn anders dan thuis. Het is nodig om aan die veranderingen te wennen. De neiging om niet voor anderen te willen onderdoen levert risico op. Ook het meeslepende effect van een feestelijk gevoel onder gelijkgestemden vormt dikwijls de aanleiding om vooral op zo'n eerste dag wat te veel te willen. Door overmatige lichamelijke inspanning, samen met een te ruim gebruik van spijs en drank, is de spijsvertering sneller van streek dan terug in het goede gareel.

- Zorg voor voldoende rust. Meestal wordt in onderling overleg het wisselen van roeien en sturen wel zó gekozen dat er na een roeibeurt voldoende gelegenheid is om uit te rusten. Door sommigen wordt het wisselen om het halve uur wat te kort gevonden;

als de bemanning daarmee akkoord gaat kan daar natuurlijk zonder bezwaar drie kwartier van worden gemaakt. Dat geldt dan voor de 4-persoons wherry, die volledig is bemand. Zijn er slechts drie aan boord dan betekent wisselen op elk half uur toch al 1 uur onafgebroken roeien. In een vier zelfs 2 uur.

Is het koud en guur weer dan wordt de stuurtijd bepalend voor het wisselen; maximaal een half uur sturen.



Meerdaagse Zwerftocht De Weerribben 2012 koninginnedag

- Zorg voor voldoende nachtrust; 's avonds niet te laat naar bed. Het is goed om 's morgens vroeg op te zijn en tijdig het water op te kunnen gaan.

- Zorg voor voldoende beschermende kleding, zowel tegen overmatige zonnestraling als tegen sterke afkoeling. Het temperatuurverschil is relatief groot tussen de roeibeurt in de zon en de daaropvolgende stuurbeurt, nog bezweet en zittend in een fris briesje. Trek dus direct na het roeien wat warmes aan.

Is het weer minder gunstig, trek dan tijdig, vóóordat weer een roeibeurt begint, zoveel uit als nodig is om prettig te kunnen roeien. Het is vervelend wanneer na twee minuten roeien gevraagd moet worden om te mogen laten lopen om nog wat uit te trekken, vooral als de andere roeier dat ook nodig vindt, maar dan net op een volgend moment.

Bij beschermende kleding behoort ook schoeisel. In de boot vormt dat geen probleem. Op de wal is het zaak om de voeten droog te houden. Een paar rubber laarzen is heel nuttig. Soms is het nodig om bij het uitbrengen en op de wal tillen van de boten het

water in te gaan. Neem daarvoor waterschoenen. Stap *nooit* met blote voeten uit de boot. Er liggen heel wat scherpe blikjes en kapotte flessen op de bodem, die ernstige verwondingen tot gevolg kunnen hebben. Bovendien is het niet mogelijk om met blote voeten op scherpe stenen of andere uitsteeksels op veilige wijze een boot te tillen. Roeien in de regen werd reeds besproken.

- Kouvatten, ingewandsstoornissen, zonverbranding, spierletsels, voedselvergiftigingen, het zijn alle aandoeningen die bij een verstandig regime zijn te voorkomen. Pas op met het tillen van boten; doe het met overleg. Niet vanuit de rug, maar vanuit de knieën en vooral: *allemaal gelijk*.

- Helaas zijn ziekten niet altijd te voorkomen, evenmin als verwondingen. Een besmetting kan iedereen oplopen; een ongeluk zit in *een* klein hoekje. Wordt iemand tijdens een tocht ziek of krijgt een deelnemer een meer dan oppervlakkige verwonding, roep dan zo spoedig mogelijk de hulp in van een arts. Vaak doet een dag absolute rust wonderen en het is maar zelden nodig om iemand tijdens een tocht wegens ziekte af te voeren. Als het zich echter laat aanzien, dat een snel en algeheel herstel niet is te verwachten, denk dan aan de consequenties. Lieden die, ofschoon kwakkelend en half-ziek, niet bereid zijn van verdere deelname af te zien, vormen een last voor de anderen.

Zowel de leider van de tocht als de patiënt moeten de beslissing durven nemen dat verdere deelname *niet* verantwoord is.

- Onderschat een verwonding niet; infectie treedt vrijwel direct op. Een wond die na 12 uren en na een adequate eerste hulp pijnlijker wordt, zwelt of gaat kloppen, behoeft snel medische behandeling.

