

KDR&ZV Roeiboek

“Het woord bij de daad”



Versie 1.31 – Status: R
Projectgroep "Upgraden roei-instructie"
Gerrit Jan Schiereck/Wout Verveer
15 November 2013



Verantwoording

Dit Roeiboek is onderdeel van het project "**Upgraden roei-instructie**", bestaande uit:

- Herziening roei- en stuurdiploma's en aantekeningen en afroei-eisen
- Instellen Roei-vaarbewijs, incl. theoretisch gedeelte en Roeiboek
- Herziening opzet cursussen Rivierroeien en Zeeroeien

met als achtergronden o.a.:

- beter en veiliger roeien
- minder schade
- meer eenduidigheid in instructie en afroeien

Projectgroepleden:

Cees Bos, Ad van de Griend, Pieter Koning, Sander van der Matten, Maarten den Outer, Gerrit Jan Schiereck, Wout Verveer (projectleiding)

Tekst en figuren: Gerrit Jan Schiereck

Luchtfoto's: Rijkswaterstaat/Joop van Houdt

Foto's boten bij loods (hoofdstuk 10): Genus Brand

Versiebeheer

Status (*)	Versie	Datum	Veranderd door:	Opmerking
C	0.1	2013-02-18 2013-03-18 2013-04-15 2013-05-13		Bespreking opzet en deelstukken in projectgroep
C	1.0	2013-08-12	GJS	Bespreking met Wout Verveer
C	1.1	2013-08-26	GJS	Bespreking in projectgroep
D	1.2	2013-09-30	GJS	Bespreking met instructeurs
R	1.3	2013-11-07	GJS	Bespreking en akkoord roeicommissie
	1.31	2013-11-15	GJS	Stofkamactie

(*) C: concept, D: discussie, R: geaccordeerd door Roeicommissie

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Boot en riemen	7
3	Roeibeweging	9
3.1	Scullen (roeien met twee riemen)	9
3.2	Boordroeien (roeien met één riem)	11
3.3	Samenspel	11
4	Werking riemen	12
4.1	Functie en effect riemen	12
4.2	Manoeuvreren	13



5	Stuurcommando's	14
5.1	Roeibeweging	14
5.2	Rondmaken	15
5.3	Overige commando's	16
6	Tussen loods en water.....	17
6.1	Van loods naar vlot	17
6.2	Boot klaarmaken	18
6.3	In- en uitstappen	18
6.4	Opbergen van de boot	19
7	Regels op het water	20
7.1	Voorrangsregels	20
7.2	Tekens en lichten bij bruggen	21
7.3	Goed zeemanschap	22
7.4	Roeireglement	22
8	Stroming en wind	23
8.1	Stroming	23
8.2	Wind	24
9	Aanleggen en wegvaren	25
9.1	Aanleggen	25
9.2	Wegvaren	27
10	Boottypen en diploma's.....	28
11	Hoe heurt het eigenlijk?	31
11.1	Etiquette	31
11.2	Schade en onderhoud	31
11.3	Veiligheid en aansprakelijkheid	32
12	Wat gebeurt er in de KDR&ZV?	33
12.1	Roeiactiviteiten	33
12.2	Commissies	34
12.3	De Vereeniging	35
A	Bijlage Stroming.....	36
A.1	Getij	36
A.2	Rivierafvoer	37
A.3	Voorspellingen	38

1 Inleiding

Roeien bij de Dordtsche. Voluit is dat de “Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging” (KDR&ZV) en daar gebeurt meer dan roeien maar dat komt later wel. Roeien kan op veel manieren. Zo hard mogelijk, om wedstrijden te winnen en misschien eeuwige roem te vergaren. Bij de Dordtsche zijn roeiers van alle leeftijden die daar veel plezier aan beleven. Minder hard maar wel ver kan ook, zoals bij het marathon-roeien. Of gewoon genieten van de natuur om je heen bij het wekelijks roei-uurtje en bij tochten. Sportief bezig zijn op het water is de gemeenschappelijke noemer, hoe je ook roeit.



