



Inzichten en kaders bij (leiding geven aan) sloeproeven



Sinds 2017 beschikt ZRMV de Batavier over een Kuikensloep waarmee een gestaag groeiende groep roeiers steeds vaker uit vaart en steeds gevarieerder waters op gaat. Nu, anno 2024, is het goed om onze op de best beschikbare kennis gebaseerde manieren, kaders en regels inzichtelijk te maken in dit documentje.

We hebben daarvoor vier gebieden gekozen:

- Vereniging De Batavier en de manier van organiseren
- Roeiers en roeien
- Stuurders en sturen
- Activiteiten in omstandigheden en hun risico's

In dit documenten de stand van denken en werken anno 2024. Samengebalde kennis van stuurlieden.





Inhoudsopgave

1.	Kuikensloep 'Vrouwe Marianne'	3
2.	ZRMV De Batavier en de roeicommissie	4
2.1.	ZRMV de Batavier en de roeicommissie.....	4
2.2.	Inschrijven voor roeimomenten en communiceren	4
2.3.	Kaders vanuit verzekeringen die De Batavier heeft afgesloten.....	4
3.	Roeiers en roeien	5
3.1.	Vóóordat je roeier kunt worden.....	5
3.2.	Gewenste basiskennis, de taal van sloeproeien	5
3.3.	Introduceren nieuwe roeiers	5
3.3.1.	Aanspreekpunt: coach èn poortwachter.....	5
3.3.2.	Kennismakingsproces	6
3.4.	Gastroeiers	6
3.5.	Wedstrijdroeiers.....	6
4.	Stuurders en sturen	7
4.1.	Welke kennis heeft een stuur?	7
4.2.	Kwaliteiten en kwalificaties.....	7
4.3.	Hoe wordt iemand stuur?	8
5.	Activiteiten, hun omstandigheden en risico's	9
5.1.	Vaargebieden bij Niftrik.....	9
5.2.	Het weer en de waarschuwingen van KNMI	9
5.2.1.	Wind	10
5.2.2.	Zicht	10
5.2.3.	Regen en hagel	10
5.2.4.	Onweer	10
5.2.5.	Temperatuur	10
5.3.	Stroming op de Maas	10
5.4.	's Avonds roeien	11
5.5.	Reddingvesten en veiligheidslijnen	11
5.6.	Aan boord en van boord gaan.....	12
5.7.	De Vrouwe op en van de trailer	12
	BIJLAGE Sturen en stroming op de Maas.....	13
	BIJLAGE Veiligheid tijdens toertochten en wedstrijden.....	15
	BIJLAGE Roeicommando's volgens FSN	16



1. Kuikensloep 'Vrouwe Marianne'

Rond 2015 is er binnen de vereniging een wens ontstaan om invulling te geven aan het deel 'roei-en' van de ZRMV 'de Batavier'. Destijds heeft het bestuur gekozen voor sloeproeien.

Er is een kuikensloep voor de periode van één jaar gehuurd en een groepje enthousiastelingen is aan de slag gegaan. Het bestuur stelde vast dat er voldoende draagkracht was voor deze activiteit en dat investeren in een eigen sloep zinvol zou kunnen zijn.

In 2017 heeft de vereniging een bijzondere gift van lid Paul Kokke aanvaard. Een complete Kuikensloep, met riemen, trailer en een boothuis. Deze sloep, genaamd 'Vrouwe Marianne', is door Paul aan de Batavier geschonken als tastbare herinnering aan zijn overleden echtgenote Marianne.

Het bestuur en de roeiers hebben dit in grote dank aanvaard en nemen de destijds gestelde voorwaarden nog steeds serieus.

1. De sloep is geschilderd in de kleuren van het motorjacht van Paul Kokke.
2. Er wordt op geen enkele manier reclame gevoerd op/met de sloep.
3. De sloep is beschikbaar voor een roeitochtje door de familie Kokke.
4. De sloep wordt veel gebruikt.





2. ZRMV De Batavier en de roeicommissie

2.1. ZRMV de Batavier en de roeicommissie

De Vrouwe Marianne met uitrusting is eigendom van de vereniging ZRMV 'de Batavier'. De vereniging wordt geleid door een meerkoppig bestuur, waaronder een bestuurder met 'Activiteiten en Kink' in de portefeuille. De roeiactiviteiten, het woord zegt het al, behoort tot de bestuursportefeuille 'Activiteiten en Kink'.

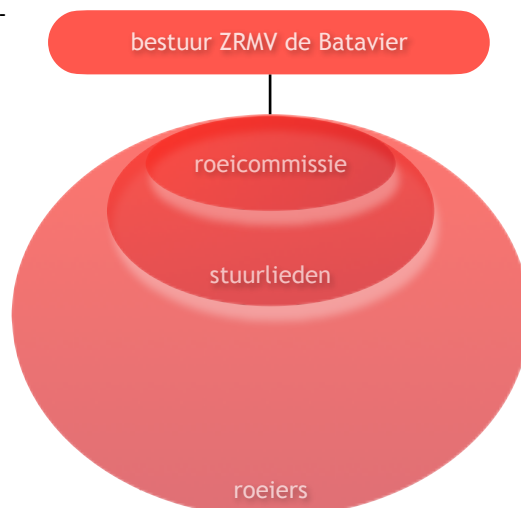
Binnen de Batavier is het gebruikelijk om activiteitsgebieden te beleggen bij commissies. Zo is er ook een Roeicommissie die verantwoordelijk is voor de organisatie en uitvoering van het hele roeigebeuren. De Roeicommissie voert een dialoog met/legt verantwoording af aan de portefeuillehouder in het bestuur.

Voor de inrichting van de organisatie en de gang van zaken van het roeien (denk aan benoemen stuurlieden, veiligheid, kiezen roeimomenten, onderhoud sloep, plannen tochten en wedstrijden, enzovoorts) voert de roeicommissie op regelmatige basis dialoog met de stuurlieden, informeel met roeiers en eens per jaar of per twee jaar is er een korte vergadering met alle roeiers.