- Het is vanzelfsprekend dat tijdens een tocht, in minstens één boot een praktisch ingerichte E.H.B.O.-doos wordt meegevoerd. Veel meer dan nodig is voor eenvoudige wondbehandeling, het verwijderen van splinters en de behandeling van blaren, behoeft er eigenlijk niet in te zitten. Laat een uitgebreide apotheek liever thuis. Een uitzondering kan worden gemaakt voor onschadelijke pijnstillers en voor een anti-allergicum tegen insectensteken, brandnetels en dergelijke. Meestal hebben de deelnemers zelf wel hun favoriete pillen, tabletten, druppels et-cetera bij zich. Nederland heeft een dicht netwerk van artsen, apotheken en drogisterijen; de afstand is



Rijnland marathon 2011; hozen onder de brug nooit groot.

- Aandoeningen die op directe wijze met de roeibeweging samenhangen zijn blaren aan de handen en een beurs zitvlak. Een roeier die geregeld zijn kilometers trekt zal daarvan geen hinder hebben, maar veel deelnemers aan tochten hebben tevoren te weinig geoefend. Handvaten van riemen behoren niet ruw te zijn en natuurlijk mogen ze niet splinteren. Rubberhandvatten zijn in toerboten niet prettig. Ze moeten altijd goed droog zijn en dat is bij regenachtig weer of onrustig water niet mogelijk, ook talkpoeder helpt dan niet.

Een veel voorkomende oorzaak van het optreden van blaren is het moeilijk draaien van de riem in de dol. Dat is te voorkomen door de manchets van kunststof (leren manchets zijn er haast niet meer) in te smeren met wat zachte zeep.

- Zorg goed voor uw handen. Insmeren met schapevet, reuzel of lanoline (= wolvet) helpt werkelijk. Als ondanks alles toch blaren zijn ontstaan, is het beter om die door te prikken, na insmeren met een desinfecterend middel (*Betadine* bijvoorbeeld). De naald moet evenwijdig aan de huid door de hele blaas worden gestoken, zodat er twee openingen zijn. Daarna de blaas onder een gaasje goed leegdrukken en met een niet te smalle, elastische pleister stevig afplakken. Het vervelende van pleisters is dat ze aan de randen willen opkrullen en daardoor weer irritatie veroorzaken. Meestal is na de eerste dagen het leed weer snel geleden.

- Een beurs zitvlak is te voorkomen door de huid geregeld goed in te wrijven met kamferspiritus. Roeibroeken moeten niet in rimpels en vouwen onder het zitvlak zitten en dienen geen naden te hebben op de plaatsen waar ze druk veroorzaken. De meeste beurse plekken treden daar op waar de achterrand van de rolbank tegen de huid drukt. Dat is het gevolg van onjuist zitten en tijdens de uitpik moeilijk met de riem uit het water komen. In een ploeg, die gelijk roeit en waar het einde van de haal soepel en gelijktijdig wordt afgewerkt, treedt het euvel van een pijnlijk zitvlak niet op.



Meerdaagse Zwerftocht De Vecht 2010



Transport boten Nationale Tocht Aangepast Roeien 2009



Meerdaagse Zwerftocht De Weerribben 2012, afriggen

## 9. Verzekering roeiers en boten; transport van boten

Roeiers kunnen door onvoorzichtigheid, onachtzaamheid, maar ook buiten hun schuld schade veroorzaken of schade oplopen.

De volgende schaden kunnen optreden:

- Schade aan derden
- Schade aan de boot
- Schade aan bagage
- Schade opgelopen door de roeier
- Schade door en aan de botenwaggen

De volgende verzekeringen kunnen worden gesloten om schadeloosstelling te krijgen: *Tegen schade toegebracht aan derden.*

De meeste maatschappijen geven dekking op de gezinsaansprakelijkheidspolis: Aansprakelijkheidsverzekering Personen (A.V.P.), die in de plaats is getreden van de vroegere Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering (W.A.), waardoor men in binnen- en buitenland gedekt is tegen schade, veroorzaakt door roeier of boot. Ga na of de polis ook schade aan derden bij roeien insluit (niet expliciet uitsluit).

*Tegen schade aan de boot.*<sup>9</sup>

De stuurman/kapitein is verantwoordelijk. Bij Rijnland zijn de boten All Risks verzekerd en geldt de regel dat bij vermijdbare schade (ter beoordeling van de commissaris roeien) een eigen risico geldt van 250,= per gebeurtenis. Het kan zijn dat de eigen A.V.P. dat eigen risico afdekt. Het is raadzaam om bij gebruik van boten Botschleppe op de Elbe van andere vereniging-



en, zeker bij meerdaagse tochten, na te gaan welke verzekering en evt. eigen risico van toepassing is voor die boten.