De wateren rond Dordrecht

De Dordtsche is gezegend met het mooiste en meest gevarieerde roeiwater in Nederland. De start is op het Wantij, een levend getijdenwater, beginnend in de stad en achteloos overgaand in een prachtig natuurgebied: de Sliedrechtse Biesbosch. Bij de fitness kun je ook iets doen wat op roeien lijkt maar dat blijft nep en een bever of ijsvogel kom je daar niet tegen. Vanuit het Wantij kun je zo de grote rivieren op (wel na de nodige extra training) waar je tussen duwstollen en soms zelfs grote zeeschepen roeit. En die, zeker als je tegen de stroom in moet, lang niet zo traag door het oneindig laagland blijken te gaan als de dichter ons wil doen geloven. Tenslotte kun je ook nog door de Dordtse grachten roeien, al heten die niet zo. Als je dat op een vroege zomerochtend doet begrijp je waarom ze zich in Venetië graag de bijnaam “Dordrecht Meridionale” laten aanleunen.



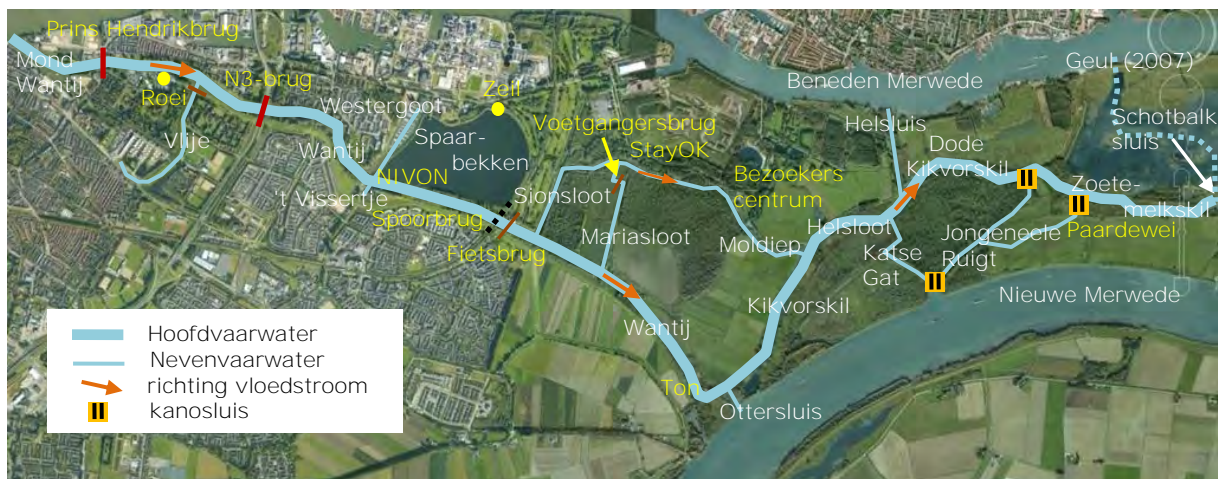
Wantij met roei, jachthaven, scouting en ingang Vlije



Ingang Westergoot, NIVON-huis en 't Vissertje

De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat o.a. het ontbreken van een fietspad direct naast het vaarwater, wedstrijdtrainingen iets lastiger maakt dan bij minder fraaie roeiwateren. Ook bij roeien zijn voordeel en nadeel kennelijk niet los van elkaar te zien.

Maar eerst je roei-vaarbewijs halen, wat een soort instapdiploma is. Goed en veilig roeien is de leidende gedachte en dit boekje is bedoeld als theoretische inleiding bij alles wat je daarbij moet kunnen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het over meer dan het roeien zelf. Het gaat ook over varen met een klein, door spierkracht bewogen, schip op de Nederlandse binnenwateren (grote rivieren en zeearmen uitgezonderd). Het streven is gericht op een eerste, complete en samenhangende behandeling van alle aspecten die bij het roeien en sturen een rol spelen, niet op gedetailleerde volledigheid. Voor de diploma's S1 t/m S3, B1 en St1 (voor de betekenis hiervan zie hoofdstuk 10) zou dit voldoende moeten zijn.



