



KGR De Hunze - Roei- en examenreglement

versie	2.3																				
datum	10 mei 2023																				
contact	secretaris@hunze.nl																				
pagina's	149																				
bijlagen (8)	<table><tr><td><u>A</u></td><td><u>Materiaalbehandeling</u></td></tr><tr><td><u>B1</u></td><td><u>Handreikingen over toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement</u></td></tr><tr><td><u>B2</u></td><td><u>Verkeersaanwijzingen bij de bruggen in het Noord-Willemskanaal</u></td></tr><tr><td><u>C</u></td><td><u>Commando's</u></td></tr><tr><td><u>D</u></td><td><u>Stuurtechniek</u></td></tr><tr><td><u>E</u></td><td><u>De roebeweging</u></td></tr><tr><td><u>F</u></td><td><u>Foutcorrectie en preventie van blessures</u></td></tr><tr><td><u>G1</u></td><td><u>Veiligheidsprotocol</u></td></tr><tr><td><u>G2</u></td><td><u>Koudwaterprotocol</u></td></tr><tr><td><u>H</u></td><td><u>Beoordelingsformulier (alle examens)</u></td></tr></table>	<u>A</u>	<u>Materiaalbehandeling</u>	<u>B1</u>	<u>Handreikingen over toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement</u>	<u>B2</u>	<u>Verkeersaanwijzingen bij de bruggen in het Noord-Willemskanaal</u>	<u>C</u>	<u>Commando's</u>	<u>D</u>	<u>Stuurtechniek</u>	<u>E</u>	<u>De roebeweging</u>	<u>F</u>	<u>Foutcorrectie en preventie van blessures</u>	<u>G1</u>	<u>Veiligheidsprotocol</u>	<u>G2</u>	<u>Koudwaterprotocol</u>	<u>H</u>	<u>Beoordelingsformulier (alle examens)</u>
<u>A</u>	<u>Materiaalbehandeling</u>																				
<u>B1</u>	<u>Handreikingen over toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement</u>																				
<u>B2</u>	<u>Verkeersaanwijzingen bij de bruggen in het Noord-Willemskanaal</u>																				
<u>C</u>	<u>Commando's</u>																				
<u>D</u>	<u>Stuurtechniek</u>																				
<u>E</u>	<u>De roebeweging</u>																				
<u>F</u>	<u>Foutcorrectie en preventie van blessures</u>																				
<u>G1</u>	<u>Veiligheidsprotocol</u>																				
<u>G2</u>	<u>Koudwaterprotocol</u>																				
<u>H</u>	<u>Beoordelingsformulier (alle examens)</u>																				



Versiegeschiedenis

versie	datum	status	omschrijving
2.3	10 mei 2023	vastgesteld	Bijlage A8 "Schoonmaken" gewijzigd. Bijlage H geactualiseerd op verzoek van de examencommissie
2.2	11 november 2022	vastgesteld	Bijlage H geactualiseerd op verzoek van de examencommissie
2.1	23 oktober 2022	vastgesteld	Gewijzigd: Bijlage A, 8. Toegevoegd: paragraaf 1.5.2.2. Aangevuld: paragraaf 1.5.3.
2.0	12 september 2022	vastgesteld, onder gelijktijdige intrekking versie 2018 en oudere.	Geen wijzigingen ten opzichte van versie 1.2.
1.2	10 september 2022	ter vaststelling in BV op 12 september 2022	Aanvullingen van de examencommissie en commentaar roeicommissarissen verwerkt.
1.1	13 juli 2022	concept	Opmerkingen van de examencommissie verwerkt.
1.0	2 juli 2022	concept	Gebaseerd op het vigerende Roei- en examenreglement (versie 2018). Bijlagen B1 en B3 toegevoegd, diverse aanpassingen en verduidelijkingen.



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Roeireglement	11
1.1.	Inhoud en doel	11
1.2.	De roeiopleiding	11
1.2.1.	Cursisten zonder roeiervaring	11
1.2.2.	(Oud-)leden van een roeivereniging ("zij-instromers")	12
1.3.	De boten	12
1.3.1.	Boottypen	12
1.3.2.	Namen van onderdelen van boten en riemen	15
1.4.	Het gebruik van de boten	18
1.4.1.	Bootcategorieën	18
1.4.2.	Inschrijven boten en ergometers in de Boten Inschrijf Module (BIM)	18
1.4.3.	Materiaalbesef	19
1.4.4.	Wat te doen bij schade	20



1.5.	Vaarregels	21
1.5.1.	Binnenvaartpolitiereglement	21
1.5.2.	Vaarregels: De Hunze	22
1.5.2.1.	Voorrang	22
1.5.2.2.	Zichtbaarheid	22
1.5.2.3.	De Zuiderhaven (de kom voor De Hunze)	22
1.5.2.4.	Noord-Willemskanaal	23
1.5.2.5.	Stadje rond	23
1.5.2.6.	Toertochten buiten de stad	23
1.5.3.	Vaarregels: andere roeiverenigingen	25
1.6.	Vaarverboden	26
1.7.	De toegang tot het botenhuis	27
Hoofdstuk 2	Examenreglement	29
2.1.	Inhoud en doel	29
2.2.	De theorie- en praktijkexamens	29
2.3.	Rechten te ontlenen aan behaalde examens	30
2.4.	Afname van examens	31
2.4.1.	Coördinatie door de examencommissie	31
2.4.2.	Volgorde waarin examens worden afgelegd	32
2.4.3.	Materiaal waarin het examen wordt afgelegd	32
2.4.3.1.	Niveau 1	32
2.4.3.2.	Niveau 2	33
2.4.3.3.	Niveau 3	33
2.4.4.	Tips ter voorbereiding	33



2.5.	Exameneisen	34
2.5.1.	Theorie-examens	34
2.5.1.1.	Theorie 1	34
2.5.1.2.	Theorie 2	34
2.5.2.	Roei-examens	34
2.5.2.1.	Niveau 1 (skiff 1, giek 1, wherry 1)	34
2.5.2.2.	Niveau 2 (skiff 2, giek 2, wherry 2)	36
2.5.2.3.	Niveau 3 (skiff 3, giek 3)	38
2.5.3.	Stuurexamens	39
2.5.3.1.	Niveau 1 (kleine-s)	39
2.5.3.2.	Niveau 2 (midden-s)	40
2.5.3.3.	Niveau 3 (grote-S)	40
2.6.	(Oud-)leden van een roeivereniging (“zij-instromers”)	41



Bijlage A	Materiaalbehandeling	42
	1. De boot uitbrengen	42
	2. Instappen	45
	3. Loskomen van het vlot	45
	4. Aanleggen	46
	5. Uitstappen	46
	6. Vóórdat de boot uit het water wordt getild	47
	7. Het uittillen	47
	8. Schoonmaken	48
	9. Vóór het binnenbrengen	49
	10. Binnenbrengen	49
	11. Afriggeren voor transport	50
	12. Botentransport	50
	13. Aanriggeren ná terugkomst van botentransport op De Hunze	50
	14. Overige onderwerpen	51



Bijlage B1	Handreikingen over toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement	52
	1. Goed zeemanschap	52
	2. Schipper [lees: de stuurman of -vrouw]	53
	3. Classificering roeiboten	53
	4A. Voorrang	53
	4B. Engtes (waaronder bruggen)	54
	5. Lichten	57
	6. Dagtekens	57
	7. Geluidsseinen	58
	8. Verkeerstekens	61
Bijlage B2	Verkeersaanwijzingen bij de bruggen in het Noord-Willemskanaal	75
	1. Zijaanzichten, stad uit	75
	2. Zijaanzichten, stad in	78
	3. Bovenaanzichten	81



Bijlage C	Commando's	89
	1. Begrippen	89
	2a. Tilcommando's voor een boot die in de stelling ligt	91
	2b. Tilcommando's voor een boot die onder een stelling ligt	93
	3a. Tewaterlating van een boot met een vin-roer	94
	3b. Tewaterlating van een boot met een afneembaar aangehangen roer	95
	4. Instappen	96
	5. Loskomen van het vlot	97
	6. Wegroeien	98
	7. Vaart afremmen/ tot stilstand komen	99
	8. Tegen de normale vaarrichting in roeien ("strijken")	100
	9. Keren ("rondmaken")	100
	10. Koerswijziging	101
	11. Obstakels	102
	12. Hoge golven	105
	13. Kracht van de haal	105
	14. Aanleggen	106
	15. Uitstappen	107
	16a. Uittillen van een boot met een vin-roer	108
	16b. Uittillen van een boot met een afneembaar aangehangen roer	109
	17. Stoppen in een noodsituatie	110



Bijlage D	Stuurtechniek	111
	1. Sturen	111
	2. Aanleggen	112
	3. Keren (“Rondmaken”)	114
	4. Wind	114
	5. Stroming	115
	6. Scheepvaart	115
	7. Coxbox	116
Bijlage E	De roeibeweging	117
	1. Handlevoering en grip	117
	2. Scullen	117
	3. Boordroeien	118
	4. De roeibeweging	119
Bijlage F	Foutcorrectie en preventie van blessures	125
	1. Onrustige en ongelijke handlevoering	126
	2. Plotseling en te snel oprijden (“racen op de slidings”)	127
	3. Handen de boot in vóór de inzet	128
	4. Te weinig inbuigen	129
	5. Nareiken van het bovenlichaam vóór het plaatsen	130
	6. Te vroeg inzetten van de romp	131
	7. Te vroeg buigen van de armen	132
	8. Onderuit trappen of ‘door het bankje trappen’	133
	9. Van de eigen riem afhangen bij boordroeien (“uit het boord hangen”)	134



Bijlage G1	Veiligheidsprotocol	135
	1. Mensen	135
	2. Boten	137
	3. Water	138
	4. Weer	138
	5. Kleding	138
	6. Vereniging	139
Bijlage G2	Koudwaterprotocol (KWP)	140
	1. Algemeen	140
	2. De periode en/of temperatuur waarin KWP geldt	140
	3. Voorzorgen	140
	4. Als je toch omslaat	142
	5. Onderkoeling en koude-shock	146
Bijlage H	Beoordelingsformulier (alle examens)	148



Hoofdstuk 1 Roeireglement

1.1. Inhoud en doel

Dit roeireglement gaat over de volgende onderwerpen:

- de roeiopleiding;
- de boten;
- het gebruik van de boten;
- de vaarregels en –verboden;
- de toegang tot het botenhuis.

Het doel van dit reglement is de leden correct te informeren over de onderlinge afspraken.

1.2. De roeiopleiding

1.2.1. Cursisten zonder roeiervaring

De Hunze leert je graag roeien. Er zijn verschillende cursussen. De roeiopleiding begint met een introductiecursus. Er wordt instructie gegeven door geoefende leden.

Als cursist kun je kennis maken met de roeisport en De Hunze, waarna je beslist of je lid wordt. Je hoeft het inschrijfformulier op de website dus pas in te vullen als je hebt besloten dat je lid wilt worden. Meer informatie over de cursussen vind je op de website.

De instructie wordt gegeven in wherry's, C4'en en/of skiffs.

Aan het einde van de cursus kan het eerste theorie (T1)- en praktijkexamen (wherry 1 of skiff 1) afgelegd worden. In uitzonderingsgevallen kan ook instructie buiten de cursus om gegeven worden.



Nadat het examen is behaald zijn er verschillende mogelijkheden voor cursisten nadat zij daadwerkelijk lid zijn geworden van de vereniging:

- Deelname aan vervolgcursussen.
- Roeien onder begeleiding (“instructie-vieren”).
- Toer- en marathonneeën en clubroeien.
- Wedstrijdroeien (nationaal wedstrijd niveau).

In alle gevallen wordt met begeleiding gevaren, totdat men voldoende examens behaald heeft. De vervolgcursussen zijn specifiek gericht op de opleiding voor een bepaald examen, terwijl het roeien in groepen of in (wedstrijd)ploegen een meer algemeen karakter heeft.

1.2.2. (Oud-)leden van een roeivereniging (“zij-instromers”)

Leden die eerder lid zijn geweest van De Hunze of bij een andere roeivereniging hebben leren roeien (“zij-instromers”) hoeven in beginsel alleen te laten zien wat ze kunnen aan een lid van de examencommissie, het zogenoemde ‘voorroeien’. Zie nader 2.6.

1.3. De boten

1.3.1. Boottypen

Boottypen kunnen op de volgende manieren worden onderscheiden:

Naar het materiaal

Hout	boten met een houten huid en/of een houten binnenwerk.
Kunststof	boten die geheel van kunststof of koolstof zijn vervaardigd.



Naar (inter)nationale regels over maatvoering of wijze van vervaardiging

Overnaads smalle stroken, dakpansgewijs over elkaar
Glad gladde gebogen huid
Wherry's
C-boten
Coastal boten

Naar het aantal roeiplaatsen

Naar de wijze waarop ze geriggerd zijn

scull elke roeier hanteert twee riemen
boord elke roeier hanteert één riem

Naar de manier van sturen

met stuurman een niet-roeiende stuurman bedient het roer

zonder stuurman:

- zonder roer; er wordt uitsluitend met de riemen gestuurd
- met een roer dat door één van de roeiers met de voet wordt bediend

Op grond van het voorgaande kunnen we de volgende boottypen onderscheiden:

x: scullen
+: gestuurd
* of x+: gestuurde scullen

Zie tabel 1 (scullboten) en tabel 2 (boordboten) op de volgende pagina.



Scullboten

W1x+	enkelwherry	één roeier en een stuurman
C1x	C1	één roeier
CS1x	coastalskiff	idem
1x	skiff	idem
W2x+	dubbelwherry	twee roeiers en een stuurman
C2x+	C2 met stuurman	twee roeiers en een stuurman (soms ook te gebruiken voor drie roeiers zonder stuurman, in dat geval aangeduid als C3x)
C2x-	C2 zonder stuurman	twee roeiers
CS2x-	coastal 2 zonder stuurman	idem
2x	dubbeltwee	idem
C4x+	C4 met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4*	dubbelvier met stuurman	idem
4x	dubbelvier zonder stuurman	vier roeiers

Tabel 1 Boottypen - scullboten

Boordboten

C2+	C2 met stuurman	twee roeiers en een stuurman
2-	twee zonder stuurman	twee roeiers
C4+	C4 met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4+	vier met stuurman	idem
4-	vier zonder stuurman	vier roeiers
8+	acht	acht roeiers en een stuurman

Tabel 2 Boottypen – boordboten



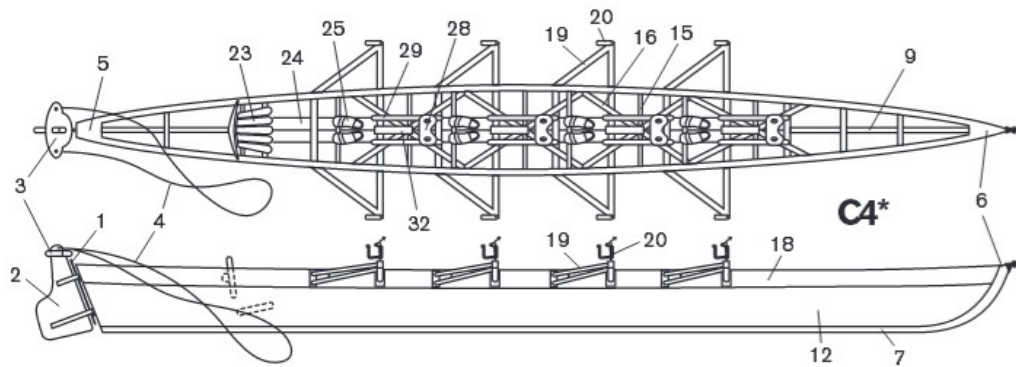
1.3.2. Namen van onderdelen van boten en riemen

Onderdelen in **vetdruk** worden ook elders in dit reglement gebruikt.

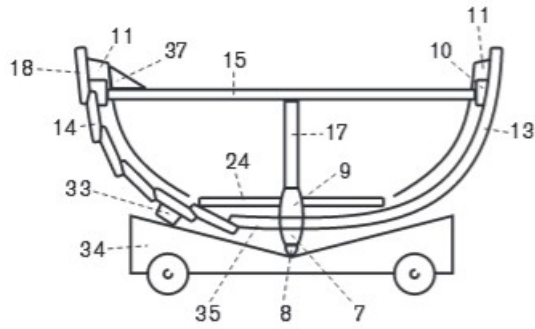
1. Roerpen	14. Overnaadse gang	27. Pen of vleugelmoer
2. Roer(blad)	15. Bint of dwarshout	28. (Rol) bankje
3. Roerjuk	16. Diagonaallatten	29. Slidings
4. Stuurtoew	17. Stut, pilaartje, of mannetje	30. Voorstops
5. Achterstev	18. Gang- of dolboord	31. Achterstops
6. Boeg en -bal	19. Rigger	32. Opstapplankje
7. Kiel	20. Dol	33. Kimkiel
8. Kielbeslag/ glijstrip	21. Overslag	34. Karretje
9. Binnenkiel	22. Dolpen	35. Zandstrook
10. Lijfhout of grundel	23. Stuurstoel of -plaats	36. Hoofdspant
11. Spant	24. Buikdenning	37. Knietje
12. Huid	25. Voetenbord	
13. Gladde huid	26. Spoorstok	

Tabel 3 Onderdelen van een C4

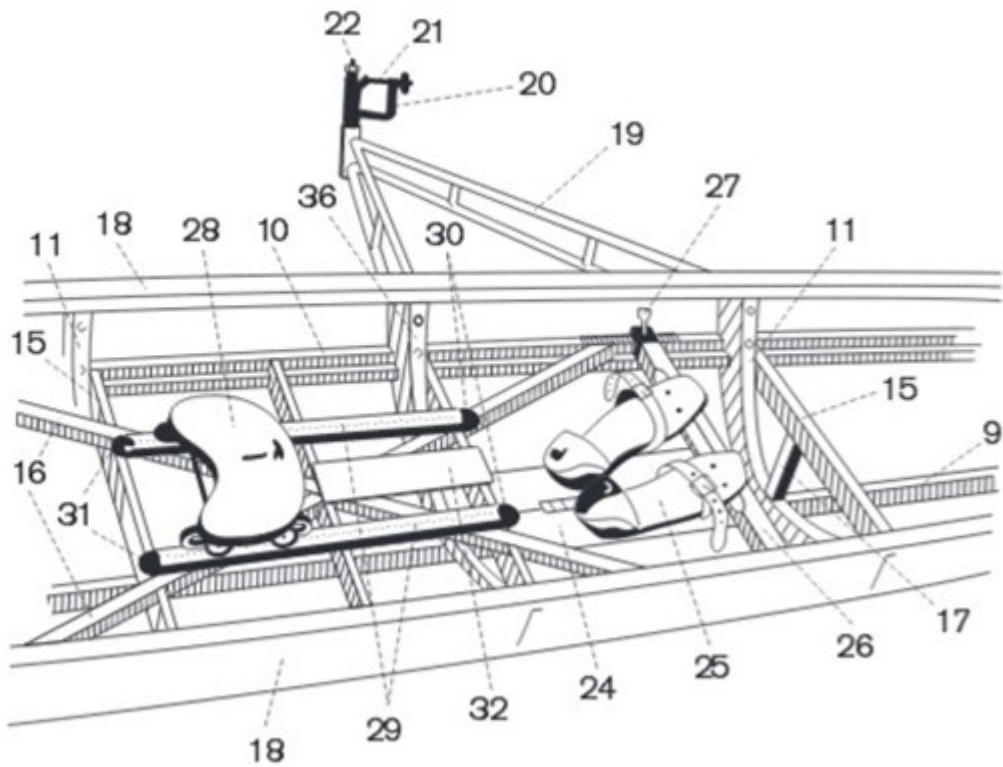
Gladde boten hebben daarnaast een achter- en een voortaft en een waterkering.



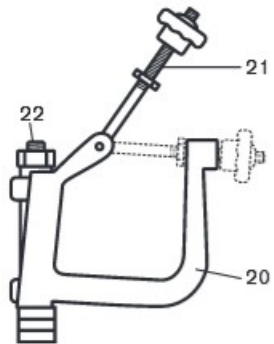
Afbeelding 1 Onderdelen van een boot, boven- en zijaanzicht



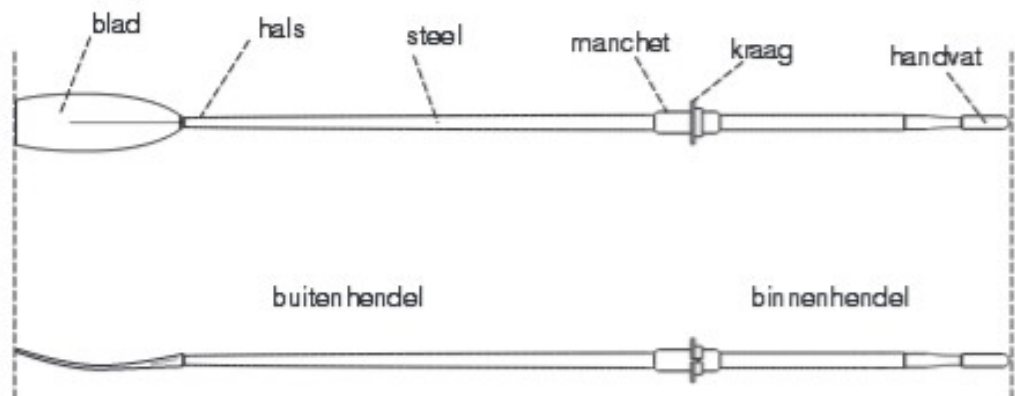
Afbeelding 2 Onderdelen van een boot, doorsnede



Afbeelding 3 Onderdelen van een roeiplaats



Afbeelding 4 Onderdelen van een dol



Afbeelding 5 Onderdelen van een riem



1.4. Het gebruik van de boten

1.4.1. Bootcategorieën

Er zijn vier categorieën boten, te weten:

- Categorie 1: aangeduid met de kleur geel, voor skiff 1/wherry 1/C1/giek 1
- Categorie 2: aangeduid met de kleur groen, voor skiff 2/wherry 2/giek 2
- Categorie 3: aangeduid met de kleur blauw, voor skiff 3/giek 3
- Categorie 4: aangeduid met de kleur rood, MPB-boten/wedstrijdboten

Boten uit categorie 4 vallen buiten het examensysteem en kunnen door het bestuur aan (wedstrijd)roeiers tijdelijk toegewezen worden. MPB staat voor "Met Permissie Bestuur". Die boten mogen alleen op de wijze, zoals die door het bestuur is vastgesteld, gebruikt worden. Er moet echter naar gestreefd worden het vereiste examen te halen als men in bepaalde boten wil roeien/sturen.

1.4.2. Inschrijven boten en ergometers in de Boten Inschrijf Module (BIM)

Een handleiding voor het gebruik van BIM is te vinden op de website. Voor het gebruik van BIM gelden de onderstaande regels:

- Boten mogen op z'n vroegst drie dagen voorafgaand aan het roeien worden ingeschreven.
Uitzonderingen:
 - Voor het afleggen van een examen mag de roeier met permissie van het bestuur (MPB) vier dagen van te voren worden ingeschreven, onder vermelding van 'examen'.