Mocht de dekking onvoldoende zijn, dan is het mogelijk om op een zeer korte termijn (net zoals bij een reisverzekering) voor de duur van de tocht een aanvullende verzekering af te sluiten op basis van de Uitgebreide Vaartuigen Verzekering. Het betreft hier een All-Risks verzekering, waarbij de boten ook tijdens het transport zijn verzekerd. De boten worden verzekerd tegen nieuwwaarde.

*Tegen schade aan bagage en legen schade opgelopen door de roeier.*

Deze schaden zijn goed te verzekeren op een reisverzekering. De dekking is uitgebreid. De belangrijkste dekkingsonderdelen zijn:

- Reisbagage
- Reisongevallen
- Kosten van geneeskundige behandeling en vervoer

<sup>9</sup> zie ook Rijnlandboek Hoofdstuk 6,5 'Vaar- en gebruiksregels' pagina 14



- Extra kosten

### **Transport van boten<sup>10</sup>**

De nieuwe Wherrywagen van Rijnland (2013) kan gebruikt worden voor het transport van (max. 3) wherries en kleinere boottypes (C2; niet: C3). De wherrywagen overschrijdt inclusief lading niet een gewicht van 950 kg en mag dus getrokken worden door een bestuurder met rijbewijs B. In de handleiding<sup>11</sup> zijn de beladingsinstructies opgenomen (paragraaf 2,3 pagina 5). De Botenwagens van Rijnland zijn All Risks verzekerd. Ga in het voorkomende geval na wat van toepassing is voor een botenwagen van een andere vereniging. Verder is steeds de verzekering van de trekkende auto bepalend.



Nieuwe Wherrywagen, Wagen van Ben, 2013

## **10. Rechts- en gedragsregels voor de toerroeier**

---

<sup>10</sup> zie ook Rijnlandboek Hoofdstuk 6,6 'Vaar- en gebruiksregels voor het botenmateriaal', pagina 14; Rijnland jaarboek (2014: pagina 15)

<sup>11</sup> Handleiding Botenwagen (Rijnland website: tabblad Roeien/botentransport [http://www.rvrijnland.nl/Uploaded\\_files/Editor/file/Handleiding%20botenwagen-2010.pdf](http://www.rvrijnland.nl/Uploaded_files/Editor/file/Handleiding%20botenwagen-2010.pdf))

Uitgangspunt is: aan boord is de kapitein altijd verantwoordelijk voor de naleving van de regels op en aan het water. Hij kan zich niet verschuilen achter een onwillig of nalatig bemanningslid. Veiligheid van boot en bemanning staat voorop.<sup>12</sup>

Toerroeiers moeten de voorschriften kennen die op het water gelden. Het gaat dan in de eerste plaats om het Binnenvaart Politie Reglement (B.P.R.). Daarin behoort een roeiboot tot de categorie 'Kleine Schepen' (korter dan 20 meter). Deze categorie is ondergeschikt aan de beroepsvaart, maar ook aan zeilboten. In het algemeen kan worden gezegd, dat zelfs bij voorrang op kleine motorboten het verstandig is als de roeiboot wijkt.

Naast het B.P.R. bestaan nog andere bijzondere reglementen, waarmee de roeier te maken kan hebben, waaronder het Rijnvaart Politie reglement (voor Rijn, Waal, Lek, Pannerdenskanaal). Met de andere bijzondere reglementen is dat niet het geval, aangezien roeiboten niet mogen varen op de wateren waarop die reglementen betrekking hebben. Dat zijn: het Amsterdam-Rijnkanaal, het Noordzeekanaal westelijk van de Zaan (behalve buiten de vaargeul), de Oranjesluizen, de Nieuwe Waterweg bewesten Vlaardingen, het Hartelkanaal, het kanaal door Zuid-Beveland, het kanaal van Terneuzen naar Gent en de Westerschelde. Het Amsterdam-Rijnkanaal mag op een aantal aangegeven plaatsen wel worden overgestoken.

Ofschoon het niet verplicht is om in een roeiboot een B.P.R. aan boord te hebben, moeten de artikelen die voor roeiers van belang zijn wel door hen gekend worden.