KDR&ZV-vaarwater met de namen van water in wit en overige namen in geel. Naast deze namen zijn er de begrippen 'rondje Moldiep' (Roei-Wantij-Kikkorskil-Moldiep-Sionsloot-Wantij-Roei) en het zgn. 'klein rondje Moldiep' (Roei-Wantij-Mariasloot-Sionsloot-Wantij-Roei).

Het gebied ten Oosten van de Schotbalksluis is, met speciale vergunning, gedeeltelijk toegankelijk voor roeiboten. In 2007 is er een nieuwe geul gegraven naar de Beneden Merwede en is in dat gebied een aantal polders onder water gezet. Die polders zijn (met gele boeienlijnen) afgesloten voor alle vaartuigen. In 2011 is ook de polder Jongeneele Ruigt onder water gezet, welke beperkt toegankelijk is via zgn. kanosluizen: gele boeienlijnen met twee palen waar een wherry met ingeklapte riggers, heel voorzichtig, doorheen kan.

Het idee is dat het bestuderen van dit boekje parallel loopt met je praktijklessen. Dit verhaal lezen zonder zelf te roeien is als een rol droge beschuiten eten zonder erbij te drinken, “Het woord bij de daad” is hier dus letterlijk bedoeld. Het gaat er daarbij vooral om aan te geven hoe iets werkt of waarom iets gedaan wordt zoals het gedaan wordt, niet om alle praktijkhandelingen nog eens in detail te beschrijven.



Wantij met spoorbrug



Wantij met fietsbrug en ingang Sionsloot

De eerste hoofdstukken (Boot en riemen, **Roeibeweging, Werking riemen, Commando's**, Tussen loods en water) gaan over roeien, manoeuvreren en bootbehandeling. Dan komen er hoofdstukken over hoe om te gaan met externe omstandigheden, zoals verkeer en fysieke factoren (Regels op het water, Stroming en wind, Aanleggen en wegvaren). Vervolgens wordt gekeken naar de verschillende soorten boten, enige verdieping van hoe we met de boten en met elkaar omgaan en de verschillende activiteiten op de vereniging (**Boottypen en diploma's, Hoe heurt het eigenlijk?**, Wat gebeurt er in de KDR&ZV?).



Wantij met ingang Mariasloot



De ton?!

Het begint allemaal met de roeibeweging. Doel is dat dat een ge-oliede machine is, ongeveer zoals met al die stangen bij een stoomlocomotief: alles grijpt perfect in elkaar zonder dat het spaak loopt. In het begin is het een hele toer om te zorgen dat je handen en je knieën niet in de knoop raken maar op een gegeven moment lukt dat vanzelf. Toch kun je de rest van je leven blijven schaven aan de roeibeweging. Als je in een smallere boot en/of wedstrijden gaat roeien, luistert het allemaal weer nauwer. En na jaren blijken er zo maar dingetjes in te sluipen die er af en toe weer es uitgeschud moeten worden.