De groep stuurlieden is belangrijke spil in de roeiactiviteiten. Elke stuur is, zodra aan het roer van de Vrouwe Marianne, verantwoordelijk voor het roeimoment en de veiligheid van de sloep en roeiers.

Vanuit de roeicommissie wordt in samenspraak met de stuurlieden een geheel aan kaders en (organisatorische) praktijken geëntameerd om voor de stuurlieden een gezonde basis te creëren waarop zij hun rol kunnen vervullen.

Omgekeerd zien de stuurlieden in dat het belangrijk is hun rol binnen de kaders en praktijken van de Batavier te spelen om in de richting van de roeiers een gezonde en begrijpelijke vereniging te kunnen zijn.



2.2. Inschrijven voor roeimomenten en communiceren

Om te kunnen roeien schrijven roeiers zich op de website debatavier.com in voor een concreet roeimoment. De website registreert van elke inschrijving dag en tijd, waarmee de volgorde van inschrijving duidelijk is. Bij overintekening van een roeimoment geldt de volgorde van inschrijving zoals de website die heeft vastgelegd.

De website houdt een wachtlijst bij. Schrijft iemand uit, dan is de eerste op de wachtlijst aan de beurt. Indien iemand binnen 24 uur vóór een roeimoment uitschrijft, dan meldt die persoon dat ook in de roei-app, om andere roeiers attent te maken op de open plaats. Uitschrijven langer dan 24 uur voor een roeimoment liever zonder melding in de app.

Voor alle roeiers is er een gemeenschappelijke roei-app: 'Sloeproeien Bata4'. Deze app wordt gebruikt voor algemene informatie uitwisseling en dienstmededelingen.

Voor speciale evenementen, wedstrijden of activiteiten wordt vaak tijdelijk een app-groep gemaakt om binnen zo een beperkte groep te communiceren.

2.3. Kaders vanuit verzekeringen die De Batavier heeft afgesloten

Zodra de verzekeringsinfo beschikbaar is, komt hier een samenvatting van de voor het sloeproeien relevante hoofdpunten.



3. Roeiers en roeien

Roeiers zijn leden van de Batavier die met enige regelmaat mee roeien, zodat ze zonder extra aandacht gemakkelijk in het roeiteam functioneren.

Roeien is een teamsport. Dus is iedere roeier verantwoordelijk voor zichzelf (gezondheid, conditie, gedrag) en voor het team als geheel. Het gaat dan om (sociale) veiligheid, kwaliteit van roeien, samenwerken en plezier aan boord.

3.1. Vóórdat je roeier kunt worden

Sloeproeien is niet alleen een heel leuke teamsport, maar ook een zware sport. Met een ongetraind lijf zomaar even een uurtje roeien en dus honderden kilocalorieën verbranden vraagt misschien te veel. Dat maakt het noodzakelijk om stil te staan bij enkele voorwaarden alvorens iemand kennis gaat maken met sloeproeien als opstapje naar een lidmaatschap.



- *Een roeier moet kunnen zwemmen.*
Tenminste voldoende om bij in het water vallen zichzelf enige tijd drijvend te houden en onder omstandigheden een kleine afstand af te leggen.
- *Een roeier is gezond.*
Als een roeier medicijnen gebruikt, een blessure heeft of twijfelt over de eigen gezondheid, dan is raadplegen van huis- of andere arts de aangewezen weg. Bij dat raadplegen is de belangrijkste vraag: Kan ik als een gezonde roeier (zonder voorwaarden of twijfel) aan boord functioneren of niet? Alleen bij antwoord 'Ja' is beginnen met roeien een logische stap.
- *Een roeier weet wat de rol is van de stuur en van de bemanning.*
Een roeier is bereid in het rollenpatroon -zoals vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR)- te functioneren tijdens de roeitocht.

Bij de eerste aanmelding worden deze voorwaarden besproken om te bezien of er vlot genoeg aan kan worden voldaan voor het kennismakingsproces. Als voldoen aan de voorwaarden niet op een redelijke manier mogelijk lijkt, dan volgt een afwijzing met toelichting.

3.2. Gewenste basiskennis, de taal van sloeproeien

- Roeicommando's FSN. (zie bijlage)
 - Benamingen onderdelen sloep.
 - Verhoudingen en rollen/posities aan boord. (O.a. de verplichting van alle bemanningsleden om de commando's van de stuur op te volgen.)
- De hierbij behorende informatie wordt door de Batavier beschikbaar gemaakt.

3.3. Introduceren nieuwe roeiers

Voor mensen die van plan zijn om serieus te gaan roeien en lid van de roeiploeg willen worden, aspirantroeiers, is er een kennismakingsproces.

3.3.1. Aanspreekpunt: coach en poortwachter

Voor zich aanmeldende aspirantroeiers is iemand vast aanspreekpunt. Die persoon fungeert als voorlichter, coach en begeleider voor aspiranten.

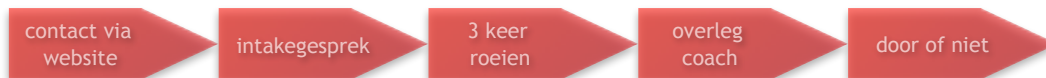
Voor de al aanwezige groep roeiers fungeert het aanspreekpunt als poortwachter, die bewaakt dat aspiranten aan de genoemde voorwaarden voldoen en die regelt dat het introduceren van aspiranten leuk en goed verloopt.

Voor de stuurlieden betekent de poortwachtersrol dat de beoordeling of een roeier voldoet aan de voorwaarden (zie 1.1. Vóórdat je roeier kunt worden) niet door henzelf wordt gedaan. Zij vertrouwen op het functioneren van de poortwachter.