Hebben roeiers op het water rechten? Natuurlijk moet in theorie zelfs de beroepsvaart rekening houden met een roeiboot, maar praktisch zijn roeiers vogelvrij. Als vuistregel geldt dus: *wegwezen van andere vaartuigen.*



Voga Longa Venetië 2009

Hier volgen enkele grepen uit het B.P.R.:

- geef beroepsvaart de ruimte;
- klein schip (<20 meter) wijkt voor groot. De beroepsvaart ook als <20 meter gaat voor.

---

<sup>12</sup> Veiligheid: zie de 10 tips voor veilig varen en de basisregels (pagina 50 en 51); verder het door Provincie, beroepsvaart en roeivereniging gesloten convenant (2013) (pagina 52-54).

Rijnland handboek: Hoofdstuk 7 Veiligheid en regels op het water, pp. 15,16

- klein motorschip wijkt voor spierkracht en zeil. Spierkracht wijkt voor zeil;
- hinder het overige verkeer niet bij wegvaren;
- houd zoveel mogelijk stuurboordwal, ook in de vaargeul;
- wie stroomafwaarts vaart gaat voor;
- stuurboordwal varend heeft voorrang (ook klein tov groot);
- een ander vaartuig aan zijn bakboord zijde inhalen;
- verander niet plotseling van koers;
- zorg voor goed zicht rondom; kijk geregeld achterom;
- voer tijdig de juiste navigatieverlichting;
- meer alleen af waar het is toegestaan;
- sluit achteraan bij bruggen en sluisen; wacht beurt af;
- bij geopende brug: vlug door de brug, maar soms is het beter om motorboten voor te laten gaan.
- hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater;
- grotere schepen kunnen uitwijken, voorsorteren, de bocht afsnijden (via bakboordwal). Zij maken dit kenbaar door: blauw bord aan stuurboord te voeren; geluidsein (2 storen);wit knipperlicht.
- ‘rechts gaat voor’ geldt nooit als algemene regel.



Een toerroeier dient op de hoogte te zijn van enkele geluidssignalen en lichttekens bij het passeren van bruggen en sluisen. Vaste bruggen vormen voor een roeiboot geen juridisch probleem. Zij hebben uitsluitend te maken met de doorvaarthoogte. Bij het doorvaren van beweegbare bruggen gelden de volgende regels (zie ook het schema op pagina 51 en 55):

Reeuwijkse Plas 2009

- twee rode lichten en niet een geel licht in het midden: doorvaren is verboden ook voor roeiers!
- één rood vast licht: het doorvaren is verboden, de brug wordt bediend.
- een rood vast licht en daaronder een groen licht: het doorvaren is verboden, maar dit zal aanstonds worden toegestaan.
- één groen vast licht: het doorvaren is toegestaan.
- twee groene lichten boven elkaar: het doorvaren is toegestaan; de brug bevindt zich in geopende toestand en zij wordt niet bediend.

Een roeier kan verzoeken de brug te openen door het geven van één lange stoot op de toeter, gevolgd door één korte en één lange stoot. Men kan de aandacht van de brugwachter ook op andere wijze trekken.

Is de aandacht eenmaal getrokken, dan mag men een aandachtsein niet herhalen.

Het heeft dus wel zin tijdens een tocht een toeter bij zich te hebben.

*Gedragsregels* vormen veelal een kwestie van persoonlijk inzicht, al zijn er wel enkele vrij algemeen aanvaarde normen.

Algemeen aanvaard is wel dat roeiers in landelijke gebieden het natuurbehoud behoren na te streven en rietkragen, waterplanten, nesten van vogels etc. etc. dienen te ontzien.

Wees voorzichtig met andermans eigendommen; ga niet liggen op rietsnijdershopen en betreed geen weiland, dat nog moet worden gemaaid.

Op het water dient het rustig toe te gaan; geschreeuw en luidruchtigheid dienen te worden vermeden, evenals naar voren dringen bij een sluis om te proberen vóór anderen de deuren te passeren. Kritiek op het gedrag van mede-watersporters in de vorm van afkeurende uitroepen is onder alle omstandigheden laakbaar. Een vermanend, doch vriendelijk gebaar vanuit de stuurstoel kan soms helpen en wellicht opvoedend werken.

Houd rekening met de normen van de bevolking in de gebieden waar geroeid wordt.