Ottersluis



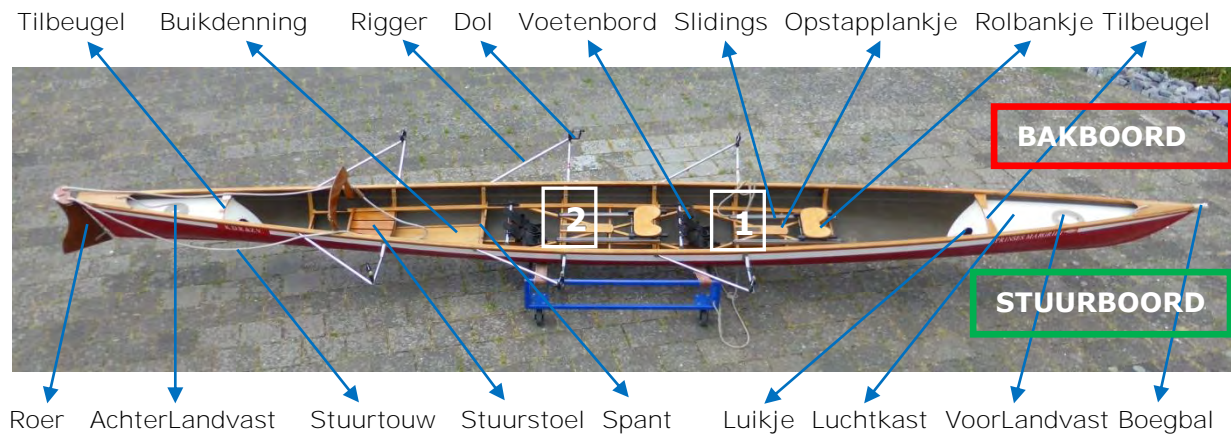
Kikvorskil met ingang Moldiep

Zoals gezegd heeft het niet veel zin de stof te bestuderen zonder praktijkles; het moet een wisselwerking zijn tussen papier en boot. Dat geldt zeker voor de eerste hoofdstukken. Bijvoorbeeld hoofdstuk 3 en 4 zijn er niet om uit je hoofd te leren maar alleen ter ondersteuning van de praktijk. Raak je steeds in de war bij het rondmaken? Kijk of de plaatjes in hoofdstuk 4.2 je helpen om het helder te krijgen. Helpt het niet of heb je dat helemaal niet nodig? Geen punt, fietsen en zwemmen heb je tenslotte ook geleerd zonder theorieboek. Anders ligt dat bij de overige hoofdstukken, daarin staan dingen die goed zijn om te weten zodat je lekker en veilig kunt roeien.

In elk geval veel plezier bij het bestuderen maar vooral bij het roeien.

2 Boot en riemen

Hier worden van de belangrijkste onderdelen de namen en de functie gegeven.



In de dollen op de riggers worden de riemen geplaatst. De roeiplaatsen (genummerd vanaf de boeg, "nr 1 gaat het eerst over de finish") bestaan verder uit: rolbankje, slidings en voetenbord. Het bankje rijdt over de slidings en met het voetenbord kan de ruimte voor de beweging afgesteld worden.

NB De hierboven afgebeelde boot is bijzonder in die zin dat op de stuurplaats ook riggers aangebracht zijn zodat eventueel ook ("ongestuurd") geroeid kan worden met drie personen.



De stevigheid van de boot komt van de spanten samen met de kiel. Daarom heen zit de huid. Tillen van de boot gebeurt uitsluitend met de tilbeugels of aan de spanten.



Evt. luchtkasten, met of zonder luikje, zorgen voor extra drijfvermogen.



Om de huid te beschermen bij het instappen zijn er soms vlonders (buikdenningen) en zo niet, is er altijd een opstapplankje. Op de huid stappen geeft schade en is een doodzonde.



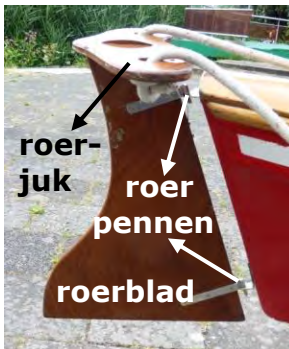
Een iets naar onder uitstekende kielbalk zorgt dat de boot redelijk op koers blijft.



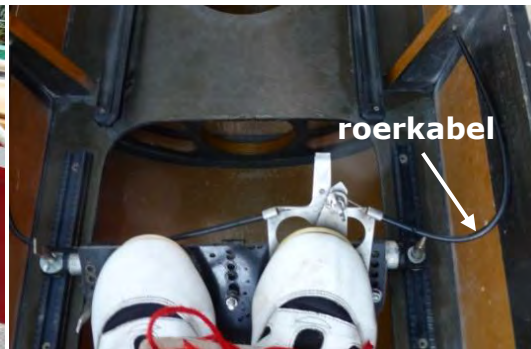
Als een kielbalk ontbreekt (zgn "gladde" boot) zorgt een vin voor koersstabiliteit.



Met name smalle boten hebben een boegbal ter voorkoming van schade en letsel bij aanvaringen.



Het roer wordt bediend met het stuurtoew.