- Voor dagtochten mag met toestemming van de commissaris seniorenroeien vier dagen van te voren worden ingeschreven.
- Voor meerdaagse tochten mag met toestemming van de commissaris seniorenroeien eerder voor een bepaalde periode gereserveerd worden.
- Boten mogen voor maximaal twee aaneensluitende uren worden ingeschreven.
- Inschrijving moet gedaan worden met volledige naam van de contactpersoon van de desbetreffende ploeg of groep.
- Voor officiële clubtochten reserveert de commissaris seniorenroeien.
- Wanneer voor een bepaald gebruik voorafgaande toestemming vereist en verkregen is van het bestuur, dient bij de inschrijving te worden vermeld van wie MPB is verkregen.
- Indien een ingeschreven boot een kwartier na het begin van de inschrijving nog niet door de inschrijver(s) wordt gebruikt, is deze weer vrij.
- Boten moeten passen bij je gewicht (zie BIM). Denk aan zware roeiers die maar in een beperkt aantal boten kunnen roeien. Schrijf daarom niet nodeloos een boot in uit een zwaardere gewichtscategorie.
- Als je geen gebruik gaat maken van een gereserveerde boot, verwijder dan je inschrijving uit BIM. Andere roeiers kunnen de boot dan weer inschrijven.

Let op: voor speciale roosters met betrekking tot het toegewezen gebruik van boten in de winter- en zomerperiode gelden ten dele andere regels.

1.4.3. Materiaalbesef

Onze kostbare vloot dient te worden behandeld zoals in bijlage A (Materiaalbehandeling) en in bijlage C (Commando's) is beschreven.

- De roeiers en de stuurman of –vrouw (hierna: stuur) moeten in het bezit zijn van die bevoegdheden die voor de te gebruiken boot vereist zijn (zie paragraaf 2.3).



-
- De boten dienen na gebruik schoongemaakt en op hun eigen plaats in de loods teruggelegd te worden.
 - Een boot mag na gebruik alleen aan het vlot blijven liggen indien:
 - de drukte op het vlot dit toelaat én
 - de boot direct wordt overgenomen. Er blijft een bemanningslid bij de boot totdat de boot is overgenomen.
 - Elke boot is uitgerust met eigen bankje(s) en riemen; verwisselen daarvan is niet toegestaan. Ook het lenen van materialen of onderdelen van een andere boot is niet toegestaan.
 - Een kleine reparatie kan zo nodig zelf verricht worden met gereedschap en materiaal dat je onderaan de trap naar de botenloods vindt.

1.4.4. Wat te doen bij schade

- Een defect of schade moet direct na het gebruik in het digitale schadeboek (te vinden in BIM) worden gemeld. Verschaf zo veel mogelijk relevante informatie over de toedracht.
- Grote(re) schades, waardoor een boot uit de vaart genomen moet worden, dienen naast een melding in BIM óók per mail direct aan de materiaalcommissaris te worden doorgegeven. Zie de website voor contactgegevens.
- Verzamel kapotte onderdelen na een schade of aanvaring en geef deze af bij de materiaalcommissaris, -commissie of bij iemand anders van het bestuur.
- De leden zijn aansprakelijk voor door hun schuld ontstane schade tot een bepaald maximum. Dit is geregeld in het Huishoudelijk Reglement.
- Leden mogen nooit op eigen gezag reparaties aan boten verrichten of veranderingen in boten aanbrengen. Wensen daartoe dienen met de materiaalcommissaris overlegd te worden.



1.5. Vaarregels

1.5.1. Binnenvaartpolitiereglement

Vaarregels zijn te vinden in het Binnenvaartpolitiereglement (het BPR). Het BPR geldt op alle Nederlandse binnenwateren, met uitzondering van de Rijn en enkele vertakkingen daarvan. Zie bijlage B1 voor handreikingen over de toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement.

Roeiers en stuurlieden van De Hunze worden geacht de regels, tekens, lichten en geluidsseinen uit deze bijlage te kennen en toe te passen. De belangrijkste gedragsregel op het water ligt besloten in het begrip 'goed zeemanschap' (artikel 1.04, van het BPR). Dat artikel bepaalt dat de schipper [lees: de stuurman of – vrouw] ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in het BPR, alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt is geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

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

In de praktijk betekent dit, onder meer:

- Dat je onder alle omstandigheden je kalmte bewaart.
- Dat je je gezonde verstand gebruikt.
- Dat je beseft dat voorrang geen 'recht van nemen' is, maar wel 'plicht van geven'.
- Dat je een eenmaal gekozen koers aanhoudt zolang er geen reden is om ervan af te wijken.
- Dat je anticipeert, voorzichtig manoeuvreert en een eventuele koerswijziging geleidelijk en duidelijk uitvoert.



1.5.2. Vaarregels: De Hunze

Om het roeverkeer bij het vlot, in de Zuiderhaven en op het Noord-Willemskanaal soepel en vlot te laten verlopen heeft De Hunze enkele eigen vaarregels geformuleerd.

1.5.2.1. Voorrang

- Vertrekkende boten hebben voorrang op aankomende boten om congestie op het vlot te voorkomen.
- Van en naar De Hunze: roeiers die op weg zijn naar De Hunze hebben voorrang op roeiers die van De Hunze af roeien.
- Op het Noord-Willemskanaal geldt bij de bruggen dat de vaarrichting zuid → noord (Haren → Groningen) voorrang heeft.
- Geef voorrang aan Gyas-ploegen die duidelijk aanstalten maken om aan te leggen bij hun botenhuis aan het Noord-Willemskanaal.

1.5.2.2. Zichtbaarheid

Het is de eigen verantwoordelijkheid van roeiers en stuurlieden om kleding te dragen die in alle omstandigheden goed zichtbaar is voor andere gebruikers van het vaarwater.

De Hunze bevordert zichtbaarheid van haar leden op het water. Daartoe stelt zij ten minste Hi-Visibility hesjes beschikbaar voor gebruik door skiffeurs, de boegroeier en de slagroeier (of de boegroeier en de stuurman/ -vrouw). De hesjes kunnen worden geleend telkens voor de duur van één outing.

1.5.2.3. De Zuiderhaven (de kom voor De Hunze)

Om het roeverkeer in de Zuiderhaven soepel te laten verlopen, geldt het volgende:

- Een aankomende Hunze-boot uit de richting van de Emmabrug of de Eelderbrug dient bakboordwal te houden, te roeien richting Museumbrug en vervolgens halend of strijkend aan te leggen.



- Een vertrekkende Hunze-boot dient bakboord richting Eelderbrug te houden.
NB: hiermee houd je je niet aan de BPR-regels. Bij aanwezigheid van beroeps- of pleziervaart in de Zuiderhaven moet je “schipperen”.
Gebruik je gezonde verstand, wees voorzichtig en besef dat je medewatergebruikers verwachten dat je stuurboordwal houdt.
- Zwemmers moeten voldoende afstand van (roei)boten en andere gebruikers van het vaarwater, zodat anderen niet worden gehinderd.
- Passeer vissers met begrip.

1.5.2.4. Noord-Willemskanaal

Voor het varen op het Noord-Willemskanaal zijn met Gyas en Aegir de volgende regels overeengekomen, die grotendeels corresponderen met de algemeen geldende scheepvaartregels:

- Altijd stuurboordwal houden.
- Geef aan oplopende ploegen onbelemmerd passeerruimte.
- Vaar rustig langs het botenhuis van Gyas.
- Wanneer meerdere ploegen sparren: de coaches moeten zich er tevoren van verzekeren dat er ruimte voor is.
- Zorg ervoor dat roeiers geen hinder van elkaar ondervinden.

1.5.2.5. Stadje rond

Een rondje door de diepenring wordt met de wijzers van de klok mee geroeid, dus eerst onder de Museumbrug door in de richting van de Noorderhaven en zo verder.

1.5.2.6. Toertochten buiten de stad

Toertochten worden bij De Hunze in het algemeen geroeid in wherry's, C-vieren of C-tweeën. Hieronder volgen enkele regels die bij het maken van toertochten buiten de stad in acht genomen moeten worden.



Aanleggen

- Zoek altijd een goede en veilige ligplaats voor de boten (let op dat de boot niet op onder water staande paaltjes ligt te "rijden").
- Zorg dat de riemen, dollen en riggers niet tegen de wal in de verdrinking komen.
- De riemen aan de waterkant moeten bij het verlaten van de boot zodanig in de boot worden gelegd dat ze niet uitsteken en niet door de dol weer in het water kunnen glijden (eventueel op de wal leggen).
- De boot moet goed worden vastgelegd

Sluizen

Aanwijzingen van het sluispersoneel worden opgevolgd. Soms heeft het personeel niet voldoende aandacht voor het moeilijke manoeuvreren en de wankele positie van de roeiboten.

Overleg vooraf met de sluismeester is verplicht. Bij een sluis die op afstand wordt bediend gebeurt dit bijvoorbeeld wanneer de roeiers met behulp van een drukknop aangeven geschut te willen worden. Zo nodig geeft een sluismeester dan instructies via het luidsprekersysteem.

Als alleen roeiboten worden geschut

- Als er voldoende ruimte is kan de boot vrij in de sluis blijven liggen en door de bemanning op de plaats worden gehouden.
- Bij minder plaats: aan één boord geslipt aan de sluiswand gaan liggen en vasthouden aan de aanwezige stangen of grepen, waarbij gedacht moet worden aan het veranderende waterniveau. Meerdere boten kunnen weer aanleggen naast deze boot.
- Niet te dicht bij de sluisdeuren liggen.
- De boten varen één voor één de sluis binnen en liggen niet te dicht op elkaar. De sluis wordt op dezelfde manier verlaten.



- Bij zelfbedieningssluizen: let goed op de lichten. Het kan voorkomen dat de lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening zijn geplaatst:
 - sluis in bedrijf (lichten aan één zijde):
 - rode lamp: in- of uitvaart verboden
 - rode en groene lamp: invaart verboden, wordt aanstonds toegestaan
 - groene lamp: invaart toegestaan
 - sluis buiten bedrijf (lichten aan één zijde):
 - twee rode lampen: invaart verboden
 - twee groene lampen: doorvaart toegestaan, sluis staat aan beide zijden open

Als roeiboten samen met grotere schepen worden geschut

- Roeiboten varen als laatste de sluis binnen.

De effecten van schroefwater nopen daarnaast tot het hanteren van de onderstaande regels:

- Kies ligplaats op voldoende afstand van grote schepen.
- Houd bij het uitvaren ruim afstand van grote schepen.

1.5.3. Vaarregels: andere roeiverenigingen

Verdiep je vóór vertrek in de vaarregels die door de betreffende roeivereniging ter plaatse worden gehanteerd.

In de stad Groningen is de A.G.S.R. Gyas voornamelijk actief op het Noord-Willemskanaal, zie paragraaf 1.5.2.4. Daarnaast is de G.S.R. Aegir voornamelijk actief op het Winschoterdiep.



1.6. Vaarverboden

Als er een vaarverbod wordt afgekondigd door het bestuur, dan staat dit bovenaan op de website, evenals de actuele weersinformatie. Een vaarverbod kan worden ingesteld:

- als er een evenement plaatsvindt. Zoals bijvoorbeeld tijdens dodenherdenking, de sinterklaasintocht of een wedstrijd rondom het gebouw.
- als de actuele weersituatie of korte termijn weersverwachting aanleiding geeft om vanwege de veiligheid voor roeier en materiaal het roeien tijdelijk te verbieden.

De Hunze kent twee type vaarverboden:

1. Algemeen vaarverbod

Dit geldt voor alle boten van De Hunze.

2. Vaarverbod hout:

- Dit geldt voor alle boten die van hout zijn en het geldt ook voor boten met een houten binnenwerk. Dit vaarverbod geldt als het overdag vriest en vanaf 14.00 uur als er nachtvorst wordt verwacht.

Als het bestuur géén vaarverbod heeft afgekondigd, dan kan er tóch een vaarverbod gelden. Hierna volgt een niet-limitatieve opsomming van omstandigheden:

- als het te donker is of 's nachts (een half uur ná zonsondergang tot een half uur vóór zonsopgang).
- Boven windkracht 6.
- Bij onweer
- Bij dichte mist met zicht minder dan 200 meter.
- Bij ijsgang.



- Bij gebruik van houten boten, dus boten met een houten huid en/of houten binnenwerk is het daarnaast ook verboden uit te varen bij temperaturen onder 0° Celsius

Neem naast de actuele weersituatie ook kennis van de weersverwachtingen om te kunnen bepalen of het veilig is om het water op te gaan.

1.7. De toegang tot het botenhuis

- In beginsel hebben alleen leden en cursisten toegang tot het botenhuis.
- Vraag onbekenden die aanbellen wat zij komen doen voordat jij hen binnenlaat.
- Tussen 24.00 – 6.00 uur mag het gebouw niet worden betreden vanwege het geactiveerde alarm.
- Elk lid moet een zogenoemde “toegangsdruppel” in bruikleen nemen. De druppel blijft eigendom van de vereniging en dient na beëindiging van het lidmaatschap weer ingeleverd te worden, waarna terugbetaling van de borgsom plaatsvindt.
- Neem de druppel mee als je gaat roeien, want hiermee is de meest zuidelijke loodsdeur te openen als alle loodsdeuren gesloten zijn.
- Na verlies/diefstal/beschadiging van de druppel is elk lid verplicht dit direct te melden bij de secretaris van het bestuur en een nieuwe druppel aan te vragen.
- De leden die zich op het botenhuis bevinden, dienen er zorg voor te dragen dat geen vernielingen worden aangericht en alles in nette staat wordt achtergelaten.
- Als er geen boten meer uit zijn dan wordt het vlot opgeruimd en worden de loodsdeuren gesloten, door degenen die als laatsten hebben aangelegd.
- Bij vertrek dienen alle lichten uitgeschakeld en ramen gesloten te worden. Dit geldt ook voor de deuren:
 - balkondeuren sluiten (hefboom omhoog);
 - schragen etc. naar binnen brengen en de loodsdeuren sluiten;
 - voordeur sluiten;



-
- schuifdeur van het fietsenhok sluiten (controleer of de deur op slot zit).

Waarschuwing:

In de kleedkamer nooit goederen van waarde achter laten (de vereniging aanvaardt geen aansprakelijkheid voor vermiste goederen).

In de botenloods bevinden zich "kluisjes" die vrij gebruikt mogen worden. In de kleedkamers bevinden zich huurkluisjes (opgave voor gebruik bij de secretaris).



Hoofdstuk 2 Examenreglement

2.1. Inhoud en doel

Het examenreglement gaat over de volgende onderwerpen:

- De examenniveaus;
- Rechten die aan behaalde examens ontleend kunnen worden.
- Afname van examens;
- Exameneisen.
- (Oud-)leden van een roeivereniging (“zij-instromers”).

Het doel is dat iedereen met veel plezier en verantwoord op een veilige manier gebruik kan maken van ons kostbare materiaal! Door meer examens af te leggen kun je gebruik maken van steeds beter materiaal.

2.2. De theorie- en praktijkexamens

Er zijn twee theorie-examens, theorie 1 (hierna: T-1) en theorie 2 (hierna: T-2).

Daarnaast zijn er elf praktijkexamens. De praktijkexamens kunnen worden onderverdeeld in acht roei-examens en drie stuurexamens. Daarnaast kunnen de praktijkexamens worden gecategoriseerd naar de verschillende niveaus, hetgeen hieronder in een tabel is weergegeven.

betreft niveau	scullboten	boordboten	wherry's
1	skiff 1/ C1	giek 1	wherry 1
2	skiff 2	giek 2	wherry 2
3	skiff 3	giek 3	-

Tabel 4 niveau en type van De Hunze-roei-examens

De drie stuurexamens zijn gekoppeld aan de graden kleine s, midden-s en grote-S.



Naarmate men meer examens heeft afgelegd, nemen de mogelijkheden om in verschillende boten en zonder begeleiding te roeien toe. Bij het bestuur en de examencommissie is bekend welke leden in het bezit zijn van welke roeigraden. Een overzicht van behaalde examens wordt ten minste jaarlijks verstrekt.

2.3. Rechten te ontlenen aan behaalde examens

Het behalen van een examen geeft roeiers de bevoegdheid om te roeien in een boot van een bepaalde categorie (zie paragraaf 1.4.1). In de botenloods hangt een lijst met een overzicht van de boten en de categorieën waarin zij vallen. De categorie waarin een boot valt is tevens aangegeven d.m.v. een gekleurde sticker op de boot. Ook in BIM is het onderscheid in kleuren terug te vinden. Op de volgende pagina is een tabel opgenomen.



niveau 1

wherry 1	gestuurde scullgeriggerde boten uit de gele categorie.
C1	gestuurde scullgeriggerde boten uit de gele categorie, ongestuurde C1s en scullgeriggerde C2-en
skiff 1	scullgeriggerde boten uit de gele categorie
giek 1	gestuurde boordgeriggerde boten uit de gele categorie
kleine s	sturen in alle boottypes behalve achten en gladde vieren

niveau 2

skiff 2	scullgeriggerde boten uit de groene categorie
wherry 2	gestuurde scullgeriggerde boten uit de groene categorie
giek 2	gestuurde boordgeriggerde boten uit de groene categorie
midden-s	sturen in alle boottypes behalve achten

niveau 3

skiff 3	scullgeriggerde boten uit de blauwe categorie
giek 3	boordgeriggerde boten uit de blauwe categorie
grote-S	sturen in alle boottypes

Tabel 5 De rechten die ontleend kunnen worden aan het behalen van examens

Het bovenstaande geldt met dien verstande dat:

- De boeg van een (C)2(x)- of (C)3x- over kleine s dient te beschikken.
- De boeg van een 4(x)- over grote-S dient te beschikken.

2.4. Afname van examens

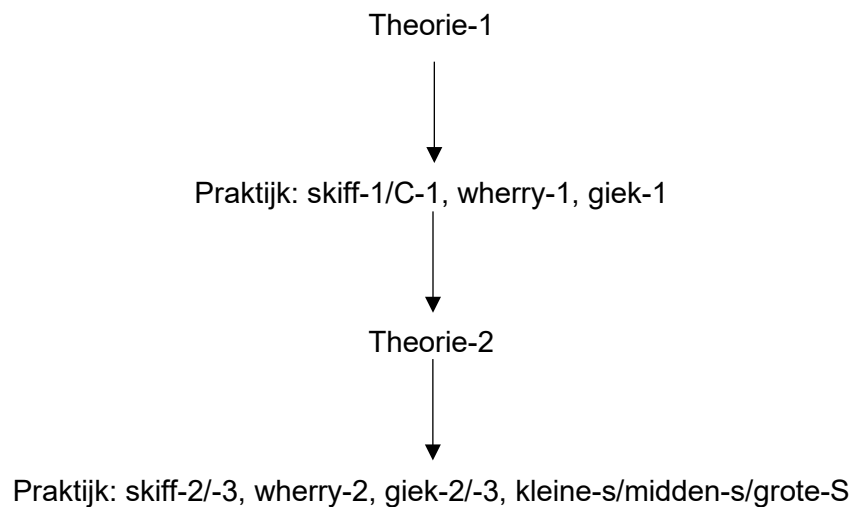
2.4.1. Coördinatie door de examencommissie

De examencommissie coördineert de afname van de examens. De planning daarvan wordt op de website gepubliceerd. De examens worden afgenomen door de leden van de examencommissie. De theorie-examens (T-1 mondeling en T-2 schriftelijk) worden zo mogelijk gepland op dezelfde dag als het praktijkexamen.



2.4.2. Volgorde waarin examens worden afgelegd

Na het behalen van Theorie-1 en een niveau-1 examen volgt het Theorie-2 examen. Wanneer je dat hebt gehaald mag je zelfstandig buiten de bruggen roeien (om te oefenen) en elk stuurexamen of roeiv niveau 2-3 (in de voorgeschreven volgorde) afleggen.



Afbeelding 6 Volgorde waarin de examens kunnen worden afgelegd

2.4.3. Materiaal waarin het examen wordt afgelegd

2.4.3.1. Niveau 1

Het examen:

- Skiff 1 wordt afgelegd in een skiff uit de gele categorie.
- C1 wordt afgelegd in een C1 of een coastal.
- Wherry 1 wordt afgelegd in een wherry of een C2x+.
- Giek 1 wordt afgelegd in een C2+ of een C4+.
- Kleine-s wordt afgelegd in een wherry



2.4.3.2. Niveau 2

Het examen:

- Skiff 2 wordt afgelegd in een skiff uit de gele S1 categorie.
- Wherry 2 wordt afgelegd in een wherry of C2x+.
- Giek 2 wordt afgelegd in een 4+ uit de groene G2 categorie.
- Midden-s wordt afgelegd in een gladde vier.

2.4.3.3. Niveau 3

Het examen:

- Skiff 3 wordt afgelegd in een skiff uit de groene S2 categorie.
- Giek 3 wordt afgelegd in een twee zonder uit de blauwe G3 categorie.
- Grote S wordt afgelegd in een 8+.

2.4.4. Tips ter voorbereiding

- De vragen van het mondelinge T1 en schriftelijke T2 examen kun je vinden op de website.
- Op de website kun je meer lezen over de gang van zaken. Zie bijlage H voor de beoordelingscriteria.
- Neem vragen en mogelijke antwoorden door met andere kandidaten, met ervaren roeiers of een coach zodat de informatie voor jou gaat 'leven'.



2.5. Exameneisen

2.5.1. Theorie-examens

Hierna worden de slagingscriteria per niveau weergegeven.

2.5.1.1. Theorie 1

Er wordt kennis verwacht van dit roei- en examenreglement inclusief de bijlagen A, B1, G1 en G2.

2.5.1.2. Theorie 2

Er wordt kennis verwacht van dit roei- en examenreglement met uitzondering van de bijlagen E, F en H.

NB: Hoewel de bijlagen E (over de roeibeweging) en F (over Foutencorrectie en voorkomen van blessures) niet behoren tot de examenstof, is het lezen en bespreken ervan wel van belang. Temeer wanneer je instructie gaat geven!

2.5.2. Roei-examens

Roei-examens worden beoordeeld aan de hand van vier criteria:

- Criterium 1: De beheersing van de roeibeweging.
- Criterium 2: Kennis van de commando's.
- Criterium 3: De kunst van het aanleggen.
- Criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal.

2.5.2.1. Niveau 1 (skiff 1, giek 1, wherry 1)

Bij het wegroeien hoeft men nog niet in staat te zijn zelfstandig uit te zetten.



Criterium 1: De beheersing van de roeibeweging

Om te slagen moet de roeibeweging van de geëxamineerde aan een basaal niveau voldoen:

- Zo ontspannen dat de boot net onder controle is.
- Zodanig coördineren dat er geen onverwachte bewegingen zijn.
- Zodanige handlevoering dat de boot onder controle is.
- De stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier een minimale kans op blessures heeft.
- Het halen en strijken moet zodanig gaan dat de boot redelijk onder controle is.

Criterium 2: Kennis van de commando's

Om te slagen moet de geëxamineerde de volgende vijf basiscommando's kunnen uitvoeren ((zie bijlage C):

- “slagklaar maken..... slagklaar....af”;
- “laat.....lopen”;
- “(bb/sb) houden” en “(bb/sb) stoppen”;
- “bb/sb strijken.... nu”
- “over bb/sb rond.... nu”

Criterium 3: De kunst van het aanleggen (niet voor wherry 1 en giek 1)

De geëxamineerde heeft de keuze tussen halend of strikend aanleggen. Belangrijk is dat de roeier zichzelf corrigeert en opnieuw begint als hij ziet aankomen dat het niet gaat lukken. Liever dát, dan een aanvaring.

Om te slagen moet de geëxamineerde:

- onder de juiste hoek van ca. 30° aankomen.
- houden op het juiste moment, 3-5 halen van het vlot.
- het blad aan de walzijde met de bolle kant naar beneden draaien en dat op het vlot leggen.
- zich zelfstandig naar de kant kunnen trekken nadat is aangelegd.



In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examinator. Pas bij een derde ingreep wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de geëxamineerde gezakt.

Criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal

Aandachtspunten bij de veiligheid op het water zijn dat de geëxamineerde:

- geregeld omkijkt en rekening houdt met het overige waterverkeer.
- de vaarregels in acht neemt.
- stuurboordwal houdt.
- de boot evenwijdig positioneert ten opzichte van eventuele golven, om bij hoge golfslag te voorkomen dat de golven de boot in rollen doordat ze 'door midden worden gesneden'.

Aandachtspunten bij de behandeling van het materiaal zijn dat de geëxamineerde:

- voldoende oplet bij het in- en uitbrengen van de boot, waarbij hij op de riggers let.
- de riemen naar buiten brengt met de bladen naar voren, zodat hij zicht houdt op de kwetsbare delen.
- de ontluchtungskleppen na het roeien heeft geopend.
- de skiff van beneden naar boven heeft afgedroogd om te voorkomen dat de skiff van de schraag wordt geduwd.

2.5.2.2. Niveau 2 (skiff 2, giek 2, wherry 2)

Om skiff 2 te kunnen doen is het voor beginnende roeiers aan te raden minstens 20 keer onder begeleiding een lange afstand buiten de bruggen in een skiff te hebben geroeid. Men moet zelfstandig uit kunnen zetten.



criterium 1: De beheersing van de roeibeweging

Om te slagen moet de roeibeweging van de geëxamineerde aan een redelijk niveau voldoen:

- Zo ontspannen dat de boot redelijk goed onder controle is.
- Zodanig coördineren dat er geen duidelijke verstoringen zijn.
- Zodanige handlevoering dat er watervrij geroeid kan worden.
- De stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier in principe geen kans op blessures heeft.
- Het halen/strijken moet zodanig gaan dat de boot onder controle is.
- De koppeling moet zodanig zijn dat er sprake is van een redelijk effectieve voortstuwing.
- De verhouding halen:rijden moet redelijk goed zijn

criterium 2: Kennis van de commando's

Om te slagen moet de geëxamineerde alle commando's uit bijlage C kunnen uitvoeren.

criterium 3: De kunst van het aanleggen (alleen voor skiff 2)

Zie onder niveau 1. In aanvulling daarop dient de geëxamineerde het aanleggen met groter zelfvertrouwen en betere controle uit te voeren dan bij skiff 1. De geëxamineerde moet zowel halend als strijkend aan kunnen leggen. Bij een tweede ingreep door de examinerator bij het aanleggen wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de geëxamineerde gezakt.

criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal

Zie onder skiff 1. Bovendien wordt gekeken of de vaarregels worden toegepast.

Aandachtspunten bij de behandeling van het materiaal:

Zie skiff1/wherry 1/giek 1. In aanvulling daarop wordt bij dit examen ook gekeken naar de tiltechniek.



2.5.2.3. Niveau 3 (skiff 3, giek 3)

Criterium 1: De beheersing van de roeibeweging

Om te slagen moet de roeibeweging van de geëxamineerde aan een hoog niveau voldoen:

- Zo ontspannen dat de boot goed onder controle is.
- Zodanig coördineren dat er geen verstoringen zijn.
- Zodanige handlevoering dat er watervrij en met goede balans geroeid kan worden.
- De stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier in principe geen kans op blessures heeft.
- Bij het halen/strijken moet de boot volledig onder controle zijn.
- De koppeling moet zodanig zijn dat er sprake is van een effectieve voortstuwing.
- De verhouding halen:rijden moet goed zijn

Dit alles moet men zowel in laag als hoog tempo en met ongedraaid blad beheersen.

Criterium 2: Kennis van de commando's

Zie onder niveau 2, in aanvulling daarop: de geëxamineerde kan een noodstop maken. Daarnaast moet men goed kunnen reageren op aanwijzingen van de coach en diverse oefeningen kunnen uitvoeren, zoals balansoefeningen (eerste, tweede en derde stop).

Criterium 3: De kunst van het aanleggen

Zie onder skiff 2, met dien verstande dat in het geval een aanvaring dreigt en wordt ingegrepen door de examinerator het aanleggen als onvoldoende wordt beschouwd en de geëxamineerde voor het examen is gezakt.

Criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal.

Zie onder skiff 2.



2.5.3. Stuurexamens

Stuurexamens worden beoordeeld aan de hand van vier criteria:

- Criterium 1: De presentatie.
- Criterium 2: Kennis van de commando's.
- Criterium 3: De kunst van het aanleggen.
- Criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal.

2.5.3.1. Niveau 1 (kleine-s)

Criterium 1: De presentatie

De presentatie moet aan een basaal niveau voldoen. Om te slagen moet de geëxamineerde:

- op redelijk luide en duidelijke toon spreken, zonder te veel aarzelingen, zodat de roeiers de commando's direct kunnen opvolgen.
- met enig overwicht spreken, zodat de roeiers uitvoeren wat gevraagd wordt.
- met enige stilte tussen een waarschuwings- en een uitvoeringscommando, zodat de roeiers voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de uitvoering van het commando.

Criterium 2: Kennis van de commando's

Om te slagen moet de geëxamineerde de commando's genoemd bij niveau 2 minimaal redelijk beheersen. Verwacht wordt dat de stuur een noodstop kan laten uitvoeren.

Criterium 3: De kunst van het aanleggen

Zie onder niveau 2, met dien verstande dat strijkend aanleggen geen vereiste is bij kleine-s. In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examinerator om deze aanvaring te voorkomen. Bij de tweede ingreep wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.

Criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal

Zie onder skiff 2. In aanvulling daarop wordt erop gelet dat de geëxamineerde voldoende rekening houdt met de wind en de roeiers.



2.5.3.2. Niveau 2 (midden-s)

criterium 1: De presentatie

Zie kleine-s.

criterium 2: Kennis van de commando's

Om te slagen moet de geëxamineerde de commando's genoemd bij skiff 2 minimaal voldoende beheersen. Verwacht wordt dat de stuur een noodstop kan laten uitvoeren.

criterium 3: De kunst van het aanleggen

Zie kleine-s.

criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal

Zie kleine-s.

2.5.3.3. Niveau 3 (grote-S)

criterium 1: De presentatie

De presentatie moet aan een hoog niveau voldoen. Om te slagen moet de geëxamineerde:

- op luide en duidelijke toon spreken en zonder aarzelingen, zodat de roeiers de commando's direct kunnen opvolgen.
- met overwicht spreken, zodat de roeiers uitvoeren wat gevraagd wordt.
- met voldoende stilte tussen een waarschuwings- en een uitvoeringscommando spreken, zodat de roeiers tijd hebben om zich voor te bereiden op de uitvoering van het commando.

criterium 2: Kennis van de commando's

Zie skiff 2. In aanvulling daarop moet de geëxamineerde de commando's goed beheersen, inclusief een noodstop. Daarnaast moet de geëxamineerde de commando's, nodig voor het in- en uitbrengen van de boot en de commando's voor het veilig passeren van de bruggen goed beheersen.



criterium 3: De kunst van het aanleggen

Zie kleine-s. In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examiner om deze aanvaring te voorkomen. In dat geval wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.

criterium 4: Veiligheid op het water en de behandeling van het materiaal

Zie kleine-s.

2.6. (Oud-)leden van een roeivereniging (“zij-instromers”)

Nieuwe leden met aantoonbare roeiervaring op (inter)nationaal wedstrijd niveau krijgen bij aanvang van het lidmaatschap de roeigraad toegekend waarin zij uitkomen op wedstrijden.

Andere nieuwe leden die reeds bij een andere vereniging hebben geroeid, hoeven – op afspraak – alleen te laten zien wat ze kunnen aan een lid van de examencommissie, het zogenoemde ‘voorroeien’. Voorroeien kan scullend en/ of boordroeënd. Als nieuw lid regel je het voorroeien zelf. Stuur hiervoor een e-mail naar de examencommissie.

Voor een stuurbevoegdheid moet in beginsel een examen worden afgelegd.



Bijlage A Materiaalbehandeling

In het algemeen geldt: ga voorzichtig om met het materiaal en laat geen boten onbeheerd achter aan het vlot!

1. De boot uitbrengen

a. Voorbereiding

De losse onderdelen van een boot worden bij het uitbrengen eerst naar buiten gebracht en op de schuine zijde van het vlot gelegd (walzijde):

- Het afneembaar aangehangen roer (zie p. 87).
- Riemen: de riemen worden met het blad naar voren gedragen. Kijk uit dat je nergens tegenaan stoot. De riemen worden op het vlot gelegd met het blad boven het water.

b. Tillen

In het algemeen geldt:

- Til vanuit de benen, met een rechte rug.
- Tillen met teveel mensen is beter dan met te weinig.
- Elke boot heeft delen waaraan wél mag worden getild én delen waaraan níét mag worden getild:
 - **Wel** mag worden getild aan:
Voorpunt;
achterpunt;
spanten en binten.
 - **Niet** mag worden getild aan:
Voetenbord;
stuurstoel;
slidings
diagonaallatten
riggers.



- c. Dragen
- Het materiaal mag nergens tegenaan stoten.
 - Een boot op een karretje met zwenkwielen kan naar het vlot gereden worden. Karretjes worden teruggereden voor de aanvang van de outing.

boottype	draagwijze
skiff	Een skiff wordt altijd door twee personen getild: één persoon tilt bij de boegbal, één persoon tilt de boot aan de draagstang of aan beide boorden (eventueel kan één persoon de boot tillen halverwege de voorsteven en kan de ander tillen halverwege de achtersteven).
dubbeltwee	Een dubbeltwee wordt door ten minste twee personen getild: de roeiers tillen de boot aan voor- en achterzijde van de kuip.
C1 en ongestuurde C2	Wordt door ten minste twee personen getild: de roeiers tillen de boot bij de voor- en achterpunt.
wherry	Een wherry wordt door ten minste drie personen getild: de stuurman of –vrouw (hierna: stuur) staat bij de voorsteven (de boeg), de beide roeiers staan bij de achtersteven.
vieren	Een vier wordt door ten minste vijf personen getild. De roeiers verdelen zich evenredig over de boot. De stuur staat bij het uitbrengen van de boot bij de boeg. Buiten verplaatst hij zich naar de achtersteven om te voorkomen dat de vin beschadigd wordt. Bij het binnenbrengen staat de stuur bij de achtersteven.
achten	Een acht wordt door ten minste negen personen getild. Zie verder hierboven onder “vieren”.

Tabel 6 Draagwijze van de verschillende boottypen



d. In het water leggen

In het algemeen geldt:

- Vóórdat de boot in het water wordt gelegd is het raadzaam om de overslagen te openen aan waterzijde.
- Boten met een inwendige kiel, een vin of een uitwendige kiel zonder beschermingsstrip worden parallel aan het vlot in het water gezet: de roeiers plaatsen hun ene voet aan de rand van het vlot en laten tegelijkertijd de boot in het water zakken. Let op de vin indien aanwezig.
- Boten met een uitwendige kiel met een beschermingsstrip worden op de glijstrip gezet. De roeiers houden de boot recht zodat de huid het vlot niet raakt. De stuurman of –vrouw schuift de boot het water in.
- Om de boot aan het vlot te houden kan deze worden vastgehouden of er kan een schraag over de rigger worden geplaatst. Boten mogen niet onbeheerd worden achtergelaten.

e. Vóór het instappen

- Sluit eventuele ventilatieluiken en -doppen.
- Breng de riem aan de walzijde eerst in de dol. Leg daartoe het smalste gedeelte (de hals) in de dol. Schuif de riem voorzichtig door tot de kraag de dol raakt.
- Draai het blad met de bolle kant omlaag.
- Doe de overslag dicht.
- Breng de riem aan waterzijde met het smalste gedeelte (de hals) in de dol. Leg het blad tegen de dol.
- Bij gestuurde boten met een afneembaar aangehangen roer: breng het roer aan. Maak zo nodig de stuurtouwen los.



2. Instappen

Tijdens het instappen mag de boot de wal niet raken!

- a. Als de boot roeischoenen heeft: controleer of de koorden waarmee de hak van de schoen aan de boot bevestigd is aanwezig zijn en functioneren (hielstrengen of “heelstrings”).
- b. Schuit de riem aan waterzijde uit met het blad plat op het water.
- c. De hand aan waterzijde pakt de riem(en) vast.
- d. De hand aan de walzijde houdt het vlot en eventueel de rigger vast. De voet aan waterzijde wordt op het opstapplankje gezet, de andere voet wordt direct op het voetenbord gezet. De voeten mogen niet op de huid van de boot of op de slidings worden gezet.
- e. Op rustige wijze gaan zitten op het bankje en ook de voet aan waterzijde op het voetenbord plaatsen.
- f. Overslag aan waterzijde dichtdoen.
- g. stand van het voetenbord controleren en zo nodig verstellen. Als daar aanleiding voor is kan dit ook op het water gebeuren = “stellen op het water”. Denk bijvoorbeeld aan drukte op het vlot.

3. Loskomen van het vlot

Dit kan op twee manieren:

- a. Door je te laten afduwen door iemand op het vlot. Geef dan “tegendruk”: met je duim op de kopse kant van de handle duw je richting de walzijde.
- b. Door af te zetten met je hand en uit te zetten met de riem. Dat afzetten kan op twee manieren:
 - Door “loodrecht uit te zetten”: de riem wordt aan de vlotzijde ingetrokken. Vervolgens wordt het blad loodrecht op de wal gezet en wordt de riem terug in de dol geduwd.
 - Door “slippend uit te zetten”: de riem wordt aan de vlotzijde evenwijdig aan de boot in het water gelegd. Daarna worden strijkbewegingen gemaakt (zonder het vlot te raken), totdat de riem loodrecht op de boot gebracht kan worden.



4. Aanleggen

Bij het aanleggen mag de boot het vlot niet raken. Het aanleggen gebeurt door in een hoek van ongeveer 30° op een afstand van ongeveer drie halen klaar te liggen. Vervolgens:

- a. Kom rustig aanvaren.
- b. Hel over naar waterzijde met je lichaamsgewicht (veilig boord).
- c. Doe de riem aan walzijde tijdig omhoog, met de bolle kant naar onderen.
- d. Houd met de riem aan waterzijde, eventueel gevolgd door "stop".

5. Uitstappen

Tijdens het uitstappen mag de boot het vlot niet raken. Voorkom dat de boot wegdrijft na het uitstappen. Houd de boot vast of zet een schraag over een rigger. Boten mogen niet onbeheerd aan het vlot worden achtergelaten.

- a. Maak de overslag aan waterzijde los. Houd daarbij de riem vast met je hand aan de walzijde.
- b. De hand aan waterzijde neemt (bei)de riem(en) over.
- c. De hand aan de walzijde houdt het vlot en eventueel de rigger vast.
- d. De voet aan waterzijde op het opstapplankje plaatsen, op deze voet gaan staan en vervolgens de voet aan de walzijde op de kant zetten.
- e. Begin bij de riem aan waterzijde. Open de overslag aan walzijde indien van toepassing. Schuif (bei)de riem(en) voorzichtig uit de dol(len).
- f. Leg (bei)de riem(en) op de schuine kant van het vlot aan de walzijde, met het blad boven het water.



6. Vóórdat de boot uit het water wordt getild

- a. Bij gestuurde boten: het afneembaar aangehangen roer losmaken, of bij een vast roer, indien nodig, de stuurtouwen vastbinden.
- b. (Als de drukte op het vlot het toelaat): slidings reinigen met papier. Dat papier kan worden gehaald uit de trommel in de loods.
- c. Zet (een) schra(a)g(en) klaar.
- d. Open ventilatieluiken en –doppen.

7. Het uittillen

Zie onder 1, maar dan in omgekeerde volgorde. Draai de boot om en leg de boot met de boordrand op de schragen. De wijze waarop hangt af van het boottype, als volgt:

boottype	plaatsing op (de) schra(a)g(en)
éénpersoonsboten	Eénpersoonsboten kunnen op één schraag worden geplaatst: de boegbal komt op het vlot te rusten en de spantuiteinden liggen op de schraag.
achten	Achten worden op twee schragen van gelijke hoogte geplaatst ter hoogte van roeiplaats 2/3 en 7/8.
andere boten, behalve wherry's	Andere boten worden op twee schragen geplaatst; de spantuiteinden liggen op de schragen.

Tabel 7 Wijze waarop verschillende boottypen op de schragen worden geplaatst

Wherry's liggen op een karretje en komen daarom niet voor in Tabel 7.



8. Schoonmaken

Alle boten moeten altijd worden schoongemaakt vóórdat ze in de loods worden gelegd. Boten die niet (goed) worden schoongemaakt vertonen na verloop van tijd een gelige verkleuring.

Onbehandeld water uit de diepen is niet geschikt voor het schoonmaken van boten. De reden daarvoor is dat het water uit de diepen zuren en venen bevat. Gebruik van dat water doet meer kwaad dan goed. Daarom worden boten met kraanwater gespoeld. Wees zuinig met drinkwater, laat de kraan niet onnodig open.

Het schoonmaken bestaat uit drie stappen: spoelen, schoonmaken en afdrogen.

- a. Spoelen
Spoel de boot na gebruik altijd af met kraanwater uit de tuinslang.
- b. Schoonmaken
Maak de boot schoon met een spons en sop.
Verwijder vettigheid en verkleuring, óók ter hoogte van de waterlijn.
- c. Afdrogen
Zorg ervoor dat er geen zand in de doek zit: dat schuurt en beschadigt de boot.
Droog de boot altijd af, inclusief de dekken/taften!
Wring de dweil uit en hang die op het droogrek.

Let bij het afdrogen op het volgende:

- Eénpersoonsboten die op één schraag liggen droog je van beneden naar boven af. Zo voorkom je dat je de boot van de schraag duwt.
- Er mag geen water in de boot blijven staan.



9. Vóór het binnenbrengen

Voorzie de dollen van alle boten van twee halve tennisballen die verbonden zijn met elastieken koorden (“prundels”), met uitzondering van de boten die op karretjes liggen. Daarmee voorkom je beschadiging van andere boten bij het in- en uitschuiven.

Deze prundels vind je in bakken aan de binnenzijde van de loodsdeuren.

10. Binnenbrengen

Eerst wordt de boot naar binnengebracht, daarna de losse onderdelen.

a. Boot

Als de boot op karretjes met zwenkwielen in de loods ligt, dan kan de boot eventueel op het vlot op de karretjes gelegd worden en dan de loods in worden gereden.

- De boot gaat met de voorsteven eerst de loods in.
- Draag de boot de loods in (zie onder 1).
- Leg de boot op de juiste wijze in de stelling: let altijd op de dolpen(nen) van de eigen- en de bovenliggende boot. Voorkom dat de boot op een rigger steunt. Zorg ervoor dat de boot overal goed op het boord rust.

b. Losse onderdelen

- Bij een afneembaar aangehangen roer: Wikkel het stuurtouw om het roer. Hang het roer op de juiste plaats terug.
- Riemen: Draag de riemen met het blad naar voren de loods in. Hang ze op de juiste plaats terug.



11. Afriggeren voor transport

Denk aan het volgende:

- a. Setjes riggers en eventuele drukstangen dienen elk gebundeld en gelabeld te worden. Bij voorkeur met touw en kaartjes, waarop herkomst (De Hunze) en de bestemming staan.
- b. Moeren op de boot moeten (licht) aangedraaid zijn om lostrillen tijdens transport te voorkomen.
- c. Bankjes uit de boot halen en voor vertrek naar de wedstrijd in een materiaalkist doen. Die kist voorzien van een duidelijk label.
- d. Dolkleppen en ontluchtingsdoppen/ luiken moeten gesloten worden.

12. Botentransport

Neem contact op met de wedstrijd- of materiaalcommissaris over de wensen van de chauffeur die verantwoordelijk is voor het transport. Met behulp van de loopplank worden de boten en het losse materiaal van het vlot, via de betonnen trap, naar de botenwagen gedragen.

Denk aan het volgende:

- a. De boot moet afgeriggerd zijn.
- b. Boten als "afwezig" (laten) markeren in BIM.
- c. Singels (of kratjes of bokjes) moeten opgeladen worden voor gebruik op de bestemming.
- d. Neem zelf banden mee om de boot op locatie vast te kunnen leggen.

13. Aanriggeren ná terugkomst van botentransport op De Hunze

Niet-wedstrijdboten moeten meteen worden aangeriggerd, zodat deze boten zo snel mogelijk weer beschikbaar zijn.



14. Overige onderwerpen

- a. Vóór en ná elke wedstrijd dienen slidings en binnenkant van de boot te worden schoongemaakt.
- b. Aan het eind van het seizoen dient al het materiaal grondig schoongemaakt te worden. Gebruik zacht schoonmaakmateriaal. Verwijder eventuele plakbandresten.



Bijlage B1 Handreikingen over toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement

De inhoud van deze bijlage is met zorg samengesteld. De tekst van het Binnenvaartpolitiereglement is evenwel leidend. Die kun je vinden op:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01/0>

1. Goed zeemanschap

De belangrijkste gedragsregel op het water ligt besloten in het begrip 'goed zeemanschap' (artikel 1.04, van het BPR). Dat artikel bepaalt dat de schipper [lees: de stuurman of -vrouw] ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in het BPR, alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt is geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

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

In de praktijk betekent dit voor de roeier, onder meer, dat je:

- stuurboordwal houdt;
- je bewust bent van de manoeuvreermogelijkheden van je schip en andere schepen;
- bekend bent met de omstandigheden en bijzonderheden van het roeiwater;
- rekening houdt met de weersomstandigheden;
- beroepsvaart voorrang geeft;
- onder alle omstandigheden je kalmte bewaart.



-
- je gezonde verstand gebruikt.
 - beseft dat voorrang geen ‘recht van nemen’ is, maar wel ‘plicht van geven’.
 - een eenmaal gekozen koers aanhoudt zolang er geen reden is om ervan af te wijken.
 - anticipeert, voorzichtig manoeuvreert en een eventuele koerswijziging geleidelijk en duidelijk uitvoert.

2. Schipper [lees: de stuurman of -vrouw]

De stuurman of -vrouw is verantwoordelijk voor het naleven van de voorschriften en de reglementen en is verplicht alle maatregelen te nemen die daartoe nodig zijn. De bemanning is verplicht te gehoorzamen aan alle commando's welke ter uitvoering van de voorschriften worden gegeven.

3. Classificering roeiboten

Een roeiboot is een “klein schip” in de zin van artikel 1.01 van het BPR.

4A. Voorrang

Op het water gelden andere voorrangsregels dan op de weg. De basisregel luidt: handel altijd zo, dat een aanvaring wordt voorkomen. Er zijn drie hoofdregels die de voorrang bepalen, in volgorde van belang zijn dit:

1. Schepen die aan de stuurboordzijde van het vaarwater (of betonde vaargeul) varen hebben altijd voorrang
2. Kleine schepen wijken voor grote schepen
3. Snelle schepen wijken voor alle andere schepen

Weliswaar volgt uit bovenstaande regels dat kleine schepen die goed de stuurboordzijde van het vaarwater aanhouden niet hoeven uit te wijken voor grote schepen die niet aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen, maar als



roeier ben je een kwetsbare gebruiker van de vaarwegen. Geef de overige vaart voldoende ruimte, ook in het belang van je eigen veiligheid.

Kleine schepen onderling

De voorrang van kleine schepen onderling wordt bepaald door het type schip. Er geldt dus een hiërarchie.

- Een klein zeilschip heeft voorrang op alle andere kleine schepen.
- Een roeiboot of ander schip dat door spierkracht wordt voortbewogen, heeft voorrang op kleine motorboten.
- Een kleine motorboot wijkt voor alle kleine zeilschepen en door spierkracht voortbewogen schepen.