*Vlaggen.* Het voeren van de vlag dient wel in overeenstemming te zijn met de bestaande gewoonten en de geldende etiquette.

De natievlag wordt gevoerd aan een stok met knop, die op de achtersteven of op het roer staat. De vlaggenstok mag recht zijn, doch bij voorkeur licht gebogen. De natievlag mag worden gevoerd vanaf acht uur 's morgens (zondags negen uur) tot zonsondergang, doch niet later dan negen uur. De vlag mag beslist niet in het water hangen.

Op de voorsteven mag een verenigingsvaantje of -standaard worden gevoerd.



KNRB Botenwagenproject Meckelenburg 2007

# Roeiers: veilig het water op!



## 10 tips voor veilig varen

### 1. Zorg dat je gezien wordt

Draag opvallende kleding; liefst fluorescerend geel of oranje.

### 2. Kijk vaak achterom

Kijk niet alleen vaak, maar ook goed. Zorg dat je overzicht hebt.

### 3. Houd stuurboord wal

Houd altijd stuurboord, ook onder (smalle) bruggen.

### 4. Vaar een duidelijke koers en snelheid

Zorg dat andere schepen duidelijk zien dat je laat lopen of weer oppakt.

### 5. Houd rekening met de dode hoek van binnenschepen

Soms ben je honderden meters vóór een schip slecht zichtbaar. Tip: Zie je de stuurhut, dan kan de schipper jou ook zien.

### 6. Stop op een veilige plek

Zorg dat je aan de kant ligt en stop niet in een bocht of vlakbij een brug.

### 7. Laat schepen gemakkelijk passeren

Gaat een schip harder dan jij, zorg dan dat hij snel op een overzichtelijke plaats kan inhalen.

### 8. Let op de bruglichten

Gaat de gele lamp boven een bruggat uit volg dan de zijlichten.

### 9. Roei niet bij slecht zicht

Roei niet in de schemering of het donker en niet bij mist (<500 m zicht).

### 10. Mijd het schroefwater van binnenschepen

Een manoeuvrerend schip kan zomaar gas geven en je meters opzij duwen.

## Basisvaarregels

### Toon goed zeemanschap

Doe alles om gevaarlijke situaties te voorkomen, ook als je voorrang hebt.

### Klein wijkt voor groot

Kleine schepen wijken voor grote schepen. Recreatievaart wijkt voor beroepsvaart. Kleine motorboten wijken voor zeil- en roeiboten.

### Houd stuurboord wal

Schepen die geen eigen wal houden, moeten voor je wijken, zelfs beroepsvaart.

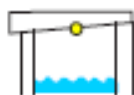
### Verkeer op een hoofdvaarwater gaat voor verkeer op een nevenvaarwater.

Maar voorrang moet je krijgen!

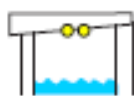
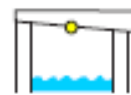
## Bruglichten boven een bruggat



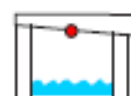
Als het veilig kan, mag je doorvaren.  
Let op tegenliggers.



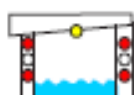
Als het veilig kan, mag je doorvaren.  
Let op tegenliggers.



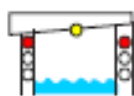
◀ Aanbevolen door dit bruggat te varen  
Verboden door dit bruggat te varen ▶



## Bruglichten naast een bruggat



Dubbel rood = geen brugwachter aanwezig.  
Als het veilig kan, mag je doorvaren.  
Let op tegenliggers.



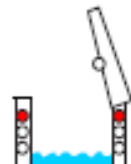
Enkel rood = de brug wordt bediend.  
Als het veilig kan, mag je doorvaren.  
Let op tegenliggers.



Als het gele middenlicht dooft  
gaat de brug open en gelden de zijlichten.  
◀ Jij mag straks eerst      Jij moet stoppen ▶