"Ongestuurde" boten hebben soms een voetroer waarmee, via de roerkabel, een roertje in werking gesteld wordt als ondersteuning



Bij de riemen zijn er verschillende soorten; de meest belangrijke zijn:



Handle Manchet/Kraag Steel Hals Blad

1. Riem met klassiek ("macon") blad voor roeien met twee riemen (scullen)
2. Riem met "big blade" voor roeien met twee riemen (scullen)
3. Riem met "big blade" voor roeien met één riem (boordroeien). Ook bij boordroeien kennen we maconbladen.

- De kraag zorgt voor de goede positie van de riemen tegen de dollen
- Het manchet heeft vaak vlakke kanten om het draaien van de bladen voelbaar te maken ("klikt" in de dollen)



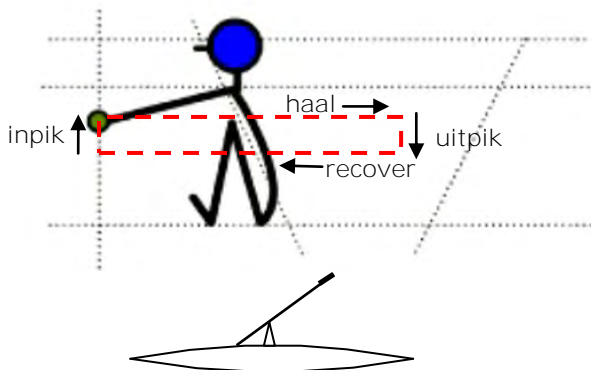
3 Roeibeweging

3.1 Scullen (roeien met twee riemen)

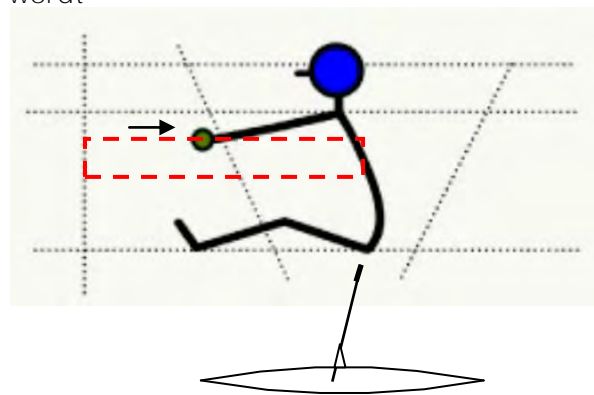
De roeibeweging wordt hier besproken voor scullen. Voor het roeien met één riem (boordroeien; andere namen hiervoor zijn gieken of oarsen) worden in de volgende paragraaf de verschillen aangegeven. De roeibeweging wordt weergegeven met zgn. draadfiguren waarin lichaam en beweging teruggebracht zijn tot de essentie. Nog mooier is dat natuurlijk wanneer de beelden ook bewegen, zie http://www.youtube.com/watch_popup?v=F7rqIPcR6NA&vq=large.

De roeibeweging is cyclisch waarbij in de cyclus vier fasen te onderscheiden zijn:

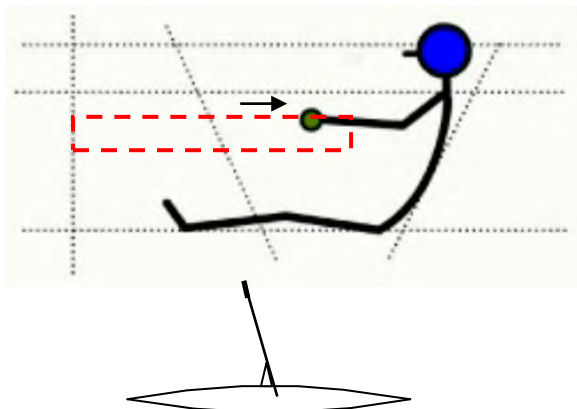
1. de haal, de belaste fase, waarbij het blad van de riem zich in het water bevindt
2. de uitpik, waarbij het blad uit het water gehaald wordt
3. de recover, de herstelfase, waarbij het blad zich boven water bevindt en de roeier terugrijdt
4. de inpik, waarbij het blad in het water gezet wordt