4B. Engtes (waaronder bruggen)

Een engte is een vernauwing van het vaarwater, zodanig dat geen twee schepen tegelijk door de engte kunnen varen. Je kan daarbij denken aan een versmalling van een vaargeul of kanaal. Ook de doorvaartopening van een brug is in de praktijk veelal een engte. Er is een apart deel van de voorrangsregels gewijd aan engtes. Bij het naderen daarvan wordt soms afgeweken van de hoofdregels. Je mag nooit je eigen schip zo aanmeren of stilleggen dat een engte ontstaat.

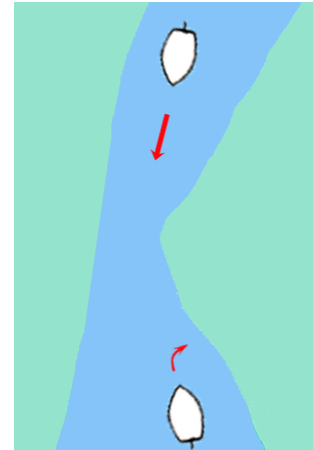
De belangrijkste regel is: elk schip dat een engte stroomafwaarts nadert, heeft voorrang op een schip dat de engte instrooms nadert. Deze regel is ingevoerd omdat schepen die stroomafwaarts varen moeilijk het schip stil kunnen leggen om op een ander te wachten. Dit betekent dat een klein schip dat de engte stroomafwaarts nadert voorrang heeft op grote schepen die instrooms naderen.



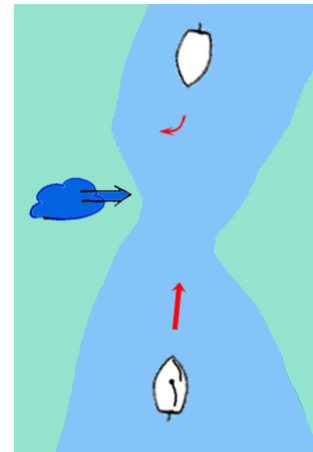
Praktijksituaties

Het schip dat het obstakel aan stuurboord heeft, moet voorrang verlenen aan het schip dat het obstakel aan bakboord heeft.

Het komt er op neer dat, net als op de weg, je voorrang hebt als jouw 'weghelft' vrij is.

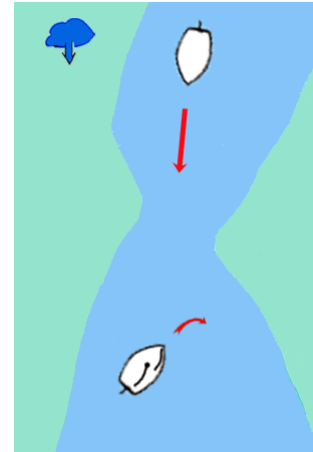


Als een zeilboot die de engte bezeild heeft en een motorboot een engte naderen, dan heeft de zeilboot voorrang (vanwege de regel dat kleine zeilschepen voorrang hebben op kleine motorboten).





Als een zeilboot die de engte NIET bezeild heeft en een motorboot een engte naderen, dan heeft de motorboot voorrang. De motorboot kan met de wind van achteren moeilijk stoppen om op de zeilboot te wachten en heeft daarom voorrang. Deze zeilboot zal er trouwens nog moeite mee hebben om door de smalle engte te laveren...



Voor twee (kleine) motorschepen die tegelijk een engte naderen is niets geregeld. In de praktijk gaat het schip dat iets eerder was of dat moeilijker kan manoeuvreren als eerste. Je lost dit op met goed zeemanschap.





5. Lichten

Bij uitzondering is het voor Hunze-leden toegestaan 's nachts te varen. Een voorbeeld daarvan is deelname aan de Elfstedenroeimarathon. Roeiboten en bepaalde kleine zeil- en motorschepen moeten 's nachts (een half uur ná zonsopgang tot een half uur vóór zonsopgang) een wit rondschijnend licht voeren. Grotere zeil- en motorschepen moeten een groen boordlicht aan stuurboord, een rood boordlicht aan bakboord en een wit heklicht voeren. Nog grotere schepen moeten tevens een wit toplicht voeren.

6. Dagtekens



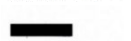

Sleepboten met een sleep voeren een gele cilinder met boven een witte en een zwarte band en onder een zwarte en een witte band. Het laatste schip voert een gele bol. De tussenliggende schepen een rode vlag met een wit vierkant in het midden. Baggerschepen of andere werkzaamheden verrichtende schepen en wrakken voeren aan de zijde(n) waar de doorvaart vrij is twee groene ruiten boven elkaar en waar de doorvaart niet vrij is een rode bol.

Als de schepen tegen hinderlijke waterbeweging beschermd moeten worden hebben ze aan de doorvaartzijde(n) een bord of vlag (rechthoekig), waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is. Aan de niet vrije zijde(n) hebben ze een geheel rood bord of vlag. Uitstaande zijankers zijn voorzien van een gele boei.



7. Geluidsseinen
- A. Algemene seinen
- B. [...]
- C. Seinen bij voorbijlopen
- D. Seinen bij het keren
- E-G. [...]








Toelichting

- | | |
|---|--|
|  | Zeer korte stoot, tijdsduur ongeveer een kwart seconde |
|  | Korte stoot, tijdsduur ongeveer 1 seconde |
|  | Lange stoot, tijdsduur ongeveer 4 seconden |
|  | Sein met de scheepsklok |





De tijdruimte tussen twee opéénvolgende stoten bedraagt ongeveer 1 seconde. Een reeks zeer korte stoten wordt gevormd door tenminste 6 stoten, elke durende ongeveer een kwart seconde, waarbij de tijdruimte tussen de opéénvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt. (art. 1.01, onder C, 8°).

Een reeks klokslagen moet ongeveer 4 seconden duren. In plaats daarvan mogen ook reeksen slagen van metaal op metaal worden gegeven.



A. ALGEMENE SEINEN		Artikel
	Attentie	
	Ik ga stuurboord uit	
	Ik ga bakboord uit	
	Ik sla achteruit	
	Ik kan niet manoeuvreren	3.18 en 3.35
 (reeks)	Er dreigt gevaar voor aanvaring	
[...]		
	Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis	6.26, lid 7 6.28, lid 4

B. [...]

C. SEINEN BIJ HET VOORBIJLOPEN		Artikel
<i>Voornemen tot voorbijlopen aan bakboord van de opgelopen</i>		
	Oploper: «Ik wil u aan bakboord voorbijlopen»	
	Opgelopene: «Akkoord, u kunt mij aan bakboord voorbijlopen»	
afwijking:		
	Opgelopene: «Neen, u moet mij aan stuurboord voorbijlopen»	
	Oploper: «Akkoord, ik zal u aan stuurboord voorbijlopen»	



Voornemen tot voorbijlopen aan stuurboord van de opgelopen

■■■■■

Oploper: «Ik wil u aan stuurboord voorbijlopen»

■■

Opgelopene: «Akkoord, u kunt mij aan stuurboord voorbijlopen»

afwijking:

■

Opgelopene: «Neen, u moet mij aan bakboord voorbijlopen»

■■

Oploper: «Akkoord, ik zal u aan bakboord voorbijlopen»

Indien voorbijlopen onmogelijk is

■■■■■

Opgelopene: «U kunt mij niet voorbijlopen»

D. SEINEN BIJ HET KEREN

Artikel

■■■

Ik ga over stuurboord keren

■■■

Ik ga over bakboord keren

E-G. [...]



8. Verkeerstekens

- A. Verbodstekens
- B. Gebodstekens
- C. Beperkingstekens
- D. Aanbevelingstekens
- E. Aanwijzingstekens
- F. Bijkomende tekens
 - F.1 *Afstandaanduidingen*
 - F.2 *Richtingaanduidingen*
 - F.3 *Aanvullende aanduidingen*
 - F.4 *Categorieaanduidingen*
- G. Tekens aan kunstwerken
 - G.1 *Vaste bruggen en vaste delen van bruggen*
 - G.2 *Beweegbare bruggen*
 - G.3 *Stuwen*
 - G.4 *Sluizen*
 - G.5 *Hoogteaanduidingen*
- H. Overige aanduidingen
 - H.1 *Kilometrering*
 - H.2 *Bewegwijzering*
 - H.3 *Spui- en inlaattekens*



A. VERBODSTEKENS

Opmerking

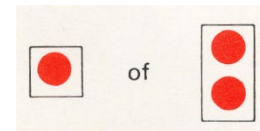
Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

A.1

In-, uit-, of doorvaren verboden (algemeen teken) (artikelen 6.08, onder a, 6.16, lid 9, onder a, 6.22, lid 1, 6.25 lid 1, 6.26, leden 4 en 5, 6.27, lid 1, 6.28a)



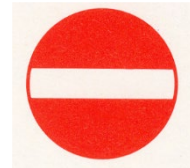
*) of



*) of [...]

A.1

Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip zonder motor

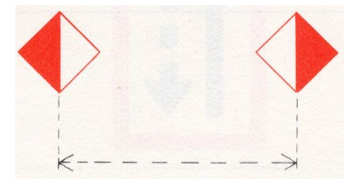


(artikel 6.22, lid 2)

A.2-A.9

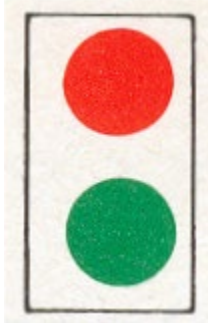
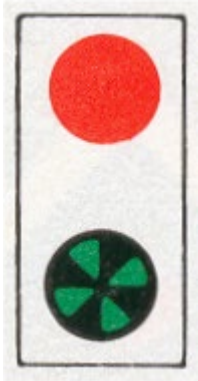


A.10

Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen



(artikel 6.24, lid 2 a)



A.11	In-, uit- of doorvaren, wordt aanstonds toegestaan (artikelen 6.26, lid 4c, 6.28a, lid 1c)	
A.11.1	Doorvaren verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijkerwijs niet meer mogelijk is (artikel 6.26, lid 4f) groen flikkerlicht	
A.12 A.13	[...] Verboden voor kleine schepen	
A.14-A.15 A.16	[...] Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen	
A.17-A.20	*) Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste borden, lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.	
B. GEBODSTEKENS		



Opmerking

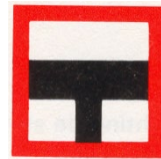
Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

B.1-B.8

[...]

B.9a

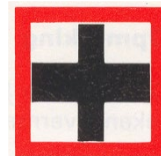
Verplichting niet het
hoofdvaarwater op te
varen of over te steken,
indien daardoor
schepen op het
hoofdvaarwater zouden
worden genoodzaakt
hun koers of snelheid te
wijzigen



B.9b

(artikel 6.16, lid 8)

idem



B.10-11

[...]



C. BEPERKINGSTEKENS

Opmerking

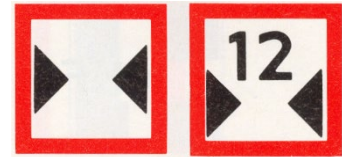
Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

C.1-C.2

[...]

C.3

Bepaalde breedte van
doorvaart of vaarwater;
eventueel de
beschikbare breedte
aangegeven in meters



C.4-C.5

[...]



D. AANBEVELINGSTEKENSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

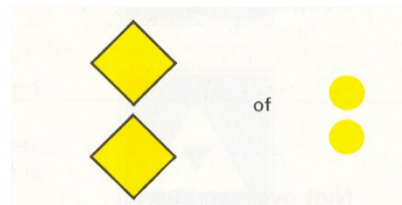
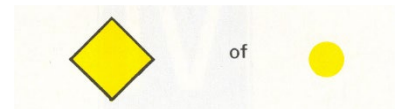
D.1

Aanbevolen
doorvaartopening
(vaste bruggen);¹

doorvaart toegestaan
(gesloten beweegbare
bruggen)

a. doorvaart uit de
tegengestelde richting
toegestaan (artikelen
6.25, lid 2, 6.26, lid 4,
6.27, lid 3)

b. doorvaart uit de
tegengestelde richting
verboden ((artikelen
6.25, lid 2, 6.26, lid 4,
6.27, lid 3)



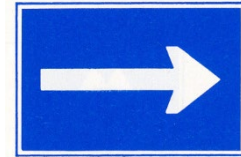
D.2

[...]

-
1. Bij een vaste brug met slechts één doorvaartopening kan een geel licht boven die doorvaartopening zijn aangebracht als oriënteringslicht.



D.3 Aanbeveling te varen
in de richting
aangegeven door:
a. de pijl



b. idem



c. [...]

E. AANWIJZINGSTEKENS

Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens,
vermeld onder F.

E.1-E.15 [...] Kleine schepen
E.16 toegestaan



E.17-E.18 [...] Door spierkracht
E.19 voortbewogen schepen
toegestaan



F. BIJKOMENDE TEKENS



Opmerking

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F

F.1-F3 [...]

F.4 Categorie aanduidingen

borden onder het hoofdteken, aangevende de categorie waarvoor het hoofdteken geldt.

Voorbeelden:

Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen



G. TEKENS AAN KUNSTWERKEN

Algemeen

Bij de hierna onder G.1 t/m G.4 genoemde markeringen kunnen de volgende tekens worden toegepast:

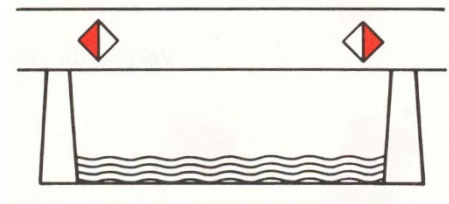
A.1: hetzij rode vaste lichten		hetzij rood-wit-rode rechthoekige borden	
E.1: hetzij groene vaste lichten		hetzij groen-wit-groene rechthoekige borden	
D.1: hetzij gele vaste lichten		hetzij gele ruitvormige borden	
groene flikkerlichten			



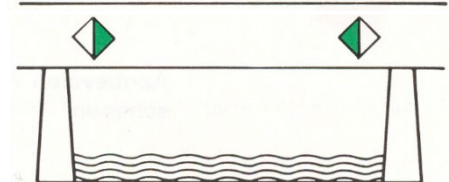
G.1 Vaste bruggen en vaste delen van bruggen²

a Begrenzing vaargeulbreedte

(Art. 6.24)
verboden buiten de
aangegeven
begrenzing te varen
(A.10)

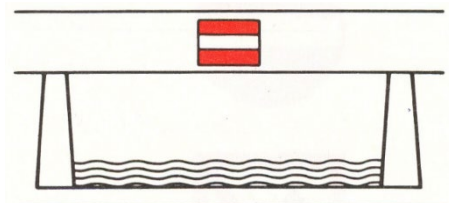


aanbeveling binnen
de aangegeven
begrenzing te varen
(D.2)

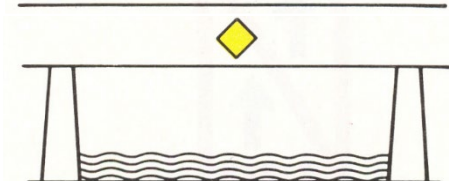


b Verboden of aanbevolen doorvaartopening

(Art. 6.25)
verboden
doorvaartopening



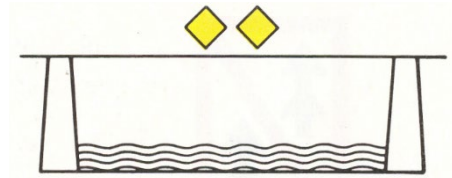
aanbevolen
doorvaartopening,
tegenliggende vaart
mogelijk



2. Niet gemarkeerde brugopeningen kunnen op eigen risico worden gebruikt.



aanbevolen
doorvaartopening,
voor tegenliggende
vaart verboden



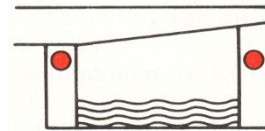
G.2 Beweegbare bruggen (Art. 6.26)

Opmerking:

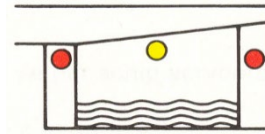
Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst.

a Bruggen in bedrijf

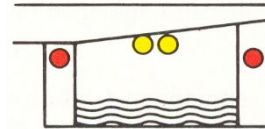
doorvaart verboden



doorvaart gesloten
brug toegestaan,
tegenliggende vaart
mogelijk



doorvaart gesloten
brug toegestaan voor
tegenliggende vaart
verboden

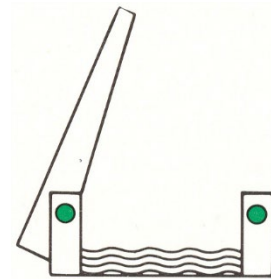


doorvaart verboden,
wordt aanstonds
toegestaan

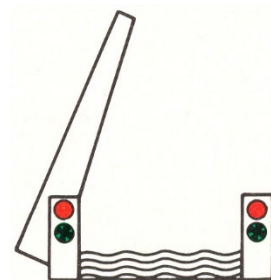




doorvaart toegestaan

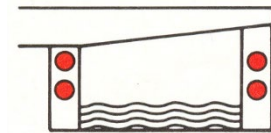


doorvaart verboden,
tenzij de
doorvaartopening zo
dicht is genaderd, dat
stilhouden
redelijkerwijs niet
meer mogelijk is

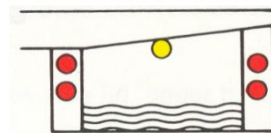


b.

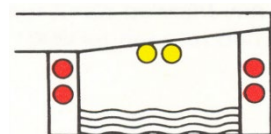
Bruggen buiten bedrijf
doorvaart verboden



doorvaart gesloten
brug toegestaan,
tegenliggende vaart
mogelijk

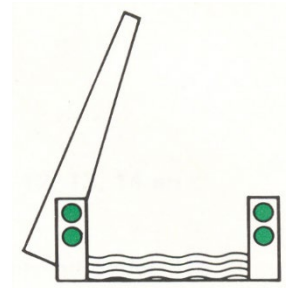


doorvaart gesloten
brug toegestaan, voor
tegenliggende vaart
verboden





doorvaart toegestaan,
tegenliggende vaart
mogelijk



G.3 Stuwen [...]

G.4 Sluizen (art. 6.28a)

Opmerking:

Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de
invaart (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst

4.1. Algemeen

a.

Sluis in bedrijf
invaart of uitvaart
verboden



invaart verboden,
wordt aanstonds
toegestaan



invaart of uitvaart
toegestaan





b. *Sluis buiten bedrijf*
invaart verboden

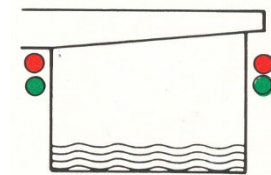


doorvaart toegestaan,
sluis aan beide zijden
openstaand

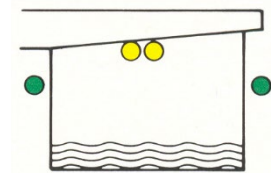


4.2. Sluis met beweegbare brug (indien
brug niet van aparte seingeving is
voorzien)

invaart sluis
verboden, wordt
aanstonds toegestaan

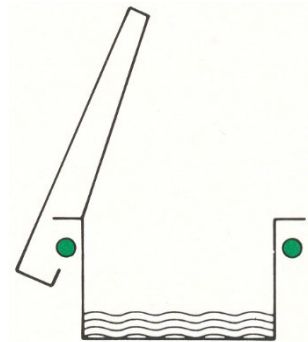


invaart of uitvaart sluis
en doorvaart gesloten
brug toegestaan





invaart of uitvaart sluis
en doorvaart brug
toegestaan



G.5 Hoogteaanduidingen [...]

H. OVERIGE AANDUIDINGEN

H.1 Kilometreering

a. Kilometeraanduiding



b. Hectometeraanduiding



H.2-H.3 [...]

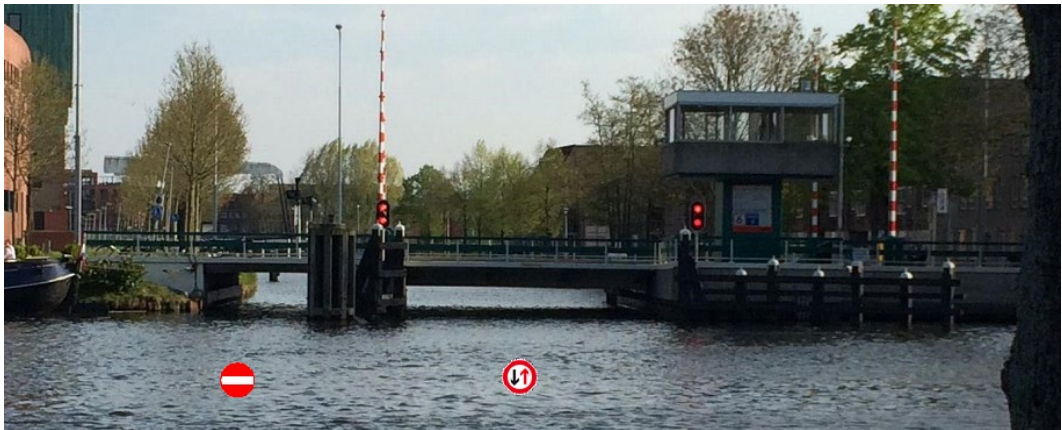


Bijlage B2 Verkeersaanwijzingen bij de bruggen in het Noord-Willemskanaal

Onderstaand de verkeersaanwijzingen aan De Hunze-leden bij (onder)doorvaart van de bruggen in het Noord-Willemskanaal. Achtereenvolgens de vaarrichting stad in, stad uit en de bovenaanzichten van de bruggen.

NB: voor de herkenbaarheid zijn verkeerstekens gebruikt die langs de wegen voor komen (in plaats van in het BPR).