3.3.2. Kennismakingsproces

Iedereen die kennis wil maken met roeien neemt contact met ons op via de website van de Batavier. Hoe het kennismaken in zijn werk gaat is hieronder uitgebeeld en beschreven.



- **Contact maken via website**
Contact maken gebeurt door het formulier op de website in te vullen. Ook Batavieren geven zich op deze manier op voor het sloeproeien.
- **Intakegesprek**
Het ingevulde websiteformulier is het sein voor de coach/poortwachter om contact op te nemen en een intakegesprek te voeren.
Onderwerpen die tijdens het intakegesprek aan de orde komen zijn drijfveren, gezondheidstoestand, zwemvermogen, roeimomenten, jaargetijde waarin geprobeerd wordt, manier waarop de Batavier is georganiseerd, verwachtingen over en weer. Op basis van het intakegesprek accepteert de coach iemand als aspirantroeier of niet.
De kernpunten van het intakegesprek en het besluit van de poortwachter worden in steekwoorden vastgelegd in een verslagje. Verslagje gaat naar alle stuurlieden.
Na acceptatie wordt de aspirantroeier in overleg met een of meer sturen ingeschreven voor een roeimoment.
- **Drie keer proberen**
In samenspraak tussen aspirantroeier, coach en betrokken sturen wordt drie keer geprobeerd. Na elke keer roeien is er contact met de coach om ervaringen te bespreken.
- **Door of niet**
Na drie keer proberen wordt door coach en aspirant besproken of er doorgegaan wordt of niet. Indien er wordt doorgegaan schrijft de aspirant zich in om lid te worden van de Batavier en voegt de coach de persoon toe aan de relevante groepsapps.
De nieuwe roeier ontvangt de basisinfo die nodig is om als roeier goed te functioneren in het team.

3.4. Gastroeiers

Een gastroeier is iemand die één keer komt roeien. Meestal geïntroduceerd door een van de roeiers. Leuk om mee te komen doen.

De stuur van het gekozen roeimoment kijkt of een gastroeier mee kan of niet. Normaal gesproken gebeurt dat kort voor het roeimoment, ingeschreven Batavieren gaan voor. De gast wordt door de stuur en roeiers meegenomen in wat hopelijk een leuke roei-ervaring wordt. Smaakt dat naar meer? Dan inschrijven via de website ... en aspirantroeier worden

3.5. Wedstrijdroeiers

Er wordt onderscheid gemaakt tussen mensen die prestatiegericht willen wedstrijdroeien en mensen die conditiegericht recreatief willen roeien. Voor de wedstrijdroeiers worden trainingen gegeven die gericht zijn op maximaal presteren tijdens gekozen wedstrijden.

Om mee te doen aan de trainingen van de wedstrijdroeiers moet je qua conditie, kracht (meer is beter) en techniek goed mee kunnen komen met de andere wedstrijdroeiers. Denk aan anderhalf uur aan één stuk in flink tempo roeien op 100%. Voor drinken en koekhappen wordt niet gestopt, dat wordt op aangeven van de stuur per doft gedaan. Elke doft mag dan 5 tot 10 slagen stoppen om te drinken.

Denk je dat je met jouw kracht het wedstrijdteam kunt helpen winnen, dan neem je persoonlijk contact op met de stuur van het wedstrijdteam. Je vraagt of je een keer mee mag doen met een training. De stuur helpt je verder, dat kan op verschillende manieren.



4. Stuurders en sturen

De sloep vaart alleen uit met een door de Batavier bekwaam bevonden stuur aan het roer. Overzicht van de bekwaam bevonden stuurlieden is de ledenlijst van de whatsappgroep 'Stuurlui'. Uitvaren met een schipper (bekwame stuur) en (nog-)niet-bekwame roerganger kan alleen als de schipper expliciet heeft aangegeven de verantwoordelijkheid aldus te willen dragen. In die situatie staat de schipper ingeschreven als stuur.

De stuur/schipper is verantwoordelijk voor de sloep en haar bemanning, zoals dat is vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement of andere wet-/regelgeving die van toepassing is op het gebied waar de sloep op een bepaald moment vaart. Een stuur kan deze verantwoordelijkheid dragen mede omdat in hetzelfde BPR is vastgelegd dat de bemanning van een boot verplicht is om de commando's van de stuur op te volgen. Deze wederkerigheid ligt als gegeven buiten de invloedssfeer van de Batavier. Een stuur van de Batavier heeft een stevige statuur op basis waarvan een (natuurlijk) overwicht op de roeiers in voorkomende situaties vanzelfsprekend is.



De stuur is actief onderdeel en vertegenwoordiger van de Batavier in die zin dat zij/hij:

- beslissingen neemt en activiteiten ontplooit binnen de kaders (zoals in dit document) welke in stuurliedengroep van de Batavier zijn afgesproken;
- werkwijzen en gebruiken van roeigroep en de vereniging de Batavier actief uitdraagt;
- een bepaald sloeproeimoment of een serie momenten praktisch regelt;
- leden helpt om hun wensen, ideeën en vragen op de juiste plek in de Batavier op tafel te leggen;
- haar/zijn kennis en ervaring beschikbaar stelt aan alle stuurlieden.

4.1. Welke kennis heeft een stuur?

- Toepasselijke wet-/regelgeving van het vaargebied waarin wordt gestuurd. Meestal het BPR.
- De afgesproken roeicommando's, vlot en zonder aarzeling.
- Basiskennis van de sloep, karakteristieken, benamingen, vaareigenschappen.
- Vaargebied in de verschillende jaargetijden. Welke informatie nodig is voor veilig uitvaren, waar die te halen en hoe die te interpreteren.
- Noodprocedures, zoals 'man-over-boord', wat te doen bij onwelwording van een roeier, opkomend onweer, ...
- Opbouw van een roeitraining passend bij roeimoment en aanwezige roeiers.