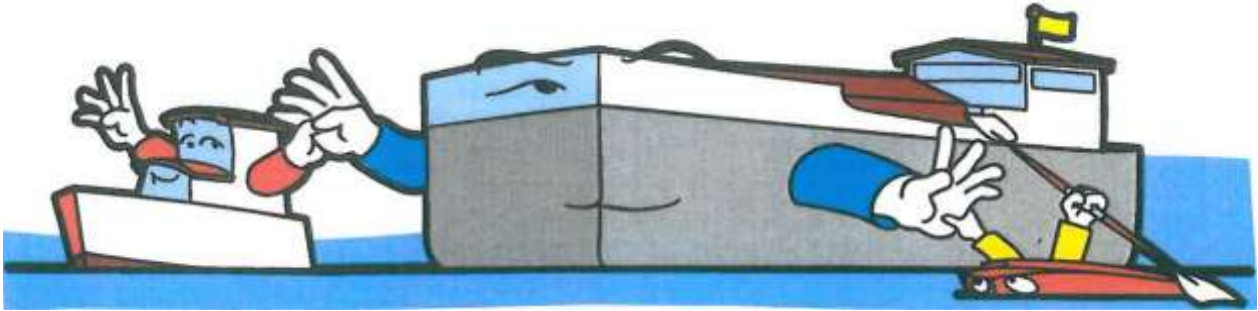


De brug is open.  
◀ Jij mag nu doorvaren      Jij moet wachten ▶



# Convenant

## Veilig varen doen we samen!



Provincie Zuid-Holland

en

Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer

en

Delftse Studentenroeivereniging Proteus-Eretes

Delftse Studentenroeivereniging Laga

Roeivereniging De Delftsche Sport

Roeivereniging De Laak, Den Haag

Haagse Studentenroeivereniging Pelargos

**Roeivereniging Rijnland, Leidschendam**

Koninklijke Leidsche Studenten Roei Vereniging Njord, Leiden

Leidsche Roei- en Zeilvereniging Die Leythe

Algemene Leidse Studenten Roeivereniging Asopos-De Vliet

Koninklijke Nederlandsche Roeibond

Zuid-Hollandse Roeibond

### Overwegende:

Dat het ter verbetering van de veiligheid van de roeiers wenselijk wordt geacht om tussen de provincie Zuid-Holland, de beroepsschippers en de roeiverenigingen afspraken te maken met betrekking tot de bewustwording bij vaarweggebruikers van de risico's die met name het gezamenlijk gebruik van de vaarwegen met zich meebrengen;

Dat partijen door wederzijds begrip een verbetering beogen te bewerkstelligen van het gedrag;

Dat de afspraken in dit convenant dienen als aanvulling op de vaarregels zoals deze onder andere zijn verwoord in het Binnenvaartpolitiereglement.

Komen het volgende overeen:

**Allen:**

- Zetten zich in voor de veiligheid van roeiers op de provinciale vaarwegen. De Delftse Schie, het Rijn-Schiekanaal, de Zijl, de Oude Rijn, het Korte Vlietkanaal en de Rijn ten westen van Leiden.
- Geven bekendheid aan het convenant, onder andere onder de eigen leden.
- Hebben jaarlijks overleg over de resultaten van dit convenant en de ervaringen op het water, waaronder de geregistreeerde incidenten.

Provincie Zuid-Holland:

- Zet zich in om de inrichting van genoemde provinciale vaarwateren voor alle gebruikers zo veilig mogelijk te maken en om knelpunten op te heffen.
- Maakt in overleg met de roeiverenigingen een folder (oplage 10.000 stuks) met de belangrijkste vaarregels en 10 gouden tips voor veiliger varen door roeiers en verstrekt deze folders aan de roeiverenigingen.
- Verzorgt 500 fluorescerende veiligheidshesjes en stelt aan elke deelnemende roeivereniging een evenredig aantal ter beschikking.
- Geeft op verzoek voorlichting aan de roeiverenigingen, beroepsvaart en recreatievaart over de veiligheid op het water.
- Streeft er naar om een centraal meldpunt te realiseren voor incidenten en klachten van watergebruikers.

KSV Schuttevaer:

- Spant zich in om haar leden veilig gebruik te laten maken van de genoemde vaarwegen waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van roeiers.
- Levert op verzoek een bijdrage aan voorlichting aan de roeiverenigingen en recreatievaart over de veiligheid op het water.
- Promoot het gebruik van de hoorn en intercom als aandachtssignaal in onveilige situaties.

**De roeiverenigingen:**

- Spannen zich in om hun leden veilig te laten varen.
- Adviseren hun leden dringend om zich goed zichtbaar te maken tijdens het roeien door het dragen van veiligheidshesjes of andere felgekleurde, opvallende, kledingstukken.
- Ontwikkelen en onderhouden een veiligheidsbeleid met onder andere aandacht voor actieve voorlichting aan de leden en aandacht voor het onderwerp veiligheid tijdens de roeiopleiding.
- Registreren veiligheidsincidenten, waaronder ook bijna-aanvaringen en gevaarlijke situaties waar geen letsel of materiële schade is ontstaan en delen deze desgevraagd met andere partijen om de veiligheid en het wederzijds begrip te bevorderen.