1. Zijaanzichten, stad uit



Afbeelding 7 Eelderbrug (stad uit)



Afbeelding 8 Van Hallbrug en Spoorbrug (stad uit)



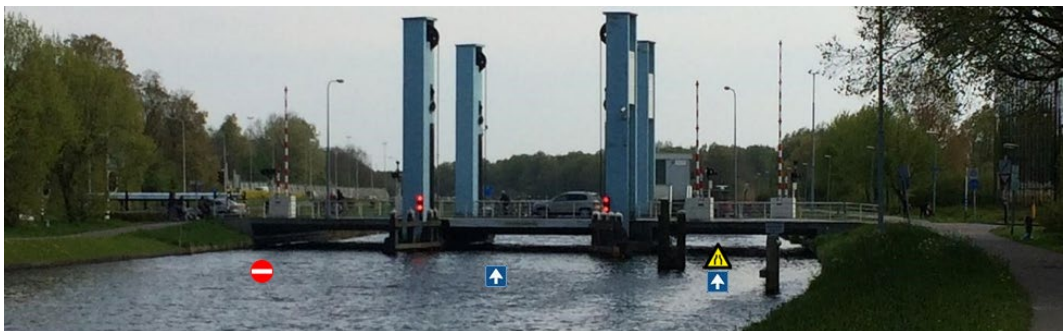
Afbeelding 9 Parkbrug (stad uit)



Afbeelding 10 Muntingbrug (stad uit)



Afbeelding 11 Van Iddekingebrug (stad uit)



Afbeelding 12 Van Ketwich Verschuurbrug (stad uit)



Afbeelding 13 Meerwegbrug (stad uit)

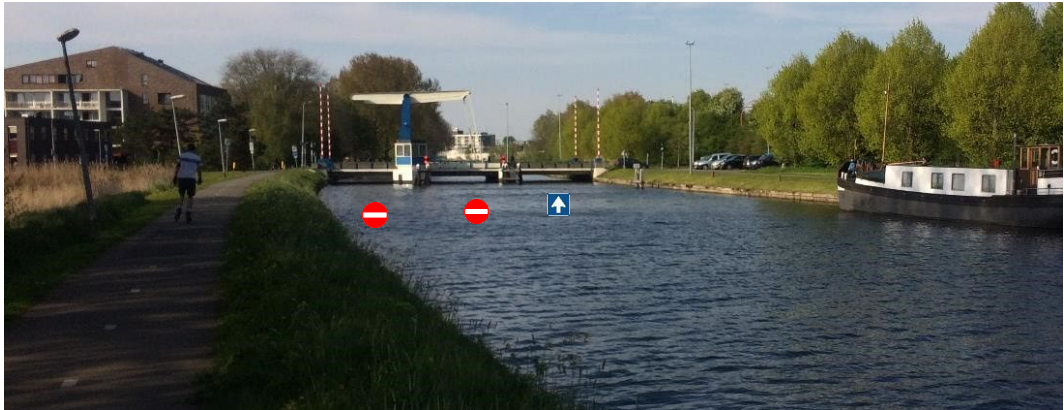
2. Zijaanzichten, stad in



Afbeelding 14 Meerwegbrug (stad in)



Afbeelding 15 Van Ketwich Verschuurbrug (stad in)



Afbeelding 16 Van Iddekingebrug (stad in)



Afbeelding 17 Muntingbrug (stad in)



Afbeelding 18 Parkbrug (stad in)



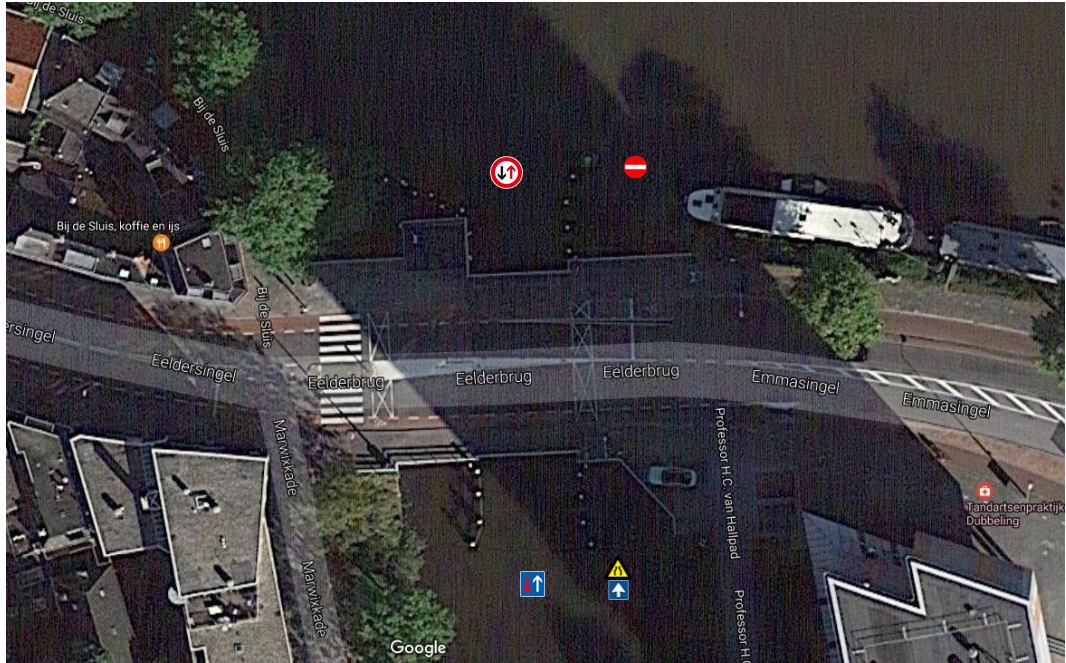
Afbeelding 19 Spoorbrug en Van Hallbrug (stad in)



Afbeelding 20 Eelderbrug (stad in)



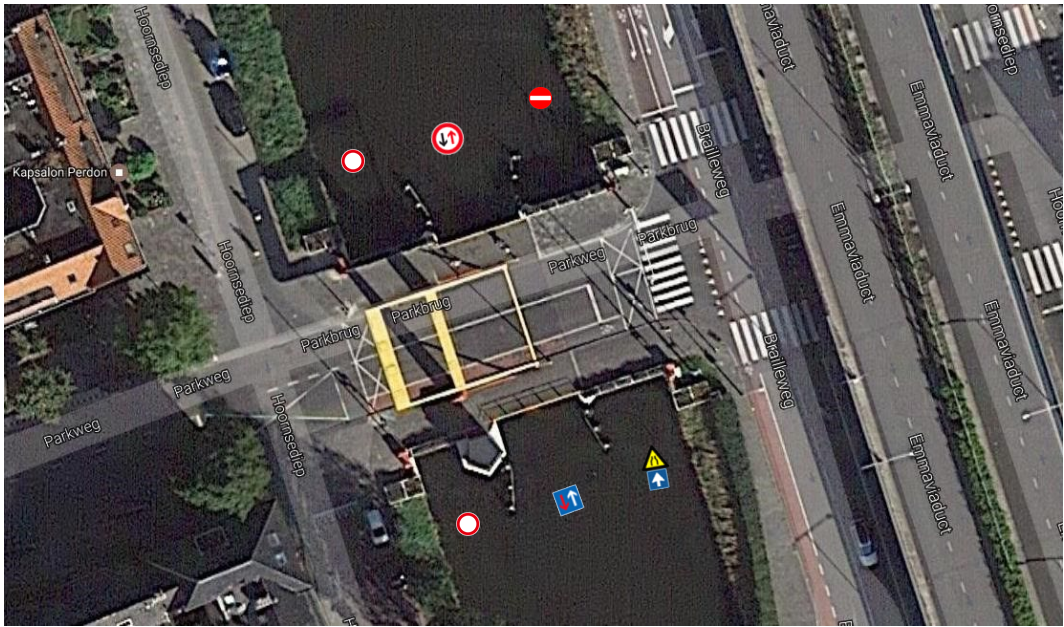
3. Bovenaanzichten



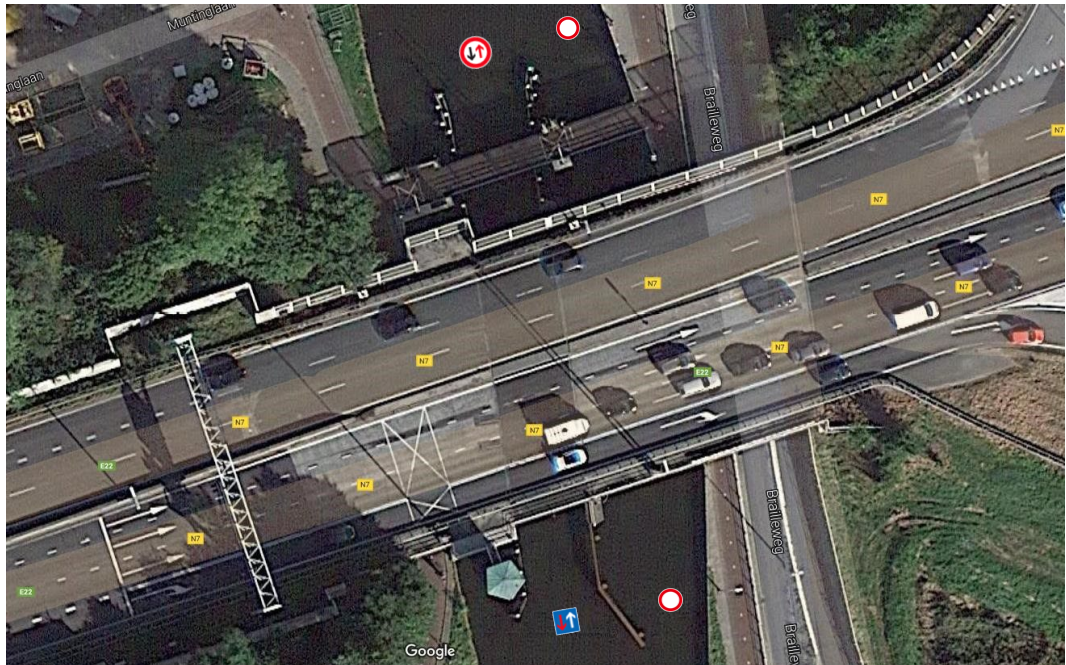
Afbeelding 21 Eelderbrug



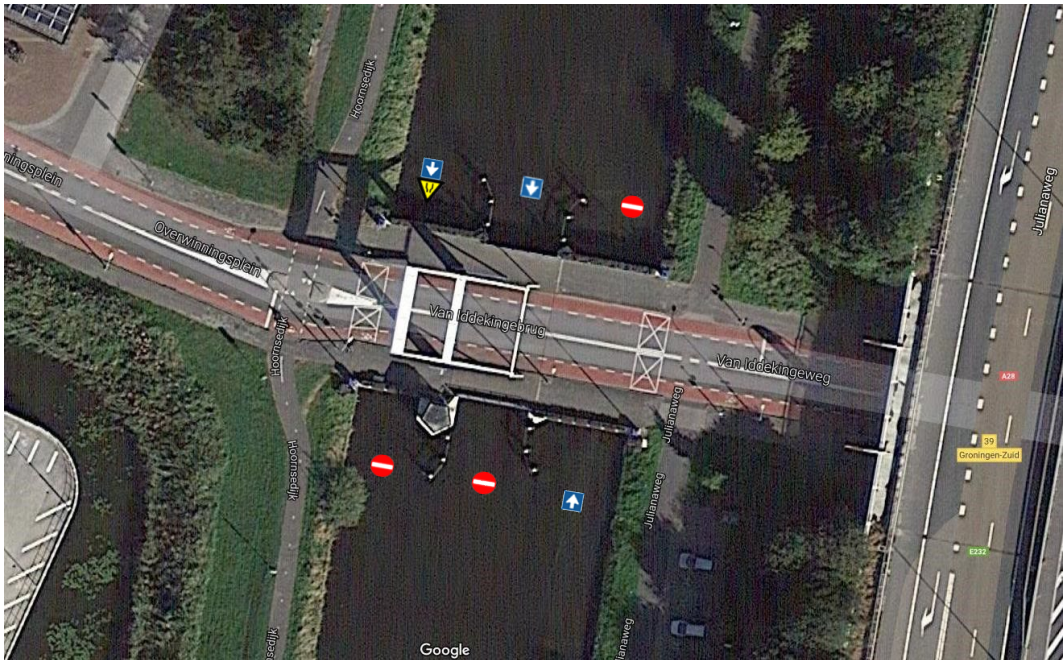
Afbeelding 22 Van Hallbrug en Spoorbrug



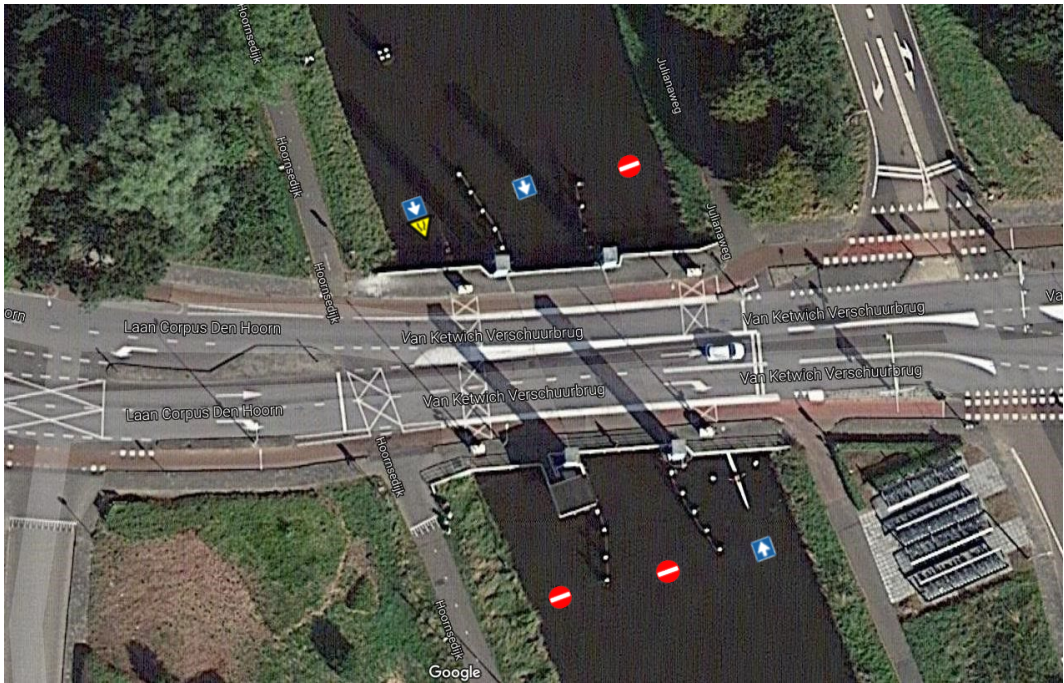
Afbeelding 23 Parkbrug



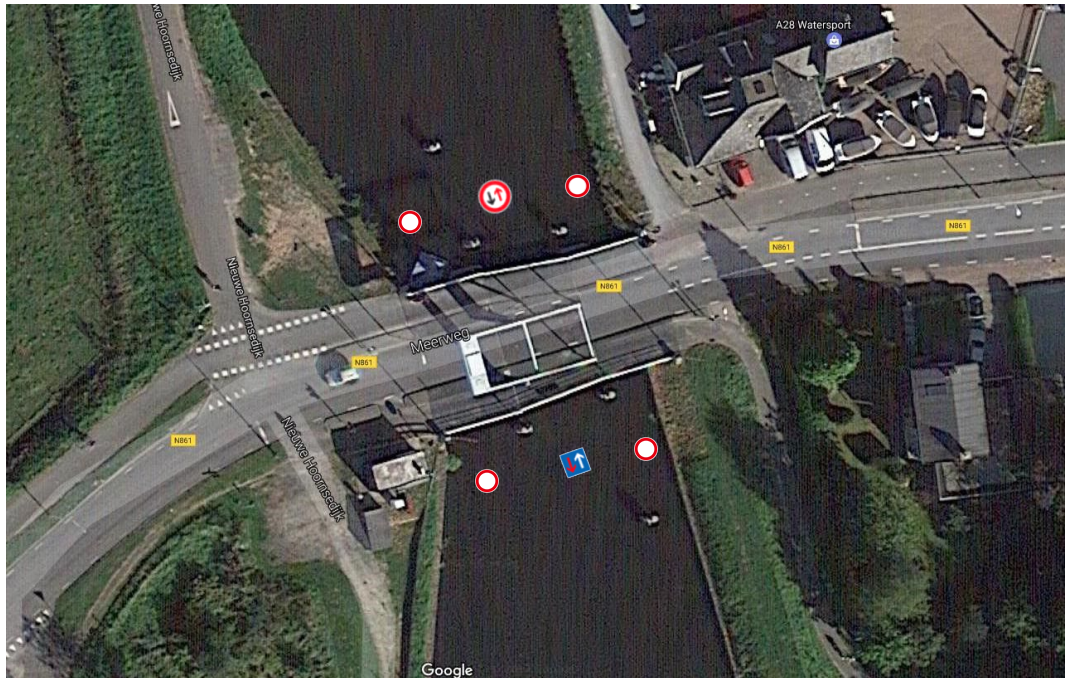
Afbeelding 24 Muntingbrug en Julianabrug



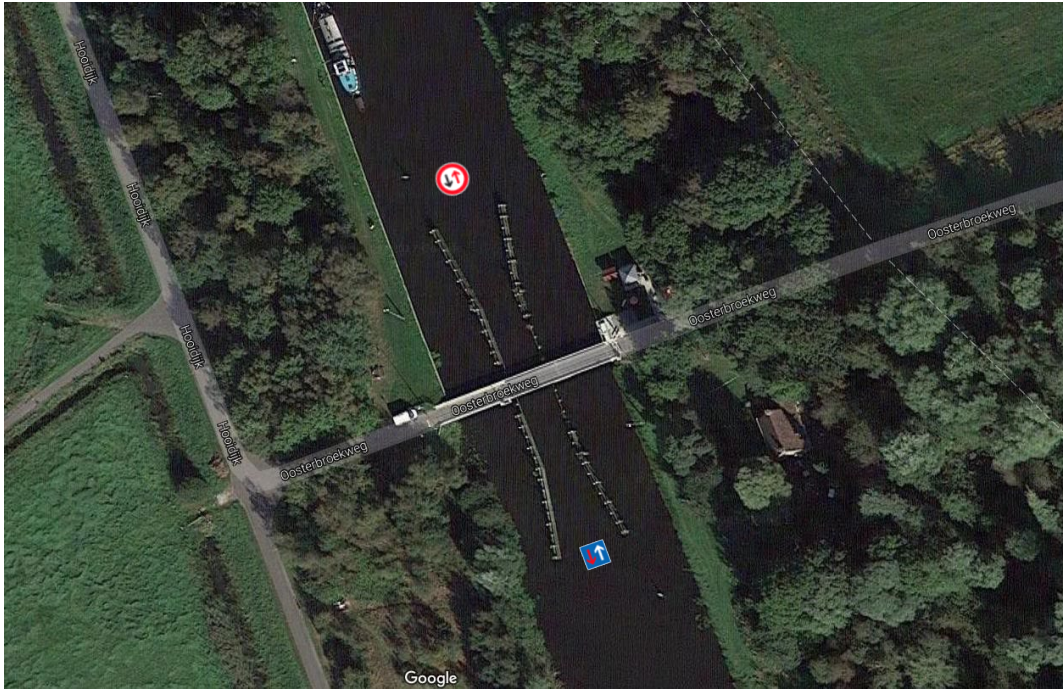
Afbeelding 25 Van Iddekingebrug



Afbeelding 26 Van Ketwisch Verschuibrug



Afbeelding 27 Meerwegbrug



Afbeelding 28 Oosterbroekbrug



Bijlage C Commando's

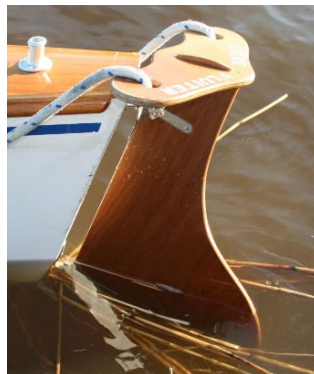
De stuurman of -vrouw (hierna: stuur) heeft als instrument voor het manoeuvreren met de boot een roer met een beperkt effect en de roeiers. Commando's moeten zonder aarzeling en luid en duidelijk uitgesproken worden, zodat ze direct worden opgevolgd.

Veel commando's bestaan uit een voorbereidend en een uitvoerend gedeelte. In het voorbereidende gedeelte van het commando wordt zoveel mogelijk aangegeven wie (boeg, slag of boord) wat gaat doen. Het tweede gedeelte geeft het moment waarop het commando uitgevoerd gaat worden.

De puntjes in de tekst dienen te worden gelezen als een bewuste (spreek)pauze om de roeiers de gelegenheid te geven zich voor te bereiden op het vervolg.

1. Begrippen

afneembaar aangehangen
roer



bakboord

rood
links in de vaarrichting
links van de stuurman
rechts van de roeier



boeg	de roeier die het dichtst bij de voorpunt zit
boegen	boeg en de roeier voor de boeg (in 4-en en 8-en)
glijstrip	metalen beschermingsstrip aangebracht over de kielbalk, bedoeld om daarover de boot het water in te schuiven
slag	de roeier die het dichtst bij de achterpunt zit; tevens de roeier die het tempo aangeeft
slagen	slag en de roeiers achter de slag (in 4-en en 8-en)
stuurboord	groen rechts in de vaarrichting rechts van de stuurman links van de roeier

vin-roer





2a. Tilcommando's voor een boot die in de stelling ligt

Een boot uitbrengen die boven schouderhoogte ligt

aan de boorden	De roeiers stellen zich bij de roeiplaatsen op.
handen aan	Iedere roeier grijpt met de ene hand het boord aan de gangzijde en onderlangs met de andere hand het andere boord.
daarna	
tillen nu	De boot wordt van de stelling genomen en iedereen stapt met het schip naar het midden van het gangpad. Let op de huid en de dollen. Vermijd beschadiging, schuif de boot niet over de stelling.
daarna één van de volgende drie commando's	
of (1):	
rechter- of linkerschouder nu	De boot, die boven de hoofden is, wordt schuin op de genoemde schouder genomen. De roeiers staan onder de boot met de handen aan beide boorden, één arm gestrekt en één arm gebogen.
of (3):	
in de handen nu	Geeft aan dat de boot verder in de handen tussen de roeiers in wordt gedragen. Iedereen heeft het boord met twee handen vast.



Een boot uitbrengen die onder heuphoogte ligt

overpakken

De roeiers stellen zich bij de eigen roeiplaats op.

Iedere roeier pakt met één hand het dichtstbijzijnde boord, slaat de andere arm over de boot heen en pakt zo ook het andere boord vast.

daarna:

tillen nu

De boot wordt van de stelling genomen en iedereen stapt met het schip naar het midden van het gangpad. Let op de huid en de dollen. Vermijd beschadiging, schuif de boot niet over de stelling.

daarna:

'naam roeier' of bakboord
of stuurboord onderdoor
..... nu

De genoemde roeiers of de roeiers van het genoemde boord kruipen om beurten onder de boot door. Iedereen pakt het boord met twee handen vast.



2b. Tilcommando's voor een boot die onder een stelling ligt

Een boot uitbrengen

Als de boot op karren op de grond ligt, dan wordt deze eerst naar het midden van het gangpad gereden.

NB. Wherry's die overeind op karren liggen kunnen naar het vlot worden gereden. Ga dan verder met 3b.

daarna:

aan de boorden

De roeiers staan tegenover elkaar bij de boegplaats en de slagplaats (C-vieren), aan weerszijden van de boot.

daarna:

tillen nu

De boot wordt van de kar getild en rustig naar buiten gebracht.



3a. Tewaterlating van een boot met een vin-roer

Aan de waterkant

boven de hoofden

nu

De boot wordt boven de hoofden getild.

daarna:

voor de buiken

nu

De boot wordt vastgepakt met één hand aan elke boordrand. Vervolgens wordt de boot langzaam voor de buiken gekanteld. Alle roeiers staan aan de landzijde. De boot wordt op buikhoogte getild.

daarna:

overslagen (waterzijde)

Elke roeier tilt met één hand. Met de andere hand wordt de overslag losgemaakt.

In het water leggen

tenen aan de rand

De roeiers gaan voorzichtig naar voren en zetten een voet tot aan de rand van het vlot. De tenen mogen nooit oversteken.

ver en zacht

De boot wordt nu zachtjes door alle roeiers gelijktijdig rechtstandig in het water gezet. Met één hand aan elk boord wordt de boot recht gehouden. De stuur staat bij de achtersteven, zodat het vinnetje nimmer de rand van het vlot raakt.



3b. Tewaterlating van een boot met een afneembaar aangehangen roer

Boten met een afneembaar aangehangen roer zijn veelal voorzien van een uitwendige kiel (in plaats van een stuurvin). Over de kielbalk is een metalen beschermingsstrip aangebracht (de glijstrip). In dat geval wordt de boot in het water gelegd als volgt.

Draaien (in de open lucht) en openen van de overslagen

Kies een referentiepunt dat voor de hele bemanning duidelijk is, bijvoorbeeld de museumbrug, het balkon, etc.

draaien met de open zijde
naar [referentiepunt]
nu

De boot wordt gedraaid.

daarna:
overslagen (waterzijde)

Elke roeier tilt met één hand. Met de andere hand wordt de overslag losgemaakt.

In het water leggen

op de glijstrip

Zorg ervoor dat de huid niet beschadigd wordt.

nu

De roeiers zetten de boot op de glijstrip. Ze zorgen ervoor dat alleen de glijstrip contact maakt met het vlot. De stuurman of -vrouw schuift de boot het water in.



4. Instappen

De overslagen aan landzijde worden gesloten vóór het instappen.

klaarmaken om in te stappen

De roeiers stellen zich op bij de boot. Een ieder gaat bij de eigen roeiplaats staan. De stuur houdt de boot in het midden vast.