4.2. Kwaliteiten en kwalificaties

- Inzicht hebben in gedrag van de sloep in verschillende vaaromstandigheden.
- Inzicht hebben in kwaliteiten van roeiers en limieten waarbinnen gevaren kan worden.
- Overzicht over vaarsituaties en sloep met bemanning en voldoende overwicht om voor elkaar te krijgen wat nodig is. Denk ook aan manoeuvres als aanleggen, op de trailer

De FSN over stuurlieden ...

Verantwoordelijkheden

Besef goed: een stuurman is verantwoordelijk voor:

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

Dit is een grote verantwoordelijkheid. Als bij een ongeval, waar schade ontstaat, blijkt dat de stuurman niet bekwaam was, kan dit vervelende gevolgen hebben. Zorg dus dat er altijd een bekwame stuurman aan de helmstok staat, zowel bij de trainingen als bij de wedstrijden!

'Goed zeemanschap' is een grondregel uit het BPR. Het betekent kortweg dat een stuurman (schipper) te allen tijde schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. De voorrangregels moeten bekend zijn! Indien je met een sloep voorrang moet geven, dient bijtijds en volgens de regels uitgeweken te worden. Als je met een sloep voorrang hebt, dien je koers en vaart te houden, zodat andere schepen niet in verwarring raken.

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

Een stuurman dient bekend te zijn met:

1. [Roeicommando's](#)
2. Het manoeuvreren met een roeisloep
3. De benamingen van onderdelen van de sloep
4. [Verkeersregels \(BPR\)](#)
5. [Aanvullende \(FSN\) Veiligheidsaspecten](#)
6. [Regels tijdens de wedstrijd](#)
7. [Hoe om te gaan met calamiteiten](#)

De Federatie Sloeproeien Nederland beveelt ten eerste aan dat stuurlieden van roeisloepen in het bezit zijn van minimaal het [Watersport Certificaat](#) (WSC) of Vaarbewijs 1.



zetten, van de trailer het water in, et cetera en dat onder verschillende (weers)omstandigheden.

- Communicatieve en lerende houding.
- Vermogen om rustig en verstandig te handelen in onverwacht veranderende omstandigheden.
- Vermogen om vooruit kijkend omstandigheden in te schatten en daarover beslissingen te nemen gebaseerd op onvolledige informatie.
- ...

4.3. Hoe wordt iemand stuur?

Iemand kan stuur worden door te laten zien dat de noodzakelijke kennis en vaardigheden aanwezig zijn. In de praktijk kiest de Batavier ervoor om een aspirant stuur gedurende flinke tijd onder verantwoordelijkheid van een schipper te laten sturen. Zo wordt ervaring opgedaan in verschillende jaargetijden en uiteenlopende omstandigheden. Gedurende deze periode wordt specifieke omgevingskennis overgedragen. Zie bijvoorbeeld ook 'Bijlage sturen en stroming op de Maas'.

Iemand wordt aspirant-stuur door zich bij de roeicommissie als zodanig aan te melden.

Betrokken schippers bespreken de ervaringen met de roeicommissie. Roeicommissie neemt besluit, deelt dat mee aan de aspirant stuur en zet (indien van toepassing) de nieuwe stuur in de stuur-app-groep.



5. Activiteiten, hun omstandigheden en risico's

De Vrouwe Marianne, een Kuikensloep, is een veilige boot. Zeewaardig wordt er wel eens gezegd. Ze is best stabiel, ook met volle bemensing, ze heeft veel reserve drijfvermogen, behoorlijke uitwatering en haar stabiliteitsomvang mag er ook zijn.

Zelfs met veel water aan boord zal ze voldoende drijfvermogen hebben, mits de mensen in de boot hun hoofd koel houden. Het grootste gevaar zit op de doften en aan het roer. Roeiers die commando's niet opvolgen, gaan staan tijdens het varen, veel aandacht vragen op een onhandig moment, zorgen dat andere roeiers hun riem niet in het water kunnen krijgen, enzovoorts.

Voor de praktijk van het varen met de Vrouwe betekent dit dat zulks veilig en ontspannen kan, mits de stuur voldoende oog heeft voor de combinatie van:

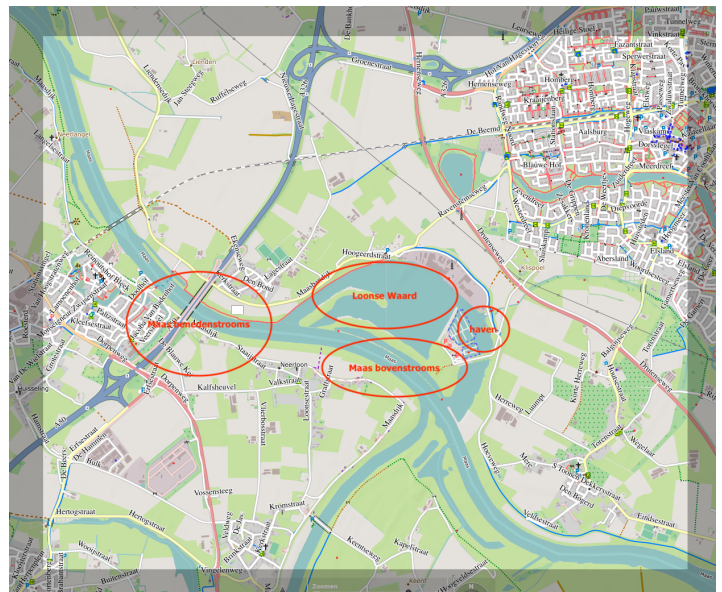
- vaaromstandigheden (weer, vaarwater, ander verkeer, ...);
- vermogen van de aanwezige roeiers om -in de omstandigheden- een veilige roeitocht te maken;
- de in de sloep aanwezige reserve aan kwaliteiten (is er een vervangende stuur aan boord, is er vervanging voor de slagroeier, is er reserve roeikracht, enzovoorts);
- de kwaliteiten van de stuur zelf.