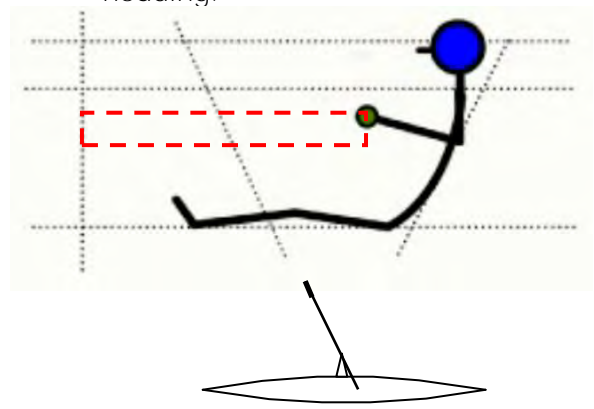
1. Start haal. Armen gestrekt, kijk naar de horizon. De rug scharniert naar voren maar is wel recht (beweging vanuit onderrug en heupen). Onderbeen verticaal. Bladen drijven verticaal in het water en in die stand blijven ze gedurende de hele haal.



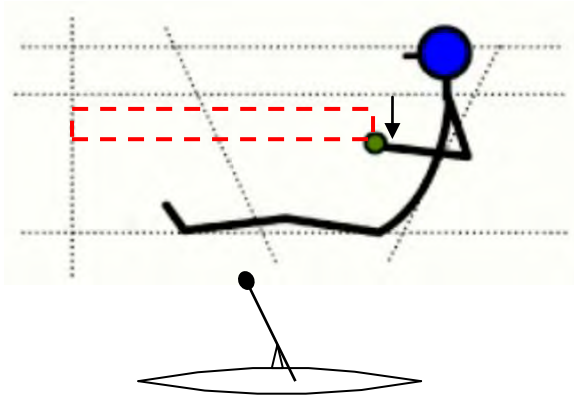
2. Uittrap alleen met benen. De handen gaan langs een horizontale lijn naar achter (bladen blijven op dezelfde hoogte). Armen blijven gestrekt (denk ze als touwen die alleen maar recht kunnen trekken). De rug blijft in dezelfde houding.



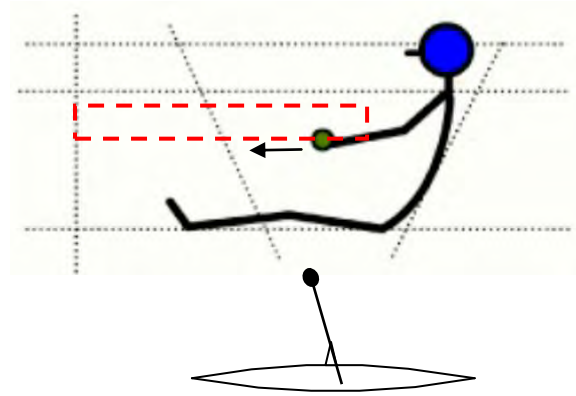
3. De rug wordt naar achter gedraaid vanuit de heupen (scharnieren, geen kromme rug). Als de schouders de heupen passeren, beginnen met het intrekken van de armen.



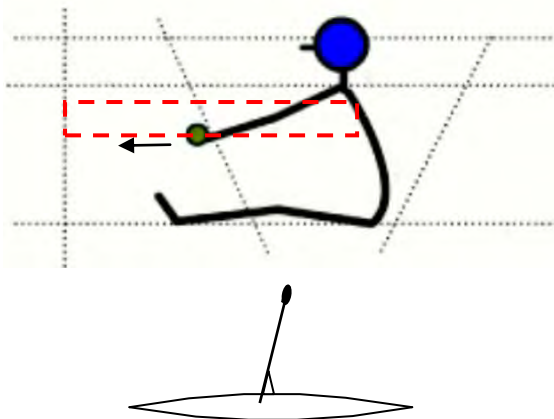
4. Met de rug lichtjes naar achter geleund (zie schuine zwarte stippelijntje rechts), worden de armen bijgetrokken. Daarbij gaat "links over rechts" (stuurboord handle over bakboord handle).