De riem aan waterzijde wordt naar buiten geduwd. De boot wordt zover afgeduwd dat de riggers bij het instappen vrij blijven van het vlot. Vervolgens word(t)en de (beide) riem(en) met één hand vastgehouden. De andere hand steunt eventueel op de rigger en/of op het vlot.

daarna:

instappen gelijk

..... één

De roeiers plaatsen de voet aan de bootzijde op het opstaplankje.

..... twee

De roeiers brengen het lichaamsgewicht over op de in de boot geplaatste voet. Zij brengen het tweede been binnenboord, waarna zij tegelijk het been aan waterzijde buigen en de voet van het andere been in het voetenbord plaatsen.

..... drie

De roeiers gaan op het bankje zitten en verplaatsen de voet van het opstaplankje naar het voetenbord.



daarna:

overslagen dicht

De overslag(en) van de dol(len) aan waterzijde worden dichtgedraaid.

5. Loskomen van het vlot

uitzetten

nu

Alle roeiers pakken met één hand het vlot vast.
Ieder duwt op "nu" met kracht de boot van het vlot.

daarna één van de
volgende twee
commando's:

of (1):

loodrecht uitzetten

nu

Alle roeiers trekken de riem aan de vlotzijde loodrecht in.
Een ieder duwt tegelijk met deze riem de boot af.

of (2):

slippend uitzetten nu

De riem aan de vlotzijde wordt evenwijdig aan de boot in het water gelegd. Maak een strijkbeweging met deze riem totdat de riem weer loodrecht op de boot gebracht kan worden zonder het vlot te raken.

Het is niet de bedoeling om de als een hefboom te gebruiken. Met de riem mag alleen loodrecht worden uitgezet op de hierboven beschreven.



6. Wegroeien

Slagklaar maken

Neem de inzethouding aan.

daarna:

..... slagklaar

De roeiers zetten de bladen verticaal in het water.

daarna:

..... af

Beginnen met de roeibeweging.



7. Vaart afremmen/ tot stilstand komen

Het commando “laat lopen” bestaat uit twee woorden, die elk een andere handeling vergen.

laat

Het eerste deel (“laat”) wordt gegeven bij de inzet. De haal wordt afgemaakt.

lopen

Het tweede deel (“lopen”) wordt gegeven bij de uitzet. De roeiers strekken de armen en houden de benen gestrekt en leggen de bladen plat op het water. Zo wordt de boot in balans gehouden.

daarna:

bakboord/ stuurboord/
beide boorden houden

De bladen worden geleidelijk opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden verder opgedraaid tot bijna verticale stand, naarmate de boot meer vaart verliest.

daarna eventueel:

bakboord/ stuurboord/
beide boorden stoppen

Bij dit commando worden de bladen in één vloeiende beweging volledig verticaal in het water gezet met de holle of bolle zijde van het blad in de vaarrichting.



8. Tegen de normale vaarrichting in roeien (“strijken”)

Strijken wordt nooit met veel kracht gedaan vanwege de constructie van de dol.

bakboord of stuurboord of
beide boorden
strijken.....

Ga in de uitzethouding zitten. Draai je riem(en) 180° om de lengteas. Ze staan nu omgekeerd in het water.

nu

Door tegen het handvat te duwen kan tegen de normale vaarrichting worden geroeid.

9. Keren (“rondmaken”)

over bakboord of
stuurboord rond.....

Ga in de uitzethouding zitten. Zet het blad van het genoemde boord in de strijkhouding.

nu

Op het commando “nu” wordt met de genoemde riem een strijkhaal gemaakt. De handen blijven bij elkaar. Aan het eind van de strijkhaal begint men met de andere riem een haal te maken. De bakboordriem en de stuurboordriem gaan dus beurtelings het water in. De riem die niet door het water wordt gehaald gaat boven het water rustig mee naar voor of achter en is dus steeds op het juiste moment klaar voor de inzet.

of:

bakboord of stuurboord
halen of strijken.....

nu

Met de genoemde riem halen of strijken zonder te rijden ('met vaste bank').



10. Koerswijziging

bakboord of stuurboord
best

Dit commando wordt gegeven bij de uitzet. Het genoemde boord gaat harder trekken, het andere boord minder. Het commando kan ook bij het strijken gebruikt worden.

daarna:

beide boorden gelijk

Met beide boorden wordt weer met evenveel kracht gehaald of gestreken.



11. Obstakels

Beperkte doorvaarthoogte

Eén van de volgende twee commando's wordt gegeven:

of (1):

pas op de hoofden Er wordt doorgeroeid, vaak met wat ingekorte haal. De
nu roeiers buigen het hoofd voorover.

of (2):

Belangrijk is dat de boeg niet op de waterkering leunt.

achterover Dit commando wordt voorafgegaan door "laat lopen". De
nu roeiers gaan achterover liggen in de boot.

daarna:

volg de slag De roeiers komen overeind en rijden tot de inzet, dit alles
in een vloeiende beweging.

..... nu "nu" wordt gezegd bij de inzet.



Beperkte doorvaartbreedte (“engte”)

Het volgende commando wordt gegeven:

bakboord/ stuurboord/
beide boorden, pas op de
riemen

Er wordt doorgeroeid. De roeiers zorgen ervoor dat de riemen op het genoemd boord of boorden nergens tegenaan slaan. De riemen worden zo nodig ingetrokken zoveel als nodig.

daarna één van de
volgende twee
commando's:

of (1):

..... bedankt

Er wordt doorgeroeid. Het letten op de obstakels kan beëindigd worden.

of (2):

..... riemen uit

Ingetrokken riemen worden uitgebracht.



Verhogen van snelheid teneinde een engte te passeren

Het volgende commando wordt gegeven:

ophalen voor slip of brug
..... nu De roeiers verhogen kracht en tempo. Vlak voor de
doorgang volgt het 'laat lopen' commando.

daarna één van de
volgende twee
commando's:

of (1):

bakboord/ stuurboord/
beide boorden
slippen..... De riemen worden doorlopend in de hand gehouden.

nu De genoemde riemen worden langszij de boot gebracht,
met de handvatten in de vaarrichting. De bladen rusten
op het water.

of (2): Dit commando wordt voorafgegaan door "laat lopen".

riemen intrekken..... De riemen worden door de roeiers zo ver ingetrokken dat
er geen aanvaring ontstaat.

nu Dit commando dient men te gebruiken bij outriggers, die
verhinderen dat geslipt kan worden. Meestal dus
boordgeriggede boten.



daarna:

..... riemen uit

Na het passeren van de smalle doorgang worden de riemen weer uitgebracht en de roeiers volgen de slagroeier bij het maken van de eerstvolgende haal.

12. Hoge golven

Hoogscheren

De riemen worden tijdens het oprijden hoog boven het water gehouden. De bladen blijven horizontaal tot vlak voor de inzet.

13. Kracht van de haal

Het commando "nu" wordt bij de uitzet gegeven.

harde haal

nu 100% kracht

sterke haal

nu 75 % kracht

medium haal

nu 50% kracht

lichte haal

nu 25% kracht

spoelhaal

nu zonder kracht



14. Aanleggen

Aanleggen aan een vlot

overhellen naar bakboord
of stuurboord

nu

Met het bovenlichaam wordt naar het genoemde boord overgeheld, waardoor het volgende commando makkelijker uitgevoerd kan worden.

daarna:

bak- of stuurboord hoog
.....

nu

Bij het aanleggen aan het vlot wordt dit commando gebruikt om te voorkomen dat riemen en riggers tegen het vlot stoten. Het handvat van het genoemde boord wordt diep in de boot gedrukt.

De in het commando genoemde riem en rigger komen hierdoor omhoog en kunnen het vlot niet raken.

Het blad van deze riem wordt vervolgens met de bolle kant naar beneden op het vlot gelegd.

daarna:

bakboord/ stuurboord
houden

Bij dit commando worden de genoemde bladen geleidelijk opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden verder opgedraaid tot bijna verticale stand, naarmate de boot vaart verliest.



daarna:

stoppen

Het blad is tot volledig verticale stand opgedraaid met de bolle of holle kant in de vaarrichting.

Aanleggen aan een hoge wal

bakboord of stuurboord of
beide boorden slippen
..... nu

De riemen worden doorlopend in de hand gehouden. De genoemde riemen worden op het commando “nu” langs de boot met de handvatten in de vaarrichting gebracht. De bladen rusten op het water.

15. Uitstappen

overslagen waterzijde los

De klep(pen) van de dol(len) aan waterzijde worden open gedraaid.

daarna:

uitstappen gelijk

..... één

De voet aan de bootzijde op het opstapplankje plaatsen.

..... twee

Het been aan de vlotzijde buitenboord brengen en het lichaamsgewicht overbrengen naar die voet.

..... drie

De voet die nog op het opstapplankje staat, wordt bijgetrokken en ook op de wal gezet. Ondertussen wordt de riem aan waterzijde meegetrokken door de dol en op het boord neergelegd.



16a. Uittillen van een boot met een vin-roer

Aan de waterkant

Let erop dat de huid en het vinnetje de rand van het vlot niet raken!

aan de boorden De roeiers stellen zich bij hun eigen roeiplaats op.

daarna:

tillen

nu

De boot wordt vastgepakt met één hand aan elke boordrand. Vervolgens wordt de boot langzaam voor de buiken gekanteld. Alle roeiers staan aan de landzijde. De boot wordt op buikhoogte getild.

daarna:

boven de hoofden

nu

Met een zwaai wordt de boot boven de hoofden gebracht.

daarna:

uitsplitsen naar eigen

boord

nu

De roeiers stappen opzij naar het eigen boord, zodat de boot op de schouders komt te liggen.

daarna:

in de handen

nu

De roeiers pakken de boot vast aan de boorden en laten de boot tussen hen in zakken.



16b. Uittillen van een boot met een afneembaar aangehangen roer

Boten met een afneembaar aangehangen roer zijn veelal voorzien van een uitwendige kiel (in plaats van een stuurvin). Over de kielbalk is een metalen beschermingsstrip aangebracht (de glijstrip). In dat geval wordt de boot uit het water getild als volgt.

Zorg ervoor dat de huid niet beschadigd wordt.

Losse onderdelen zoals stuurstoel en roer worden verwijderd vóór het uittillen. De boot wordt daarna (stroomafwaarts) afgeduwd.

op de glijstrip

nu

De roeiers zetten de boot op de glijstrip. Ze zorgen ervoor dat alleen de glijstrip contact maakt met het vlot. De stuur schuift de boot het vlot op.

daarna:

tillen

nu

De boot wordt vastgepakt met één hand aan elke boordrand. Vervolgens wordt de boot langzaam voor de buiken gekanteld. Alle roeiers staan aan de landzijde. De boot wordt op buikhoogte getild.



Sluiten van de overslagen en draaien (in de open lucht)

De overslagen worden gesloten vóór het draaien.

Kies een referentiepunt dat voor de hele bemanning duidelijk is, bijvoorbeeld de museumbrug, het balkon, etc.

draaien met de open zijde
naar [referentiepunt]
nu De boot wordt gedraaid.

17. Stoppen in een noodsituatie

STOPPEN! De roeiers zetten direct met gestrekte arm(en) hun blad(en) verticaal in het water om de boot direct tot stilstand te brengen.



Bijlage D Stuurtechniek

1. Sturen

Een boot dient een rechte koers te varen. Allerlei mogelijke invloeden kunnen er de oorzaak van zijn dat de boot van de rechte koers af wijkt (wind, stroom, ongelijk trekken aan stuurboord en bakboord, gebreken aan de boot). Wanneer een boot van de koers afwijkt, dient er gestuurd te worden.

Wanneer er gestuurd wordt komt het roer onder een hoek op de lengteas van de boot te staan. Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de vaarrichting van de boot verandert, maar heeft ook een remmend effect op de snelheid en een storende invloed op de balans. Beide laatste effecten worden groter naarmate de uitslag van het roer groter is. Het is dus zaak tijdig te reageren als de boot van de koers gaat afwijken en dit rustig te corrigeren, zodat de oorspronkelijke koers met een zeer kleine roeruitslag hernomen kan worden. Vooral in wedstrijden moet de stuurman of -vrouw (hierna stuur) daarop zeer attent op zijn. Als te laat wordt gereageerd gaat de boot zigzaggend over de baan met veel remmende roeruitslag en moet een grotere afstand worden geroeid dan noodzakelijk.

Sturen mag alleen tijdens het oprijden plaatsvinden, tenzij een forse koersverandering noodzakelijk is. De werking van het roer is tijdens het oprijden het grootst en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Al te heftig sturen heeft een remmend effect, een roeruitslag van meer dan 30° geeft nauwelijks meer sturend rendement. Het is duidelijk dat een roer slechts werkzaam kan zijn als de boot vaart heeft. Hoe langzamer het schip vaart, hoe meer men de roeiers bij het sturen moet inschakelen.

Wanneer de noodzakelijke koerswijziging zo groot is dat die niet alleen door de werking van het roer tot stand gebracht kan worden of niet snel genoeg tot stand kan komen, dient de stuur de roeiers mee te laten sturen door "bak- of stuurboord best" te laten roeien.



Om goed te kunnen sturen, dienen de stuurtouwen strak gespannen te zijn en dient de stuur ze op een zodanige plaats vast te houden dat hij er voldoende macht over heeft en zonder overbodige bewegingen te maken het roer kan bedienen. Nooit mogen de stuurtouwen door het water slepen.

In een boot met losse stuurtouwen houdt de stuur het stuurtoew (met de eventueel aanwezige stuurklosjes) tegen de boorden.

Wanneer er "gestreken" wordt, moet de stuurman de touwen altijd strak houden, omdat anders het roer dwars op de vaarrichting komt te staan en remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met kans op schade. Alleen wanneer "strijkend" wordt aangelegd moet een roer dat aan de achterstevan is bevestigd van de wal afgehouden worden (nooit dwars op de vaarrichting naar de wal toe gekeerd).

De stuur in een wedstrijdboot mag niet in de boot bewegen omdat dit de balans van de boot verstoort. De stuur dient regelmatig en altijd voor een wedstrijd de kwaliteit van de stuurtouwen en de bevestigingen ervan te controleren en eveneens het roer zelf en het vinnetje op mogelijke beschadigingen te inspecteren. Wanneer dit vergeten wordt, kan materiaalpech tijdens de vaart het gevolg zijn.

2. Aanleggen

Om goed aan te leggen roeit men met lichte haal naar het vlot of de aanlegplaats onder een hoek van ongeveer 30° met de punt van de boot gericht op die plaats aan het vlot waar de stuurman de boot wil aan leggen. Nooit met grote snelheid aanleggen. Indien nodig vraagt de stuur of de boeg mee wil kijken en het commando over wil nemen.

Bij sommige vloten of bij een hoge wal moeten de riemen aan de vlot- of walzijde parallel aan de boot worden gelegd ("geslipt") of ingetrokken worden.

Windkracht en windrichting spelen een grote rol bij het aanleggen. Wind mee in de vaarrichting betekent dat met een hoge snelheid naar het vlot wordt gevaren.



Wind tegen betekent dat met een snel teruglopende snelheid naar het vlot wordt gevaren.

Bij wind mee moet sterk geremd worden bij het commando "houden", hetgeen betekent dat de boot sterk bijdraait en dus onder een wat grotere hoek moet worden aangevaren om goed langs het vlot te komen. Het beste kan in een lichte haal naar het vlot toe gevaren worden.

Bij wind tegen krijgt de boot heel snel minder vaart, gevolg is dat het commando "houden" minder effect heeft en dat de boot daarom minder bijdraait. Het vlot kan het beste onder een wat kleinere hoek benaderd worden. Het beste kan in een vrij stevige haal naar het vlot worden gevaren.

Als algemene regel geldt:

- aanvaren met nog vrij hoge snelheid hoek groter 30-40°
- aanvaren met geringe snelheid hoek kleiner 30°

Wanneer de wind min of meer loodrecht naar het vlot toe waait kan men onder een normale hoek aanvaren. Men dient zich op een punt te richten dat verder langs het vlot is gelegen ten opzichte van de plaats waar men wil aanleggen. Het commando "houden" moet iets vroeger worden gegeven. Zo zal de boot niet al tijdens het draaien tegen het vlot worden gedrukt.

Wanneer de wind min of meer loodrecht van het vlot afwaait kan ook onder normale hoek worden aangevaren. De snelheid ligt dan iets hoger. Men dient zich dan te richten op een dichterbij op het vlot gelegen punt. Er wordt zo laat mogelijk het commando "houden" gegeven, opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot wegwaait.



Het is duidelijk dat de stuur altijd terdege rekening dient te houden met de wind en vooral onder extreme omstandigheden van te voren goed dient vast te stellen op welke wijze de aanlegmanoeuvre moet worden uitgevoerd. De fijne kneepjes leert men door veelvuldige oefening.

In bepaalde situaties kan het nodig zijn "strijkend" aan te leggen in plaats van "halend". Roeiers in skiffs en ongestuurde boten geven er vaak de voorkeur aan omdat ze dan goed zicht hebben op de situatie. Het principe van het "strijkend" aanleggen is gelijk aan dat van het "halend" aanleggen.

Let op: Bij strijkend slippen dienen de handles naar de achterzijde van de boot te worden geduwd.

3. Keren ("Rondmaken")

Bij zijwind dient de stuur een zodanige draairichting te kiezen dat de voorsteven van het schip naar de windrichting toe ("door de wind") gaat. Hierdoor komt het schip niet aan lager wal terecht, omdat het "halen" met meer kracht geschiedt dan het "strijken".

N.B. "lager wal" is die oever waar de wind naartoe waait.

4. Wind

Er is al veel gezegd over wind. Nu nog iets over het varen bij harde wind. Als de wind zo hard is, dat er hoge golven staan, stuur dan zoveel mogelijk loodrecht op óf evenwijdig aan de golven zodat er zo min mogelijk water naar binnen komt.

Vaar bij een harde zijwind onder de hoge wal als de overige scheepvaart dit toestaat. Zorg er voor bij harde wind nooit aan lager wal te geraken. Wegkomen is dan veelal zeer moeilijk, de kans op schade is groot. Neem derhalve tijdig maatregelen.

Houd er rekening mee dat bij sterke wind problemen, zoals buiswater, met wind mee niet optreden, maar tegen de wind in wel.



5. Stroming

Op de kanalen rond De Hunze komt stroming voor door het lozen van water door gemalen.

Zolang een boot in de richting van de stroom wordt voortbewogen, verhoogt de snelheid van het water de snelheid van het schip. Als men op stromend water gaat roeien, begin dan altijd stroomopwaarts.

6. Scheepvaart

Bij het varen te midden van andere schepen is het belangrijk dat tijdig de juiste koers wordt gekozen en dat deze wordt vastgehouden, zodat anderen weten welke richting de boot gaat. Dit geldt in het bijzonder voor meren en plassen. Op smalle waterwegen houdt men in principe stuurboordwal.

Wordt men gepasseerd door schepen die een zo hoge boeggolf of hekgolf trekken, dat men er niet doorheen kan varen zonder veel water over te krijgen, dan moet men "laten lopen" en de boot bijdraaien evenwijdig aan de golf. De bladen plat op het water leggen en het boord waar de golf tegenaan komt hoog houden. Dit boord kan men hoog houden door de handvatten van de riemen aan dat boord omhoog te brengen en met het lichaamsgewicht over te hellen naar het andere boord. De golf slaat dan niet naar binnen.

Let in een kanaal ook op de golf die van de wal terugkaatst.

Verder moet men óók letten op zogenaamde kruisdeining. Dit is deining die ontstaat als schepen elkaar passeren. Denk ook om de zuiging van schepen.

Vrachtschepen hebben een zogenaamde "dode hoek" voor de boeg van het schip in de koerslijn. Dat geldt in het bijzonder voor geladen containerschepen en alle ongeladen schepen. De schipper kan een roeier niet zien als die zich in de dode hoek bevindt. Dat kan tot gevolg hebben dat de roeier wordt overvaren. Als je opzij gaat voordat je in de "dode hoek" terecht komt kan de schipper je



voortdurend blijven volgen: Vermijd de dode hoek. Als jij de schipper kunt zien, dan kan de schipper jou ook zien.

7. Coxbox

De coxbox is een versterker die aangesloten kan worden op de luidsprekers aanwezig in een aantal gladde vieren en in de achten.

- de coxbox ligt in de kast in de gym
- de coxbox dient van de oplader afgehaald te worden en de oplader uit het stopcontact
- de ingang van de stroomtoevoer moet worden afgesloten met het dopje
- de stuur neemt de coxbox mee in de boot wanneer de roeiers in de boot klaar zitten en alle dollen gesloten zijn
- de coxbox dient voorzichtig aangesloten te worden op de geluidsinstallatie in de boot. Hiervoor moeten de streepjes op de pluggen precies tegenover elkaar liggen
- vóór de stuur uitstapt, dient de coxbox losgekoppeld te worden
- de plug dient in de beschermdop geplaatst te worden
- de coxbox moet in de kast worden terug gelegd aan de oplader
- de stekker in het stopcontact en controleren of de coxbox wordt opgeladen, wanneer dit niet het geval is, dienen alle stekkers en pluggen gecontroleerd te worden
- bij storingen van de coxbox dient direct melding gemaakt te worden in het schadeboek vloot.



Bijlage E De roeibeweging

Roeien wordt gekarakteriseerd als een doorgaande natuurlijke beweging. Er zijn geen tussenpauzes en geen plotselinge bewegingen die de snelheid van de boot nadelig beïnvloeden. De bewegingen van lichaam, riemen en bankje moeten in overeenstemming zijn met de snelheid van de boot. Het roeien ziet er dan gemakkelijk en vanzelfsprekend uit.

1. Handlevoering en grip

Het aanleren van een juiste grip en handlevoering is zeer belangrijk voor beginners. Een verkeerde grip veroorzaakt veel fouten en blessures en is moeilijk af te leren. Er moet veel tijd aan besteed worden, omdat ontspanning in de handen belangrijk is voor ontspannen roeien.

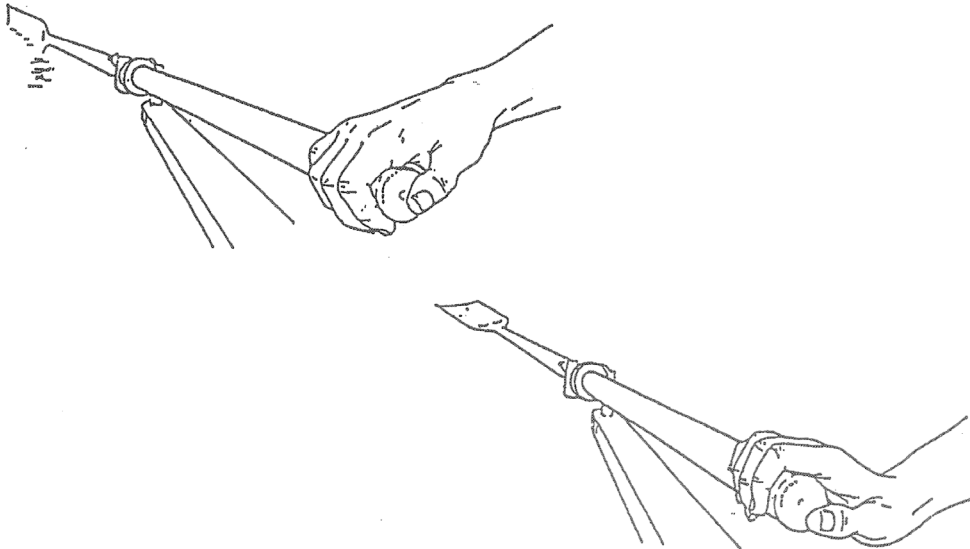
2. Scullen

Bij het scullen heeft de roeier met elke hand een riem aan het uiteinde vast, waarbij de duimen op de kopse kant van de handles liggen. De riem wordt door de duim met de kraag tegen de dol gedrukt. De vingers liggen losjes om de riem en beide polsen zijn vlak als de riem in de haalstand staat.