Het draait in hoge mate om voor genoemde combinatie van factoren en de afwegingen die een stuur daarover maakt. Toch stelt 'de Batavier' op een paar gebieden harde grenzen en vindt ze voor een paar specifieke activiteiten extra alertheid nodig. In dit hoofdstuk worden ze beschreven.

5.1. Vaargebieden bij Niftrik

We onderscheiden vier vaargebieden, met elk een eigen karakteristieke 'bevaarbaarheid'. Voor drie vaargebieden geldt dat de karakteristiek mede afhankelijk is van de hoeveelheid water die door de Maas stroomt en de waterstand.

- 'Haven', vóór de golfbreker het meest beschut- te vaargebied;
- 'Loonse Waard', ook wel 'op de plas', vaargebied waar geen stroming is dus vrijwel alleen met de wind rekening gehouden hoeft te worden, ook met weinig kracht in de boot kan hier vrijwel altijd worden gevaren;
- 'Maas bovenstrooms', vanaf de uitgang van de Loonse Waard richting Grave, bij hoog water valt door de breedte de stroming relatief gunstig uit waardoor bij vrij grote afvoervolumes nog steeds goed richting Grave kan worden geroeid en je komt altijd weer terug....;
- 'Maas benedenstrooms', bij veel stroming gaat het lekker richting Ravenstein, terug is meer dan problematisch, wegblijven als stroming sterk is.



5.2. Het weer en de waarschuwingen van KNMI

Lekker zonnetje, beetje wind, niet te warm en geen regen vormen ideale condities om te roeien. Op zijn tijd is 'stoer weer' ook geweldig; dan waait flink, is het een beetje fris en het kan zelfs regenen. Dat maakt iets los in de roeier, dan is het pas echt leuk om te gaan. Totdat het al te stoer wordt...

Bij heel slecht of gevaarlijk weer waarschuwt de KNMI met kleurcodes. Geel, oranje en rood. In het algemeen betekenen de codes oranje en rood voor De Batavier: niet uitvaren.



Bij code geel kan de stuurman nog een eigen afweging maken, mits hij/zij zichzelf goed informeert. Is code geel voor onweer afgegeven, dan is het beter om het eigen oordeel achterwege te laten. Onweer op het water is echt gevaarlijk en kan plotseling lokaal opkomen.

5.2.1. Wind

Bij wind zijn er drie gegevens van belang: de windkracht zoals opgegeven, de te verwachten windstoten (= maximale windkracht gedurende korte tijd) en verwachte toe- of afname. Bijvoorbeeld op website www.windy.com vind je deze informatie.

Voor de Batavier gelden de volgende grenzen en afweeg criteria:

- < 4 bft geen restricties;
- = 4 bft kracht in de boot en ervaring bemensing bepalen het vaargebied, eventueel proberen en zonodig terugkeren naar een veiliger vaargebied;
- > 4 bft alleen met volle, krachtige bemensing, ervaren stuur en ervaren slagroeier kan worden uitgevaren;
- ≥ 5 bft niet uitvaren.

Aandacht voor windstoten en aantrekkende wind is te meer belangrijk als er stroming is. Wat met aantrekkende wind alléén nog te doen is, wordt onmogelijk als de stroming ook tegenwerkt. De vraag is altijd: Als er een roeier uitvalt, is er dan nog voldoende kracht in de boot om veilig naar de haven te varen?

5.2.2. Zicht

Bij mist of sneeuw varen we niet uit. Het zicht moet één kilometer of meer zijn om veilig te kunnen varen.

5.2.3. Regen en hagel

Regen is in het algemeen geen probleem zolang het zicht voldoende is. Bij (verwachte) hagel niet uitvaren. Een onverwacht buitje onderweg, tja, dat heb je in Nederland.

5.2.4. Onweer

Op het water tijdens onweer is gevaarlijk, dus niet uitvaren.

5.2.5. Temperatuur

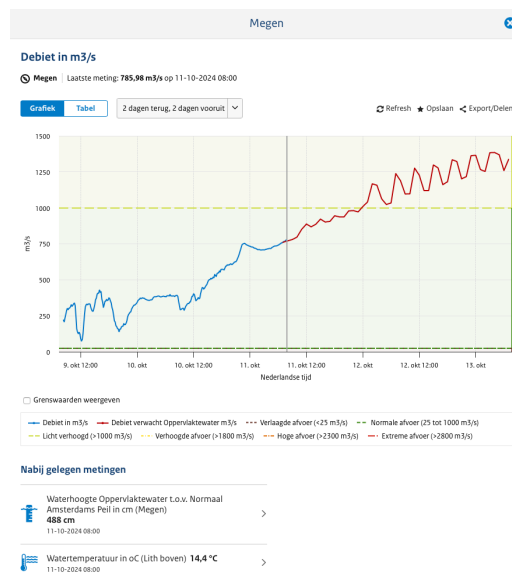
Als er ijs op het water in de haven ligt dan varen we niet uit. Zolang de temperatuur boven het vriespunt is kan er worden gevaren, mits juiste kleding voor roeiers en stuur. Stuur zit/staat stil, dus kan zichzelf beperkt warm houden. Een roeier die even niet kan roeien moet ook extra kleding aantrekken. Al die extra kleding kan reden zijn om een reddingvest te dragen, overweeg een vest van 300N.

Naarmate de temperatuur hoger wordt past men de kleding aan. Bij hoge temperaturen is meer aandacht nodig voor vochtinname en oververhittingsrisico. Ook bij 30 graden Celsius of meer kan nog prima worden geroeid, mits aangepast.

5.3. Stroming op de Maas

Lees de bijlage 'Sturen en stroming op de Maas' en pas toe. Gebruik de grafieken in die bijlage om de prognoses van RWS om te zetten in verwachte stroomsnelheid. Dit behoort tot de vaste voorbereiding van de stuur vóór elke roeitocht. De prognoses van RWS zijn nogal eens aan verandering onderhevig, doe de analyse dus niet meer dan een halve dag vóór aanvang roeitocht.