- Melden ernstige veiligheidsincidenten die plaatsvinden aan de provincie Zuid-Holland. Dit gaat met name om incidenten waarbij meerdere vaarweggebruikers betrokken zijn en waarbij letsel of materiële schade is ontstaan of dat tengevolge van wangedrag van een gebruiker letsel of materiële schade had kunnen ontstaan.
- Verspreiden de folders over het veilig varen onder hun leden.
- Wisselen onderling kennis uit over veilig varen.

Ondertekening en looptijd:

- Dit convenant treedt in werking nadat het door alle partijen is ondertekend (april 2013) en heeft een looptijd van vijf jaar.



Openingstocht 2011

## Dit zeggen de borden

	In-, uit- of doorvaren verboden.		Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.		Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat.
	Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat.		Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.		Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) met schepen langszijde van elkaar. Het cijfer geeft het maximum aantal weer.
	Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte, gerekend vanaf het bord.		Verboden voor kleine schepen.		Einde van een beperking of een verbod / gebod geldend voor één richting.
	Verboden te ankeren.		Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.		
	Verboden te meren.		Verplichting een geluidsein te geven.		
	Verboden te keren.		Verplichting gebruik te maken van marifoon.		




## Betonning

	Boeien aan de rechteroever (stroomafwaarts kijkend) zijn: rood, stomp, met een even nummer.
	Boeien aan de linkeroever zijn: groen, spits, met een oneven nummer.
	Rood-wit horizontaal gestreepte, stompe boeien, bakens of takken = recreatiebetonning.
	Groen-wit horizontaal gestreepte, spitse boeien, bakens of takken = recreatiebetonning.
	Rood-groen horizontaal gestreepte markering = splitsingston gelijke vaarwaters.
	Rood boven groen = splitsingston hoofdvaarwater links.
	Groen boven rood = splitsingston hoofdvaarwater rechts.
	Gele boeien = markering gevaarlijke punten en obstakels.

## Lichten bij bruggen

	Brug in bedrijf, doorvaart verboden.
	U mag onder de gesloten brug doorvaren, let op tegenliggers.
	U mag onder de gesloten brug doorvaren, tegenliggende vaart niet.
	Doorvaart verboden, wordt bijna toegestaan.
	Brug buiten bedrijf, doorvaart verboden.
	Brug buiten bedrijf, doorvaart toegestaan, let op tegenliggers.

## Verlichting

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

## INFORMATEBRONNEN

ANWB-Waterkaarten A t/m R, schaal 1:50.000

Gemeente Leiden: vaarkaat stad Leiden

ANWB-Topografische Provinciale Atlas, schaal 1: 25.000 [per provincie]

ANWB-Groot Provinciale Atlas van Nederland, 1 t/m 4, schaal 1:50.000

ANWB-Almanak voor Watertoerisme, deel 2 [en 1]

Kaarten van de Topografische Dienst van het Kadaster, schaal 1:25.000

Kaarten van de Topografische Dienst van het Kadaster, schaal 1:50.000

Kaarten van de Topografische Dienst van het Kadaster, schaal 1:10.000

ANWB-Topografische Fietskaarten 1 t/m 25, schaal 1:50.000

ANWB-Toeristenkaarten van Nederland, schaal 1:100.000

VVV-Friesland-Leeuwarden, Waterkaart van Friesland, schaal 1: 60.000

KNRB-uitgave ROEIEN, jaarlijks Evenementen nummer [voor o.a. roeitochten]

Regionale gidsen van VVV en ANWB voor adressen van hotels, kampeerterreinen en groepsaccommodaties

KNRB-recreatieboten bij 14 aangesloten verenigingen (in overleg en tegen vergoeding te gebruiken).

Jaarlijks Evenementennummer van ROEIEN

Rijnland website, waarop regelmatig bijzondere vaaraanwijzingen

Rijnland jaarboek

Rijnlandboek Regels, gebruiken en theorie, 1965-2015

Handleiding Botenwagen



Meerdaagse zwerftocht Eernewoude 2013



## CURSUS TOERROEIEN



ROEIVERENIGING RIJNLAND

© 2014