De riemen worden niet vastgehouden met volle grip, er wordt niet geknepen en de handpalmen blijven los.

Bij het uitzetten wordt de riem omlaag gedrukt door de onderarmen, waarna de riem wordt gedraaid onder druk van de vingers. Terugdraaien gebeurt door de riem weer met de vingers te omvatten. Deze bewegingen worden door de vingers en de polsen samen gemaakt.

Er moet voor worden gezorgd dat er niet krampachtig in de polsen wordt "geknikt", maar dat de handpalm loskomt van de riem.



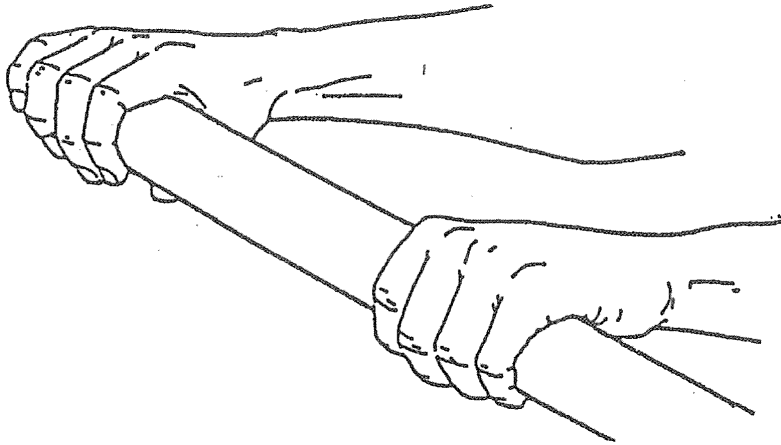
Afbeelding 29 Stand van hand en pols bij in- en uitzet (scullen)

3. Boordroeien

De handen worden ongeveer twee handbreedten van elkaar op de riem geplaatst. De vingers liggen losjes om de riem met de duimen onder de handle. Beide polsen zijn vlak en de handpalmen blijven los van de riem.

De riem wordt niet vastgehouden met volle grip. Bij de uitzet drukken de vingers van de buitenhand de riem omlaag. De riem wordt gedraaid onder druk van de vingers van de binnenhand. Het is belangrijk dat de buitenpols hierbij vlak blijft. De buitenhand wordt dus niet gebruikt bij het draaien, blijft ontspannen en horizontaal, zodat de riem in de vingers kan draaien.

Terugdraaien gebeurt met de vingers en de duim van de binnenhand. De vingers van de buitenhand blijven de riem volledig omvatten, zij mogen niet van de riem glijden vlak voor de inzet, maar moeten klaar zijn om direct na de inzet de druk op het blad over te nemen.



Afbeelding 30 Stand van handen en polsen bij in- en uitzet (boordroeien)

4. De roeibeweging

De roeibeweging is te beschrijven met de volgende vier fases:

- de uitzet of uitpik dat wil zeggen, het uit het water drukken van het blad
- de herstelfase, of de recover, dat wil zeggen, het oprijden met de bladen boven water
- de inzet, inpik of catch, dat wil zeggen, het in het water zetten van het blad
- de haal, dat wil zeggen, de horizontale power application als de bladen bedekt zijn, waarbij de druk op het water gehandhaafd blijft. Het blad wordt dus niet “door het water getrokken”, maar gebruikt om de boot af te zetten.

Het ritme van de roeibeweging

Roeien is het herhalen van één doorgaande beweging waarbij nergens stil wordt gezeten. De snelle haal en het ontspannen oprijden wisselen elkaar voortdurend af. Vooral bij beginnende roeiers ligt deze verhouding vaak onjuist. Er wordt te langzaam gehaald en vooral te snel gereden. Daarnaast wordt er vaak stilgezeten bij de inzet en/of uitzet, terwijl deze keerpunten juist met enige snelheid moeten worden uitgevoerd. Toch is die snelheid van wegzetten of inpikken niet het belangrijkste want het leidt vaak tot haastig roeien. De nadruk



ligt vooral op de soepele doorgaande beweging bij de keerpunten, zonder bijbewegingen en zonder onrust.

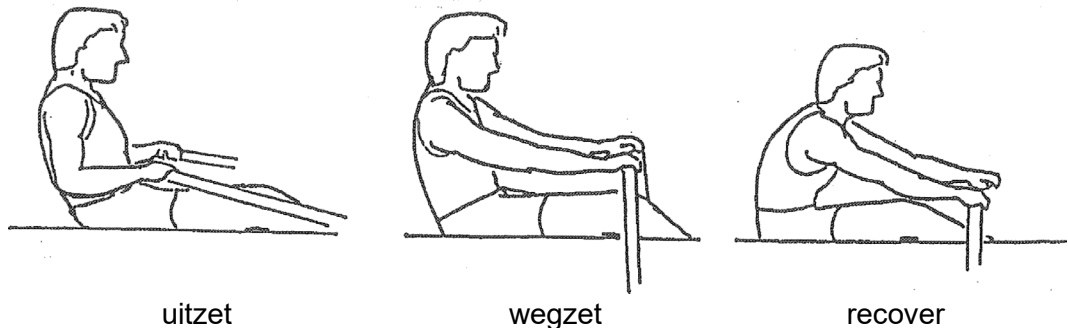
De uitzet en wegzet

Gedurende de uitzet zit de roeier met het bovenlichaam achter de heupen. Niet in een ingezakte houding maar stevig en met de schouders naar achteren.

De ellebogen zijn naast het lichaam en zijn de belangrijkste scharnierpunten bij het uit het water drukken van de bladen. De handles worden in één ronde beweging naar beneden gedrukt en van het lichaam weggeduwd. Als de armen bijna gestrekt zijn komt het lichaam pas naar voren.

Het bovenlichaam is dus nog in de uitzethouding als de handen weg bewegen van het lichaam. De bewegingen volgen elkaar bijna vanzelfsprekend op.

Na het wegzetten van de handen worden de armen gestrekt, waarna de rug vanzelf volgt naar een ingebogen positie. Het inbuigen moet vanuit de heupen gebeuren, niet met een ronde rug.



Afbeelding 31 De fasen van de haal (scullen)



De recover

Na voorgaande bewegingen wordt begonnen met het – rustig – naar voren oprijden. In de recover glijdt de roeier naar de inzet toe en moet hij klaar zijn voor het plaatsen van het blad. Als het bankje in het midden van de sliding is moet het inbuigen voltooid zijn. De armen zijn geheel gestrekt, maar worden niet stijf gehouden. Bij het boordroeien moet de buitenschouder iets voor en hoger zijn ten opzichte van de binnenschouder.

Het ontbreken van deze lichaamsvoorbereiding kan een keten van fouten veroorzaken: in de boot duiken, nareiken, handen te diep in de boot houden waardoor het blad te ver van het water verwijderd wordt (“vlaggen”), over het water slaan en water missen. Bedenk dat de ontspanning in de recover niet hetzelfde is als niets doen. Er moet een inzet worden voorbereid.

Het oprijden dient gelijkmatig, zonder versnelling of vertraging, en rustig te gebeuren, waarbij de handen in een rechte horizontale lijn worden bewogen. De handen moeten op een zodanige hoogte worden gehouden dat het blad het water niet raakt en op constante hoogte boven het water blijft.

Zodra met het rijden wordt begonnen is het voor beginners een goede gewoonte om de bladen weer verticaal te draaien, ofwel wanneer, vanaf de uitzet gezien, de handen de knieën passeren. Meer ervaren roeiers zullen dit terugklippen wat later, als de handen de enkels passeren, en geleidelijk, met constante snelheid uitvoeren.

De inzet

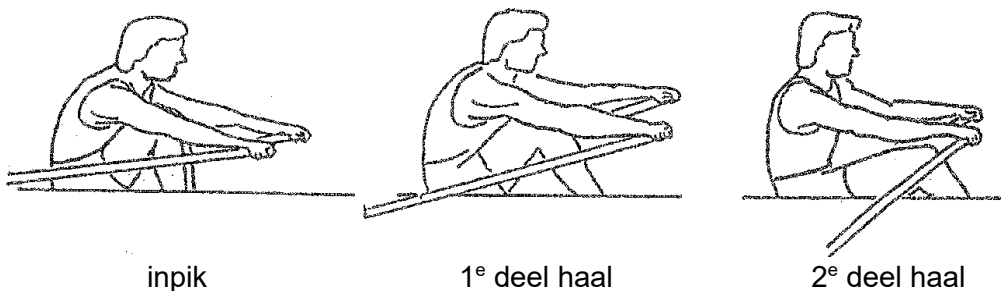
Bij de inzet is het lichaam goed ingevouwen en moeten de scheenbenen verticaal staan. De lichaamshoek wordt gemaakt in de heupen en de zithouding is groot en ontspannen, de roeier gebruikt zijn volle lengte en reikwijdte. Dan wordt, als het reiken maximaal is, het blad snel en volledig in het water geplaatst.

Met het inpikken wordt een begin gemaakt tijdens het einde van de recover, waardoor het blad al langzaam dichterbij het water komt (water naderen). De uiteindelijke inzet gebeurt vanuit de schouders, met gestrekte armen en met de spieren van benen en rug gespannen. Op het moment dat het blad in het water is



gezet wordt er direct getrapt, waarbij de benen zich gaan strekken maar geen beweging plaatsvindt in de rug of schouders. De snelheid van het plaatsen is belangrijk. Het plaatsen mag geen haallengte kosten en moet op het juiste, uiterste moment gebeuren. Dan is er zo weinig mogelijk splash aan beide zijden van het blad.

De efficiëntie van de trap vermindert als het blad te laat volledig in het water is gebracht. Een deel van de haal gaat hierdoor verloren. Voor beginners kan een minimale backsplash worden aanbevolen ter voorkoming van het missen van water.



Afbeelding 32 De fasen van de haal (scullen)

De haal

Nadat het blad in het water is gekomen wordt het lichaamsgewicht op het voetenbord overgebracht door de kracht van de benen te gebruiken, dus door te trappen. Het bankje gaat richting boeg. Gedurende de eerste helft van de haal blijft de heuphoek onveranderd. Hierdoor wordt een zeer horizontale krachtuitoefening bewerkstelligd. De spieren in de rug, schouders en armen houden alleen maar vast en geven op die manier een goede verbinding tussen benen en blad. Het lichaam komt niet omhoog.

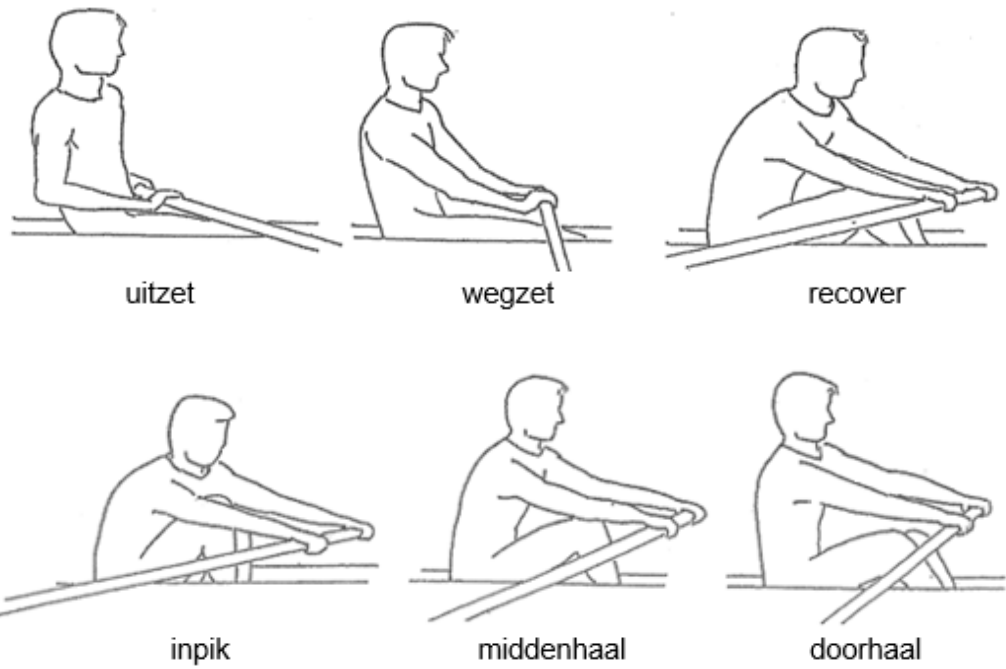
Het eerste gedeelte van de haal wordt alleen door de benen uitgevoerd. Halverwege de uittrap wordt ook de rug opgezwaaid, de armen zijn nog altijd gestrekt. Als de riemen de stand naderen waarin zij loodrecht op de boot staan, het meest effectieve gedeelte van de haal, dan hangt het lichaamsgewicht nog



altijd tussen de riemhandle en voetenplank. De beentrap geeft de roeier een gevoel van druk, de rugzwaai een gevoel van versnelling.

Tijdens het laatste gedeelte van het strekken van de benen en het opkomen van de rug volgen de armen bijna vanzelf. Tijdens deze bijhaal wordt de versnelling doorgezet, maar niet als een ruk uitgevoerd. De benen blijven afzetten tegen het voetenbord en geven daardoor goede steun om de haal af te maken en uit te zetten. Het bovenlichaam leunt achterover (doorvallen), waarbij bij het boordroeien de buitenschouder iets hoger wordt gehouden dan de binnenschouder. De onderarm van de buitenhand is horizontaal met een wijde elleboogpositie, de binnenelleboog gaat voorbij het lichaam. Bij het doorvallen is de houding niet in elkaar gezakt, maar worden juist been-, buik-, en rugspieren gebruikt voor een enigszins uitgestrekte houding.

Het is belangrijk om de handen bij de haal op een zodanige hoogte te houden, dat het blad volledig bedekt is. De juiste hoogte van de handles kan bepaald worden door de bladen in rust (dus niet tijdens het roeien) in verticale positie los te laten. De bladen zullen dan vanzelf de juiste positie in het water aannemen. De riemen moeten op deze hoogte door de boot worden bewogen. In de meeste boten betekent dat, dat de handles ter hoogte van de onderkant van het borstbeen van de roeier moeten worden gehaald. Als er goed "opgehangen" wordt, dan gebeurt dit vanzelf en zijn er geen overbodige bewegingen mogelijk. Hieronder de figuren op volgorde voor het boordroeien.



Afbeelding 33 De fasen van de haal (boordroeien)



Bijlage F Foutcorrectie en preventie van blessures

Voor de roeiers zelf is het soms lastig te beoordelen of zij de roeibeweging goed uitvoeren en, zo nee, hoe zij dat moeten corrigeren. Daarvoor zijn zij vaak afhankelijk van een instructeur of coach. In dit hoofdstuk wordt een aantal bewegingen beschreven dat blessures tot gevolg kan hebben. Het is aan de instructeur/coach om de roeier te helpen de beweging op de juiste manier uit te voeren.

De roeibeweging is te beschrijven met de volgende vier fases (zie bijlage E):

- de uitzet en wegzet, het uit het water drukken van het blad
- de recover, het oprijden met de bladen boven water
- de inzet, het in het water zetten van het blad
- de haal, de horizontale power application als de bladen bedekt zijn, waarbij de druk op het water gehandhaafd blijft. Het blad wordt dus niet “door het water getrokken”, maar gebruikt om de boot af te zetten.

Fouten die hierbij gemaakt kunnen worden zijn weergegeven in de tabellen op de volgende pagina's, evenals oefeningen die zijn bedoeld om de fouten te kunnen corrigeren.

1. Onrustige en ongelijke handlevoering

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Balansproblemen- Last van verkrampte armbuig- en schouderspieren of zelfs van de billen wanneer scheef gezeten wordt om de balans te compenseren	<ol style="list-style-type: none">1. te weinig ontspanning en teveel knijpen in de riemen2. bij het scullen: de handen (met de riemen) niet dicht genoeg bij elkaar houden3. bij het boordroeien: de riem te weinig met de buitenhand sturen (in één lijn houdt)	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- na de uitzet de bladen tijdens de recover over het water laten slifferen: hierdoor ligt de boot recht en wordt ervaren welke 'lijn' de handen moeten volgen. Daarna vanuit de uitzet steeds langer watervrij en volledig watervrij eindigen.- roeien zonder kracht en de riemen laten drijven, zodat de aanhaalhoogte goed bepaald kan worden: de wegzet- en recoverhoogte liggen slechts een fractie lager.- laag tempo roeien en ontspannen blijven zitten (passief balanceren i.p.v. actief)- onderarmen ontspannen op de riemen laten rusten- roeien met stopjes: direct na de uitzet ("stop 1"), de wegzet ("stop 2") of na de wegzet en het inbuigen ("stop 3").

2. Plotseling en te snel oprijden (“racen op de slidings”)

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Te weinig gelegenheid om uit te rusten tijdens de recover- Bootsnelheid vermindert, het snelle oprijden vergt afremmen (tegengestelde krachten, “doodtrappen”)- Het bovenlichaam kan doorschieten vóórdat de inzet plaatsvindt- Last van knieholtes, lies of onderrug	<ol style="list-style-type: none">1. Te langzame uitzet en wegzet2. Te langzaam overeind komen/inbuigen vanuit de uitzethouding3. Niet ver genoeg inbuigen na de wegzet	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Roeien op vaste bank (met gestrekte benen) en met vaste rug (in de uitzethouding) met nadruk op het snel keren van de handle na de uitzet.- Roeien op vaste bank en met bewegende rug met nadruk op het snel keren en (volledig) inbuigen- Roeien met stopjes: direct na de uitzet (“stop 1”), of direct na de wegzet (“stop 2”) of direct na de wegzet en het inbuigen (“stop 3”).

3. Handen de boot in vóór de inzet

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Water missen en een te korte, weinig effectieve haal- Het blad wordt van grote hoogte het water ingezet, waardoor het gaat diepen- Last van de schouders	<ol style="list-style-type: none">1. Balansproblemen2. Bang het water te raken vlak voor de inzet	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Na de uitzet de bladen tijdens de recover over het water laten slifferen: hierdoor ligt de boot recht en wordt ervaren welke 'lijn' de handen moeten volgen. Daarna vanuit de uitzet steeds langer watervrij en volledig watervrij eindigen.- Vlak voor de inzet bewust water naderen, eventueel met 'backsplash'.- Nadruk op water naderen bij vaste bank, kwart, half, driekwart en hele bank.

4. Te weinig inbuigen

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Een te korte haal- Weinig effectieve haal door onvoordelige drukopbouw	<ol style="list-style-type: none">1. Te rechtop zitten2. Bovenlichaam te laat inbuigen, door te lang achterover te blijven zitten3. Stijve onderrug	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Roeien met stopjes: bij uitstek "stop 3" (na het inbuigen) is hier van belang.

5. Nareiken van het bovenlichaam vóór het plaatsen

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Water missen- Boot dompt- Last van schouders en/of rug	<ol style="list-style-type: none">1. Wegrijden/uittrappen vóóordat het bovenlichaam opgericht is2. Plotseling afremmen als gevolg van te snel oprijden: het bovenlichaam schiet door (de roeier reikt na)3. Een extra lange haal nastreven	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Rustiger laten oprijden.- Haal voorin iets inkorten.- Bij driekwart opgereden bank al laten inzetten en wegtrappen; dit langzaam verlengen tot hele bank zónder na te reiken.

6. Te vroeg inzetten van de romp

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Ineffectieve haal door een verkeerde benen-rompcoördinatie- Over de riem vallen met het bovenlichaam bij de eindhaal- Last van de onderrug	<ol style="list-style-type: none">1. Na de inzet druk zoeken met de romp2. Hoofd vóór de inzet in de nek leggen en direct erna weer eruit willen halen	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Verbeteren van de inzet waardoor eerder druk gevoeld wordt op de benen.- Op dezelfde manier wegrijden als men aan komt rijden.- Rechtop, met uitgestoken nek, blijven zitten bij de inzet.

7. Te vroeg buigen van de armen

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Ineffectieve haal door te weinig druk met de benen- Het blad diept bij het plaatsen- Romp te laat inzetten, waardoor de neiging bestaat onderuit te trappen/door het bankje te trappen- Last van verzuurde/verkrampde (onder)armen en schouders	<ol style="list-style-type: none">1. Balansproblemen2. Te snel 'druk' willen maken3. Te gespannen armen inzetten bij het plaatsen	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Balansverbetering: de roeier laten roeien met stopjes: direct na de uitzet ("stop 1"), of direct na de wegzet ("stop 2") of direct na de wegzet en het inbuigen ("stop 3").- Verbeteren van de inzet waardoor eerder druk gevoeld wordt op de benen.- In het begin van de haal de bladen rustig laten drijven met de nadruk op de gestrekte armen; gedurende de haal langzaam de kracht vanuit de benen opvoeren.

8. Onderuit trappen of 'door het bankje trappen'

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Drukverlies in het begin van de haal- Extreme rugzwaai aan het eind van de haal- Last van de onderrug	<ol style="list-style-type: none">1. Nareiken met het bovenlichaam2. Te vroeg de armen buigen3. Te weinig de buik- en rugspieren aanspannen bij het aantrappen	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Zie de oefeningen bij "5. Nareiken van het bovenlichaam voor het plaatsen" en "7. Te vroeg buigen van de armen".- Bewust de 'buik- en rugspieren' laten aanspannen bij de inzet.

9. Van de eigen riem afhangen bij boordroeien (“uit het boord hangen”)

Gevolg	Mogelijke oorzaak	Mogelijke oplossing en oefeningen
<ul style="list-style-type: none">- Veroorzaken van balansproblemen- Last van schouders, rug en billen	<ol style="list-style-type: none">1. Bang dat de boot op het eigen boord valt, waardoor de riem moeilijk ingezet kan worden2. Probeert balansproblemen te corrigeren	<p>Demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.</p> <ul style="list-style-type: none">- Nadruk op het op twee billen zitten bij eerst vaste bank, daarna bij kwart, half, driekwart en hele bank.- Balans verbeteren met stopjes: direct na de uitzet (“stop 1”), of direct na de wegzet (“stop 2”) of direct na de wegzet en het inbuigen (“stop 3”).



Bijlage G1 Veiligheidsprotocol

De aanbevelingen voor Veilig Varen worden onderverdeeld in adviezen betreffende mensen, boten, water, weer, kleding en de vereniging.