Pas zonodig het vaargebied aan. Zeker als er ook sprake is van





wind en/of weinig kracht in de sloep.

5.4. 's Avonds roeien

We roeien meerdere keren per week in de avond, ook na zonsondergang. Geen probleem, mits juiste verlichting, stuur met goede ogen (Wanneer heb je dat voor het laatst gecontroleerd?) en bekendheid met verlichting en gewoontes van scheepvaart in het vaargebied. Groene of rode navigatielicht van een schip in beeld? Denk eraan dat het toplicht wel 130m dichtbij kan zijn!

's Avonds ziet alles er anders uit dan overdag, bij hoog water verdwijnen vaste herkenningspunten uit beeld. Periode van vroege zonsondergang gaat samen met perioden van hoog water en dan is er vaak ook flinke stroming. In die omstandigheden alleen de Maas op met een ervaren stuur aan boord en een ervaren slagroeier en voldoende reservecapaciteiten in de ploeg.

Altijd is de alertheid van alle opvarenden nodig, als stuur in je eentje zie je minder dan met zijn allen, 's avonds is alertheid van iedereen nog veel meer nodig.

5.5. Reddingvesten en veiligheidslijnen

Tot nu toe is er bij de Batavier rond het roeien nog nooit iemand overboord gevallen. Gelukkig maar. Het risico dat toch iemand overboord gaat is niet groot, maar ook niet afwezig. Ook de statistieken van de FSN geven geen reden dit risico als 'groot' in te schatten.

Essentie is dat de stuur verantwoordelijk is voor iedereen aan boord. Dus voor zichzelf en alle roeiers in de sloep. De stuur is de laatste die van boord gaat als het spannend wordt. De stuur doet het maximale om te voorkomen dat hij/zij onverwacht overboord gaat. Gaat de stuur onverhoopt toch overboord, dan zijn er twee grote issues. 1. Zijn de overgebleven mensen in de sloep in staat de noodzakelijke acties uit te voeren? 2. Kan de stuur in het water zich redden en veilig op het droge komen? En dit alles in de omstandigheden van het moment, denk aan stroming, licht/donker, weer, watertemperatuur, enzovoorts.

Voor De Batavier gelden de volgende maatregelen om de hiervoor genoemde issues het hoofd te bieden.

Deze maatregelen zijn **verplicht** in de winterperiode 1 oktober tot 31 maart bij roeien in de avond (in het donker) op de vaargebieden Maas Bovenstrooms en Maas Benedenstrooms:

- de stuur draagt een reddingvest, aanbevolen wordt 275N/300N;
- de stuur is met een **veiligheidslijn** verbonden met de sloep;
- de **slagroeier** heeft de leiding als de stuur onwel wordt of over boord valt, de slagroeier is een bewaakte stuur.

Het kan ook bij daglicht en sterke stroming verstandig zijn dat de stuur op de Maas een reddingvest draagt en de veiligheidslijn gebruikt. Dit is ter beoordeling aan de stuur.

In essentie gaat het erom dat het in omstandigheden zeer moeilijk kan zijn een overboord gevallen stuur terug te vinden en te helpen aan de kant te komen. Koud water, slecht zicht, sterke stroming, en achterblijvende roeiers die zichzelf even moeten organiseren en oriënteren, maken de kans dat de stuur snel opgepikt kan worden heel erg klein. Veiligheidslijn zorgt ervoor dat er niet hoeft te worden gezocht en dat direct koers naar de wal gezet kan worden.

Roeiers en reddingvesten? Eigen verantwoordelijkheid.

De Batavier biedt jaarlijks een controle van reddingvesten aan, tegen een aantrekkelijk tarief.

Het is hiermee wel zo dat er geen ongekeurde reddingvesten gebruikt gaan worden.

De Batavier heeft een beperkt aantal reddingvesten beschikbaar voor stuurlieden die geen eigen vest hebben of dat zijn vergeten.

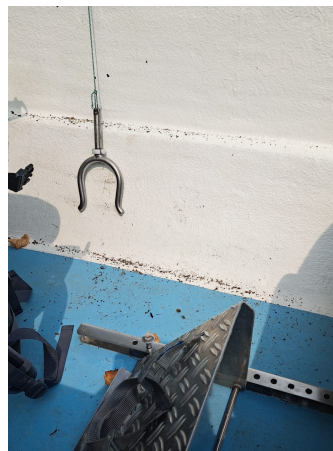


5.6. Aan boord en van boord gaan

In de praktijk blijkt het aan en van boord gaan best risico met zich mee te brengen. Er is al wel eens een vermoeide roeier bij het uitstappen teruggevallen in de sloep. Gelukkig met slechts geringe blessures tot gevolg. Maar toch alle reden om het in- en uitstappen als risico-activiteit aan te merken.

In de bijlage 'Veiligheid tijdens toertochten en wedstrijden' is een beeld geschetst van wat het vraagt om met zijn allen veilig aan boord en van boord te gaan.

Verder is het kort en goed aan de stuur om de rust in de sloep te bewaren en ervoor te zorgen dat mensen niet gaan staan als iemand uitstapt, dat de steiger leeg is om uitstappers te ontvangen, dat de dollen uit de potten zijn, een scala van zaken die allemaal erop neer komen dat iedereen zich bewust is van haar/ zijn bijdrage aan het veilig voltrekken van dit proces.



5.7. De Vrouwe op en van de trailer

Tot nu toe de meest risicovolle activiteit. Er zijn mensen tussen wal en schip geraakt, in de sloep gevallen en tegen een opstap van de steiger beland. Soms met een echte blessure tot gevolg.

De belangrijkste oorzaken lijken te zijn:

- te veel mensen tegelijkertijd bezig zonder duidelijke leiding;
- (schemer)donker;
- onervarenheid in het omgaan met een boot, pikhaak, steiger, trailer;
- gezellige sfeer, veel grappen, kortom te weinig aandacht voor de klus die moet worden geklaard;
- denken het wel te weten, niet opvolgen van instructies.

Er zijn ook voorbeelden van ploegjes die rustig en gezellig zonder veel gedoe de klus hebben geklaard. Kenmerken van die ploegjes en hun werkwijze lijken te zijn:

- een chauffeur die zelfstandig de trailer op de juiste plaats van de helling manoeuvreert;
- de chauffeur heeft de ramen van de auto open en de radio uit, zodat communicatie met de mensen in de sloep mogelijk is.
- de trailer wordt diep het water in gereden, laarzen aan om de lier te bedienen;
- maximaal drie mensen die in/met de sloep bezig zijn, overige aanwezigen op flinke afstand van het gebeuren;
- de mensen in de sloep hebben afgesproken wie welk deel van het werk doet;
- de sloep is voorbereid, lijnen liggen klaar, pikhaak bij de hand, ...;
- een zwaar persoon als laatste in de sloep op het achterdek;
- de landvast wordt naar de auto gebracht en gebruikt om de sloep op de trailer te trekken;
- een persoon op de steiger houdt de sloep achter opzij met een lijn onder controle;
- als het niet meteen gemakkelijk gaat, dan wordt rustig overlegd over een nieuwe poging.



En natuurlijk is iedere helling uniek en na een hele dag roeien is door de sloep klauteren en luisteren/afstemmen moeilijker dan op andere momenten.



BIJLAGE Sturen en stroming op de Maas

Brief aan stuurlieden dd december 2023

Beste stuurlieden,

Woelige baren in het najaar en de winter. Hoe woelig is niet gemakkelijk in te schatten. Waterstand en stroming zijn wisselend, wind werkt ook lang niet altijd mee.

Dus, plas af en stuurboord uit naar Ravenstein kan zomaar betekenen dat de sloep een kwartiertje soepel vooruit geroeid wordt, om daarna te ontdekken dat met stroom en wind tegen een uur ploeteren nodig is om terug te komen. En dan ook nog het laatste stukje voor het rode licht, de trechter waarin het extra hard stroomt. Stoer, dat wel....

Of bakboord uit, kort langs het groene licht (weg uit de turbulente stromingen van de 'neer' en de trechter) de Maas op om snel naar de overkant te gaan en richting groene boei. Rustig water dichtbij de Brabantse wallekant. Dóór en een stukje richting tweede groene boei. Oei, dat gaat veel langzamer. Maas smaller, stroming sterker. Geen probleem, omkeren en ontspannen héél snel terug. Toch wind tegen, dus trekken aan die riemen!

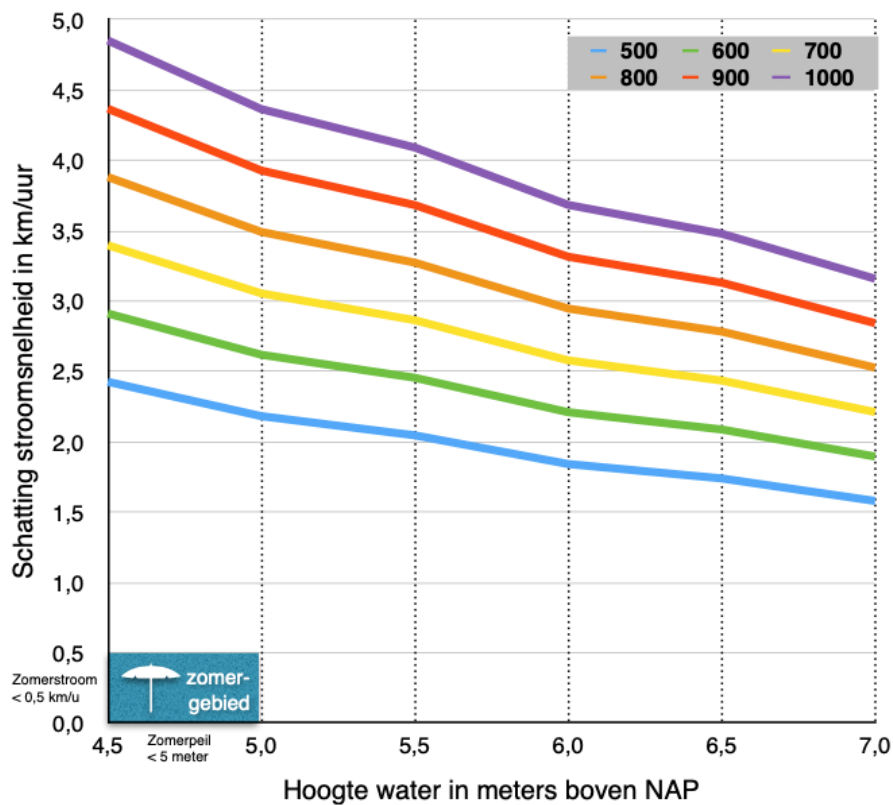
Het is wisselend, waterstand, stroming, windrichting en -kracht vormen elke keer dat we uitvaren een unieke combinatie. Goed inschatten en bepalen van de route of een (kleiner) vaargebied is belangrijk, maar niet altijd gemakkelijk.

Rijkswaterstaat geeft op www.waterinfo.rws.nl belangrijke informatie. Als je kiest voor 'basiskaarten', dan kun je de waterhoogte bij Grave Beneden opzoeken en de waterafvoer bij Megen. Met prognoses twee dagen vooruit. Een uurtje voor het uitvaren kun je de prognose op zijn waarde schatten. Maar dan, wat betekent NAP+6,0m en 800m³/sec? Hoeveel langzamer zal de sloep tegen de stroom in gaan?