1. Mensen

Algemene voorschriften voor roeiers, stuurlieden, instructeurs, coaches

- Iedereen die in de boot plaatsneemt moet de zwemkunst meester zijn.
- Iedereen dient de regels van de vereniging te kennen inclusief het koudwaterprotocol (zie bijlage G2).
- Voor de te bevaren wateren moeten de roeiers en stuurlieden adequaat zijn opgeleid.
- Roeiers/stuurlieden/coaches/instructeurs moeten weten wat te doen wanneer de boot omslaat. Het verdient de aanbeveling op de hoogte te zijn van reddend zwemmen en EHBO.
- Boegroeiërs van ongestuurde boten en stuurlieden dienen over een goed gezichtsvermogen te beschikken.
- Iedereen dient de weersverwachting te kennen en na te gaan of er uitgevaren kan worden.
- Iedereen dient respect te hebben voor overige watersporters

Roeiers

- Voordat men met een boot vertrekt dient men via de Boten Inschrijf Module (BIM) aan te geven dat men op het water is.
- Controleer voor het uitvaren eerst de boot en de onderdelen.
- Roeiers zonder roeibevoegdheden moeten altijd worden begeleid door een (door het bestuur toegewezen) instructeur.
- Roeiers met roeibevoegdheden zijn volledig verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid



Stuurlieden

Stuurlieden (ook zij die met een MPB sturen) dienen:

- goed te kunnen sturen;
- op de hoogte te zijn van de regels van de vereniging;
- de verenigingscommando's te kennen en te kunnen geven;
- overzicht over de ploeg te hebben;
- de weer- en wateromstandigheden te kunnen inschatten;
- de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, zoals genoemd in bijlage B, te kennen;
- de bepalingen betrekking hebbend op te bevaren water te kennen;
- voor vertrek het roer, de roerbevestiging en de stuurtouwen te controleren;
- in de winterperiode een zwemvest te dragen

Instructeurs

- Bij het geven van de eerste instructielessen dient een reddingsboot gereed te liggen, bij voorkeur in het water.
- In de reddingsboot dient een werplijn aanwezig te zijn.
- Het is van belang op de hoogte te zijn van de mogelijkheden van de leerlingen (zwak-sterk, jong-oud).
- Gebruik bij de instructie een toeter om je goed verstaanbaar te maken. Het niet goed kunnen verstaan kan tot paniek leiden in noodsituaties.
- Geen beginnelingeninstructie geven vanaf 15 november tot mei in verband met onderkoelingsgevaar bij het omslaan.

Coaches/begeleiders langs de waterkant

Coaches en begeleiders dienen de regels te kennen met betrekking tot het te bevaren water, op de hoogte te zijn van de belangrijkste bepalingen van het BPR (bijlage B), het koudwaterprotocol (bijlage G) en zij dienen de roeiers te waarschuwen voor mogelijke gevaren op het water. In de hal hangen rugzakken met hulpmiddelen (bijv. een reddingslijn) die van pas komen bij het bieden van hulp aan een omgeslagen roeier.



2. Boten

- De roeiers en stuurlieden mogen alleen die boten gebruiken waarvoor zij bevoegd zijn. Alleen zij die een MPB hebben gekregen, mogen tijdelijk in een boot uit een hogere bootcategorie roeien.
- Bij varen op groot water zoals plassen, meren en grote rivieren wordt sterk geadviseerd om boten te voorzien van:
- Afdekkingen op voor- en achterschip; tevens dienen de boorden verhoogd te worden, zodat er zo min mogelijk golven binnen kunnen lopen. De boten dienen voorzien te zijn van een pompinstallatie of een hoosvat.
- Een zwemvest voor elk bemanningslid. Dit zwemvest moet indien nodig ook gedragen worden.
- Bij tochten dienen boten voorzien te zijn van hoosvat/spons, pikhaak/haken en meertouwen. Een extra riem en rolbankje, kompas, waterkaarten, fluit/toeter zijn aan te raden.
- Wanneer er in het donker gevaren wordt dient de boot voorzien te zijn van verlichting: een rondschijnend wit toplicht dat boven de bemanning uitsteekt.
- Het voeren van een (grote) vlag maakt de boten op grote afstand zichtbaar

Omslaan met een boot

Bij het omslaan van een boot dient de roeier de volgende acties te ondernemen:

- Voor omslaan in koud water zie Bijlage G2: Koudwater Protocol.
- Het bovenlichaam over de boot leggen (opdat dit lichaamsdeel niet in het water ligt) en de boot naar de kant peddelen met voeten en/of handen of wachten tot er een reddingsboot of andere hulp komt.
- Uit het water op de kant klimmen en naar De Hunze (of andere roeivereniging/huis) gaan om zich daar te warmen en contact te zoeken met De Hunze.
- Indien er een coach aanwezig is, begeleidt die de roeier naar de verenigingen en probeert hij zelf de boot op de vereniging te krijgen.
- De boot is ondergeschikt aan de roeier.



3. Water

- Elke vereniging stelt voor het in de buurt van het clubhuis gelegen water eigen regels op. Bij De Hunze staan deze regels beschreven in het roeireglement (zie 1.5.).
- Aangeraden wordt groot water met meer dan één ploeg te bevaren. Hierbij dienen de ploegen elkaar niet uit het oog te verliezen.
- Op grotere wateren zoals meren en plassen dient men onder de wal te varen. Hoe kouder het wordt, hoe dichter onder de wal.
- Voor rivierroeien/sturen is er de cursus “Roeien op Stromend Water”.

4. Weer

- Elke vereniging dient regels op te stellen ten aanzien van het niet roeien bij mist, vorst, onweer, na zonsondergang en bij harde wind. Bij De Hunze staan deze regels beschreven in het roeireglement (zie 1.6).
- Het verdient aanbeveling in de winter beginnende roeiers (eventueel ook gevorderde roeiers) in breder materiaal te laten roeien.
- Bij aankomend onweer mag er niet geroeid worden of, indien men zich al op het water bevindt, moet men zo snel mogelijk terugroeien naar de vereniging. Wordt men overvallen door het onweer dan dient men onder een brug te gaan liggen of op de kant te gaan hurken en zich zo klein mogelijk te maken.

5. Kleding

- Vooral in de winter is goede kleding voor roeiers en stuurlieden van groot belang. Het is beter een paar dunne lagen kleding te dragen dan één dikke laag.
- Voor roeiers is het van belang dat de onderrug goed beschermd is, evenals de hals en de polsen.
- Stuurlieden moeten warm en droog blijven, vooral hoofd, handen en voeten. Draag geen laarzen en regenkleding (het water kan er gemakkelijk in, maar kan er niet meer uit).



-
- Stel jezelf op de hoogte van adviezen en voorschriften door het bestuur opgesteld i.v.m. roeien in winterperiode, bijv. de stuur draagt dan verplicht een zwemvest...

6. Vereniging

De vereniging draagt er zorg voor dat aanwezig zijn voor gebruik:

- a. Reddingslijnen
- b. Pikhaken
- c. Toeters
- d. Hoosvaten
- e. Meertouwen
- f. Een complete EHBO kist

Zij draagt er zorg voor, dat de verenigingsregels over de onderstaande onderwerpen duidelijk zijn:

- Deze regels
- De belangrijkste bepalingen van het BPR (zie bijlage B)
- Eigen verkeersregels buiten het BPR om (zie 1.5.2.)
- Wanneer er niet geroeid mag worden (zie 1.6.)
- De verenigingscommando's (zie bijlage C)

Ten slotte

Overschat je eigen capaciteiten niet. Laat je niet overhalen tot dingen die je niet kunt, wilt of durft. Volg de regels van de vereniging m.b.t. roeien in de winter en laat over veiligheid geen discussie ontstaan.



Bijlage G2 Koudwaterprotocol (KWP)

1. Algemeen

Het koud water protocol is opgesteld om de veiligheid van het roeien in de wintermaanden te bevorderen. Het bestaat uit twee delen, een korte versie en een gedetailleerd protocol met uitleg over de adviezen. In dit document de uitgebreide adviezen om de roeier en begeleiders te ondersteunen bij hun keuzes om zichzelf en hun ploeggenoten veilig te houden tijdens het roeien bij lagere temperaturen. Zeker in de wintermaanden is er wezenlijk gevaar voor koude in de boot en voor koudeshock en onderkoeling bij omslaan.

Dit protocol of dit advies is bedoeld voor alle type roeiers (race- en toerroeiers, kwetsbare en sterke roeiers, jonge en oude) en voor stuurlieden, coaches en instructeurs. Het is daarom belangrijk dat je zelf denkt wat er voor jou geldt: Als oudere of kwetsbare roeier loop je bijvoorbeeld meer risico in de winterperiode en spelen er andere risico's dan voor een jonge wedstrijdroeier.

2. De periode en/of temperatuur waarin KWP geldt

Seizoen 1 november tot 1 mei en/of watertemperatuur ≤ 15 C

3. Voorzorgen

Kleding

- Om onderkoeling te vermijden in de koudere periode is het van belang kleding te dragen die je goed tegen de weersinvloeden van dat moment beschermt.
- Wees bedacht op zowel wind- als regenbescherming.
- Meerdere laagjes werkt beter tegen afkoeling dan één dikke laag, in en buiten het water.
- Een muts, - je hoofd verliest veel warmte als hij niet bedekt is -, of zogenaamde pogies, hoezen om je hand en handle.



- Isolerende kanopakken geven extra tijd in het water als je omslaat. Ze hebben als nadeel dat het zweet niet weg kan.
- Als je niet voldoende en niet de juiste kleding aan hebt, loop je in een regenbui of bij harde wind de kans warmte te verliezen en onderkoeld te raken. Als dit gebeurt ver van De Hunze heb je een probleem bij het terugkeren omdat je te koud en moe wordt, en geen goede controle meer hebt over de boot.
- Let op de weersverwachting. Neem liever teveel dan te weinig regenkleding en winddichte kleding mee. Extra kleding kun je aantrekken als het weer toch omslaat. Als het weer je te extreem lijkt, sla gewoon een keer over. Je bent zelf verantwoordelijk.
- Stuurlieden: Draag warme en winddichte kleding, en een zwemvest. Het dragen van een zwemvest is gewenst bij gebruik van veel (regen)kleding omdat je bij te water raken niet voldoende drijfvermogen hebt met al die kleding. Dit geldt het hele jaar, maar extra in de periode van het koud water protocol. De zwemvesten hangen boven in de hal.

Bootkeuze en bootbehandeling

- Kies een boot waarin je comfortabel en veilig kunt roeien. Als je niet fit bent of onervaren: Kies een veiliger type boot, of roei gestuurd in plaats van ongestuurd.
- De boot moet bij omslaan voldoende drijfvermogen hebben. Controleer je luchtkasten.
- Controleer je overslagen voor je vertrekt.
- Controleer of de hielstrings goed vast zitten, het klittenband van de schoenen gemakkelijk losgetrokken kan worden en knoop je eigen schoenen niet vast aan de boot.
- Skiffeurs: Zorg dat je weet hoe je weer in de boot kunt komen na omslaan. Doe de omslacursus. Ga pas weer in mei skiffen als je niet in de boot kunt komen na omslaan.
- Stuurlieden: Doe bij een los stuurtouw de lus van het stuurtouw niet om je middel maar onder je benen, zodat je bij omslaan er niet in verstrikt kunt raken.

Wie begeleidt wie...



Roei zo veel mogelijk in een groep of met een coach als je in een gladde boot of een klein nummer roeit.

Groep:

- Je draagt verantwoordelijkheid voor elkaar.
- Wacht in de Zuiderhaven op elkaar bij het wegvaren.
- Maak afspraken: Wie houdt wie in de gaten.
- Let op de langzaamste, de kleinste boot, de minst ervaren roeier.
- Wanneer je in een groep gecoacht roeit, blijf met de roeiers in elkaars zicht als de coach niet bij de wal kan komen (bijvoorbeeld van Zuiderhaven tot Parkbrug).

Coach of andere begeleider:

Maak bij vertrek afspraken met de roeier(s) over je zichtbare aanwezigheid tijdens de outing. Spreek met de betrokken roeiers een verzamelpunt op de heenweg af. Laat skiffeurs zoveel mogelijk in elkaar gezichtsveld roeien en maak daar (met de groep) duidelijke afspraken over. Hou onervaren skiffeurs als coach altijd zelf in het zicht. Maak van tevoren afspraken over hoe de roeiers of ploegen na de outing terugroeien naar het botenhuis.

Wat neem je mee.

Ongecoacht:

Alleen of in een groep: neem een telefoon mee, en eventueel isolatiefolie.

Gecoacht:

Afhankelijk van de weersomstandigheden en het niveau van de roeier(s) kan het raadzaam zijn een coachrugzak mee te nemen. Hierin zitten hulpmiddelen voor omgeslagen roeiers. Deze rugzakken hangen boven in de hal en bevatten isolatiefolie, werplijn, handdoek, en fleecetrui. De coaches beoordelen zelf of het nodig is deze mee te nemen. Er zijn ook losse isolatiefolies voor de coaches.

Neem een mobiele telefoon mee zodat je hulp kunt inroepen.

LET OP: Isolatiefolie: Goudkleurige kant buiten houdt de roeier warm.

4. Als je toch omslaat

Hoe komt dat meestal?



OMSLAAN is meestal het gevolg van een aanvaring, een snoek, het slippen van de riemen, niet gesloten overslagen. of het loslaten van één of beide riemen.

Aanvaring/ slippen

Probeer je armen gestrekt te houden met de riemen zoveel mogelijk haaks op de boot als je een aanvaring hebt met dukdalven, bruggen, de wal of andere boten. Hierdoor is er meer stabiliteit. Als je foutief slipt, ga je om. Als je iemand wilt passeren: gebruik voldoende ruimte.

Snoeken

Door een snoek helt de boot in de richting van de snoek. Houd de riemen losjes in de vingers, knijp niet, dan is het risico van snoeken minder.

Niet gesloten overslagen

Controleer je overslagen extra voordat je het vlot verlaat.

Loslaten van de riemen

Laat de riemen nooit los.

Wat doe je na omslaan?

Behalve als specifiek over de stuurman en de roeiers wordt gesproken, wordt onder roeier verstaan een enkelvoudige roeier, of één of meerdere roeiers met stuur m/v.



De roeier:

- Blijf bij de boot als dat enigszins mogelijk is. Dit is je reddingsvlot. De boot heeft drijfvermogen omdat de luchtkasten gesloten zijn.
- Probeer in de boot te klimmen. Dit heb je geoefend bij skiff-instructie, of bij de omslacursus. Zie ook voorbeelden op internet.
- Als het lukt en je kunt nog roeien: Blijf rustig. Roei zo snel mogelijk terug naar het botenhuis, liefst met begeleiding van de wal of van een andere boot. Ga daar onder de douche. Als je onderweg toch te koud wordt of te weinig kracht hebt om jezelf enigszins warm te houden, zorg dat je aan de wal komt.
- Als het niet lukt om in maximaal twee pogingen in de boot te klimmen, ga over de boot hangen zodanig dat je er niet afglijdt. Als dat niet lukt, houd je vast aan de rigger. Draai de boot door trappelen met de boegpunt naar de wal, en zwem met de boot naar de wal. Klim op de wal. Vraag coach, begeleider of omstanders je daarbij te helpen.
- Als je op de wal bent: Zorg dat je zo snel mogelijk weer warm wordt.
- Zonder coach: regel hulp met de telefoon.
- Als het botenhuis niet te ver weg is, ren naar het botenhuis zo mogelijk met begeleider en neem daar een lauwe douche.
- Als het botenhuis te ver weg is, gebruik je telefoon. Regel vervoer en wacht daarop terwijl je je warm houdt door rondjes te rennen.
- Als je wel een coach bij je hebt, luister naar hem of haar.

De coach of begeleider aan de wal

- Behalve als specifiek over de stuurman en de roeiers wordt gesproken, wordt onder roeiers verstaan een enkelvoudige roeier, of één of meerdere roeiers met stuurman/stuurvrouw.
- Bij een omgeslagen boot: Let op je eigen veiligheid. Als je zelf in het water valt, kun je geen hulp bieden.
- Regel eerst de opvang van de roeiers, en kijk daarna naar de berging van de boot.
- Neem de leiding als je ziet dat de roeiers niet in staat zijn om te handelen.
- Roep dat de roeiers en de stuur de boot moeten vasthouden.



- Laat ze in de boot klimmen, help met aanwijzingen.
- Als het de roeiers lukt om in de boot te klimmen en de boot is "gangbaar": Geef een fleecetrui en isolatiefolies uit de coachrugzak indien je die bij je hebt. In het geval van een gestuurde boot kunnen de roeier(s) zich warm roeien, maar de stuurman/stuurvrouw niet. Laat ze eventueel wisselen, zodat ook de stuur zich warm kan roeien. Laat de roeiers begeleid terugroeien naar de vereniging. Laat de begeleider contact houden. Als de roeier of roeiers onderweg toch te koud worden of te weinig kracht hebben om zichzelf enigszins warm te houden, laat ze naar de wal gaan en zich via de wal in veiligheid brengen.

Als het de roeiers NIET lukt om in de boot te klimmen

- Laat de roeier(s) zo aan of over de boot hangen dat ze er niet af kunnen glijden als hij/zij door de kou geen kracht of coördinatievermogen meer hebben.
- Laat de roeier NIET ZWEMMEN zonder drijfmiddelen. Als hij/zij door kou bevangen wordt of kramp krijgt is de kans op verdrinken groot.
- Laat de roeier(s) de punt van de boot naar de kant richten. Laat ze MET DE BOOT naar de kant zwemmen.
- Indien aanwezig, gebruik de werplijn. Haal ze met de boot naar de wal.
- Help de roeiers aan de wal te komen. LET OP JE EIGEN VEILIGHEID, zodat je niet zelf uitglijdt en in het water terecht komt.
- Tillen: De veiligste manier is de roeier onder de oksels te pakken en met de rug naar je toe uit het water te tillen.
- Vraag zodra dat mogelijk is een collega, een boot in de buurt, of omstanders om te helpen. Let erop dat ze naar jou luisteren en de leiding aan jou laten.



Aan de wal

- Indien de roeier geen of lichte onderkoelingsverschijnselen heeft, en het botenhuis is niet te ver weg, help de roeier af te drogen, doe natte kleding zoveel mogelijk uit. Stel (eigen) droge kleding beschikbaar, en isolatiefolie indien aanwezig.
- Laat de persoon lopen/ bewegen.
- Terug naar de roeivereniging: Regel auto of laat hardlopen. Zorg dat hij/ zij niet transpireert. Laat met begeleider, jij of een ander, naar De Hunze hardlopen of regel vervoer en wacht daarop terwijl de roeier zich warm houdt door rondjes te rennen. Als het botenhuis te ver weg is om te lopen, laat de roeiers zich warm houden door rondjes te rennen. Laat op het botenhuis onder een lauwe douche gaan en blijf ook nu bij de roeier.
- Roep de hulp in van anderen voor het bergen van de boot (Hunze-leden/Gyas-leden/ medecoaches).

Bij twijfel over onderkoeling, of de mogelijkheid veilig terug te komen, bel 112.

5. Onderkoeling en koudeshock

- Lichte onderkoeling
Is er slechts sprake van een koud gevoel, kippenvel en rillingen, dan is er lichte onderkoeling, en kan de roeier zoals boven beschreven terug naar de botenloods rennen.
- Serieuze onderkoeling
Als er sprake is van rillingen, onhandig en verward gedrag, stijfheid van spieren en erger, is er sprake van serieuze onderkoeling. **Bel 112.** En laat de roeier liggend op de wal rusten, op een jas of op isolatiefolie, niet direct op de koude grond. Droog hem of haar voorzichtig af en dek toe met isolatiefolie en droge kleding (ook op het hoofd). **LAAT DE ROEIER LIGGEN, NIET STAAN.**



-
- Koudeshock
Een ander zeer gevaarlijk fenomeen dat bij omslaan in koud water kan optreden is de zogenaamde koude- shock. Door de snelle afkoeling kan er een ademhalingsreflex optreden. Als de ademhalingsreflex onderwater optreedt, kan er water in de longen komen met zeer ernstige gevolgen. Ook andere effecten, zoals hartstilstand of een vasculair accident kunnen optreden.

Links onderkoeling en koudeshock:

[Varen doe je samen](#)

[KNRM](#)



Bijlage H Beoordelingsformulier (alle examens)

Zie de volgende pagina voor het beoordelingsformulier.³

3. Naam: beoordelingalleexamens.20_RER2022.xlsx, versie 22 maart 2023.

Examinandus:

Examinator:

Eindresultaat: geslaagd/gezakt

	roeibeweging	score	commando's	score	aanleggen (halend en/of strijkend) (n.v.t. voor wherry-1 en giek-1 t/m 3)	score	behandeling materiaal en veiligheid	score
skiff-1/c-1 giek-1 wherry-1 (min. T1)	1 ontspannen in de boot		1 slagklaar maken..slagklaar..af		1 hoek ca. 30 graden		1 in- en uitbrengen ingeschreven boot	
	2 coördinatie, timing		2 laat..lopen		2 afstand 3-5 halen (halend of strijkend)		2 in- en uitbrengen bijbehorende riemen	
	3 handvoering		3 (beide b./bb/sb) houden...stop		3 (beide b./bb/sb) houden...stop		3 ontluchtingskleppen dicht/open, drogen	
	4 houding (bekken, rug, arm)		4 (beide b./bb/sb) strijken...nu		4 blad hoog en draaien		4 toepassen vaarregels	
	5 halen/strijken		5 over bb/stb rond...nu		5 afstand boot-vlot na aanleg		5 geregeld omkijken	
	gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(3x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score	
skiff-2 giek-2 wherry-2 (in bezit T2)	1 t/m 5 zie skiff-1		beheerst alle commando's goed		1 t/m 5 zie skiff-1		1 t/m 5 zie skiff-1	
	6 watervrij		<i>beheerst volgende comando's onvoldoende/matig:</i>		halend en strijkend aan kunnen leggen		6 goede tiltechniek	
	7 koppeling		-				7 houdt rekening met wind en stroming	
	8 intik en uittik		-					
	gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(2x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score	
skiff-3 giek-3 (in bezit T2)	1 t/m 8 zie skiff-2		beheerst alle commando's perfect		1 t/m 5 zie skiff-2		1 t/m 7 zie skiff-2	
	9 ongedraaid blad		coachbaarheid				8 inschatten situatie op water en vlot	
	10 tempo 16 en 30		diverse oefeningen					
	gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(1x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score	

	presentatie	score	commando's	score	aanleggen (halend en/of strijkend)	score	behandel. mat., veiligh. en inzicht	score
kleine-s (in bezit T2)	1 luide en duidelijke toon		beheerst alle commando's redelijk		1 hoek ca. 30 graden		1 t/m 8 zie skiff-3	
	2 stilte tussen waarschu- wings/uitvoeringscommando		<i>onvoldoende/matig gegeven commando's:</i>		2 afstand 3-5 halen (halend of strijkend)		9 water uit wherry's	
	3 zonder al te veel aarzeling		-		3 (beide b./bb/sb) houden...stop		10 kijkt naar roeiers wat ze aankunnen	
	4 met voldoende overwicht		-		4 blad hoog en draaien of slippen		11 stuurtechniek	
		gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(3x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score
midden-s (in bezit T2)	1 en 2 zie kleine-s		beheerst alle commando's goed		1 t/m 5 zie kleine-s		1 t/m 11 zie kleine-s	
	3 weinig aarzeling		<i>onvoldoende/matig gegeven commando's:</i>		halend en strijkend aan kunnen leggen		12 positie stuur bij in- en uitbrengen boot	
	4 met overwicht		-				13 draagt zorg voor de coxbox	
	gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(2x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score	
grote-S (in bezit T2) (leeftijd min. 15 jaar)	1 en 2 zie midden-s		beheerst alle commando's perfect		1 t/m 5 zie midden-s		1 t/m 13 zie midden-s	
	3 zonder enige aarzeling		goed reageren op aanwijzingen coach		6 heeft nauwelijks/geen roer nodig			
	4 met absoluut overwicht		startcommando's					
	gemiddelde score		gemiddelde score		<i>(1x ingrijpen/aanvaring is gezakt)</i>		gemiddelde score	

Score per criterium kan zijn een 1 (onvoldoende), 2 (matig/redelijk) of 3 (goed). Per categorie optellen en middelen. Om te slagen moet men in de grijze rijen bij:

niveau-1 en kleine-s **per categorie** minimaal gemiddeld 2,0 scores.

niveau-2 op de 'roeibeweging' (bij midden-s op de 'commando's') èn op één van de overige categorieën gemiddeld 2,5 of meer scores. Op de overige minimaal 2,0.

niveau-3 en grote-S op alle categorieën gemiddeld 2,5 of meer scores.