Met behulp van de grafiek op de volgende pagina krijg je een indicatie van hoe snel de Maas stroomt, bij het voorbeeld NAP+6 en 800m³/sec is dat tegen de 3 km/u. Hiermee en jouw kennis van het roeiteam aan boord heb je een deel van het fundament onder je beslissing.



Schatting stroomsnelheid Maas bij Balgoy en Niftrik bij
waterhoogte (Grave beneden) (m) en zes afvoervolumes
(Megen) (m³/sec)





BIJLAGE Veiligheid tijdens toertochten en wedstrijden

Brief aan alle roeiers dd. mei 2024

Beste roeiers,

Wedstrijden en toertochten. Lekker een dag op en rond het water, flink inspannen, gezelligheid en doodmoe naar huis.

Op deze dagen komen deelactiviteiten met een betrekkelijk hoog veiligheidsrisico vaak voor:

- in- en uitstappen;
- sloep op en van trailer.

De risico's lijken sterk samen te hangen met:

- onoverzichtelijkheid, als veel mensen tegelijkertijd met de sloep bezig zijn;
- aandacht voor waar we zelf mee bezig zijn en voor de omgeving waarin we dat doen (lay-out van de aanlegplaats of trailerhelling, activiteiten van andere mensen);
- gedrag van de sloep, zoals wiebeligheid, beweeglijkheid door wind, duwen/trekken, enz.;
- instructies ontvangen, de stuur probeert het proces netjes te laten verlopen;
- vermoeidheid, waardoor soepel bewegen en goed nadenken moeilijker worden.

En wat nu? Regels? NEEN. Aan regels moet je denken op het moment suprême en juist dat lukt een vermoeide roeier vaak minder goed.

De crux zit in drukte en overzicht. Aandacht en eigen gedrag. Oog voor omstandigheden en sensitiviteit voor de omgeving. En uiteindelijk ... gewoontevorming.

Willen jullie alsjeblieft nadenken en met elkaar praten over deze deelactiviteiten?

Bij in- en uitstappen.

- In welke volgorde doen we dit?
- Hoe is de lay-out?
- Hoeveel mensen zijn tegelijkertijd bezig de sloep te laten wiebelen? Wat ben je zelf eigenlijk aan het doen? Ben je iemand aan het afleiden door een vraag te stellen of een grap te maken?
- Hoe hoog is je zwaartepunt?
Stap je in door een voet op een (wiebelige en/of natte gladde) doft te zetten of zit je op de steiger en zwaai je de voetjes aan boord om vervolgens op de bodem te gaan staan? Zit je op de doft of sta je mee te wiebelen?
- Als je iemand de hand reikt. Denk je echt dat je die persoon op kunt vangen als die valt?
- Hoe druk is het op de steiger? Ben je zelf op een verstandige plaats?
- ...?

Bij van en op de trailer zetten.

- Wie heeft de leiding? Wat zegt die mens?
- Is jou een taak toebedeeld of ben je iets aan het doen wat je zelf hebt bedacht?
- Is het een taak die je met zelfvertrouwen kunt uitvoeren?
- Hoeveel mensen zijn tegelijkertijd bezig? Heb je zelf overzicht over wie waarmee bezig is?
- Waar is je zwaartepunt als je de sloep duwt of trekt? Boven de steiger, boven de sloep of boven het water?
- ...?

Wat zouden goede (veilige) gewoontes zijn?

Help ons om ongevallen ook ongelukken te laten zijn.



BIJLAGE Roeicommando's volgens FSN

(Beide boorden) riemen op!

De roei(st)ers zoeken hun riem op en zetten deze staand tussen de voeten neer. De bladen van de riem 'gestrekt' met de bladen evenwijdig aan boeg-spiegel.

(Beide boorden) riemen toe gelijk!

Iedere roei(st)ers laat bij het commando 'gelijk' de riem rustig neer in de dol, de riem blijft dwarsscheeps, evenwijdig aan het wateroppervlakte en met de bladen verticaal gedraaid.

Beide boorden op riemen gelijk!

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

Beide boorden haal op gelijk!

Alle roei(st)ers maken zich gereed voor de 1e roeislag. Ze buigen zich met gestrekte armen zo ver mogelijk naar voren, zodat de riem een maximale slag kan maken. De punt van het blad net boven water.

Op het commando 'gelijk' zet men de bladen verticaal niet te diep in het water, waarna de roei(st)er achterover met gestrekte armen "in de riemen valt".

Op het einde van de slag komt het blad uit het water en wordt op de hoogte van het dolboord gebracht. De riemen blijven hierbij achteruit wijzen.

De gehele handeling vanaf het uitvoeringscommando tot de riem uit het water komt, behoort één soepele slag te zijn.

Het tempo van de slagen wordt door de slagroeier aangegeven. De stuurman kan besluiten gedurende enige tijd het roeicommando haal op - gelijk te herhalen totdat het tempo erin zit.

Beide boorden lopen riemen gelijk! of lopen riemen!

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

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

Beide boorden stop af gelijk!

Op het commando 'gelijk' worden de bladen van de riemen verticaal in het water gebracht. De vaart wordt daarmee uit de boot gehaald. De roei(st)ers moeten zich hierbij goed schrap zetten. Varianten hierop zijn: bakboord stop af gelijk! of stuurboord stop af gelijk! Eén van de boorden stopt dus af, terwijl de andere doorroeit. Dit commando kan worden gebruikt om bijvoorbeeld een boei zeer kort te ronden, of bij manoeuvreren in de haven.

Beide boorden strijk gelijk!

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

Bakboord best!

De roeiers aan bakboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar stuurboord. Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

***Stuurboord best!***

De roeiers aan stuurboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar bakboord. Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

Bakboord haal op, stuurboord strijk gelijk!

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

Stuurboord haal op, bakboord strijk gelijk!

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

Beide boorden over en weer riemen!

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

Beide boorden wel geroeid!

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