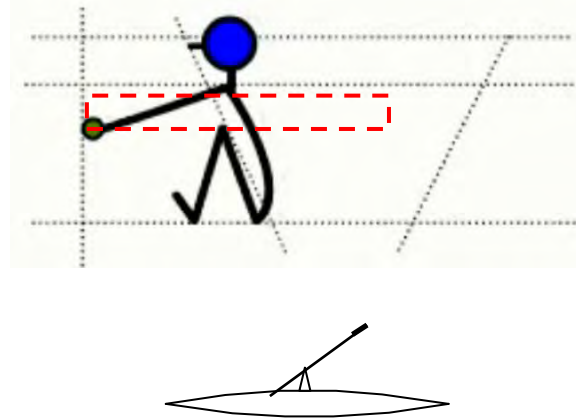
5. De riemen worden uit het water gehaald door alleen de armen naar beneden te drukken (uitpik). De handen worden gedraaid zodat de bladen horizontaal komen.



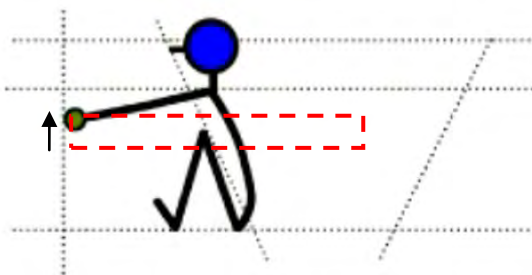
6. Start recover. De armen worden gelijk daarna weggezet. Aan de positie van rug en benen verandert niets. De rest van de recover gebeurt rustig waardoor de boot beter loopt.



7. De rug wordt naar voren gedraaid vanuit de heupen (scharnieren, rug zelf niet buigen). De bladen worden rustig gedraaid door de handen weer terug te laten "rollen".



8. De benen worden nu gebogen door naar voren op te rijden. Dit duurt ongeveer twee keer zo lang als de haal om de rust in de beweging te garanderen.



9. De armen worden gestrekt omhoog gehaald waardoor de riemen het water in gaan (inpij). Niet tillen met de schouders. Dit levert weer de uitgangspositie van plaatje 1.

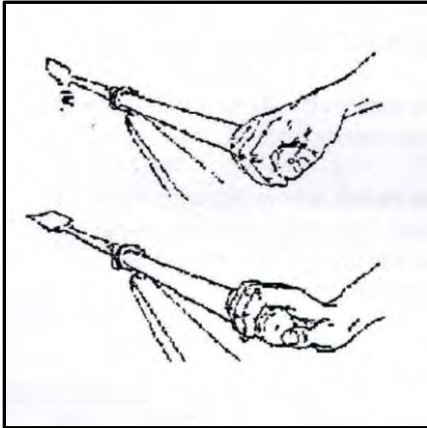
Voor het lichaam is de bewegingsvolgorde (nummers verwijzen naar de plaatjes):

- Haal: 2 **B**enen – 3 **R**ug – 4 **A**rmen
- Recover: 6 **A**rmen – 7 **R**ug – 8 **B**enen

Hoofd en schouders bewegen horizontaal, de verticale positie blijft gedurende de hele beweging gelijk, niet lager, niet hoger (zie zwarte stippellijnen).

De handen beschrijven ongeveer een rechthoek (weergegeven met de rode stippellijn; nummers verwijzen weer naar de plaatjes):

- 1/2/3/4 Bij de haal horizontaal trekken (bladen blijven, zoals ze drijven in positie 1, op zelfde hoogte in het water)
- 5 Aan het eind van de haal handen verticaal naar beneden (waardoor de riemen ook verticaal uit het water komen, de uitpik) en handen naar je toe draaien vanuit de pols (bladen komen horizontaal)
- 6/7/8 Handen horizontaal wegduwen (de recover), riemen gaan horizontaal door de lucht. Tijdens die beweging handen teruggedraaien, beginnend als de handen over de knieën gaan (daardoor draaien de bladen uiteindelijk weer verticaal)
- 9 Aan het eind van de recover handen verticaal omhoog (de inpik, bladen gaan verticaal het water in)

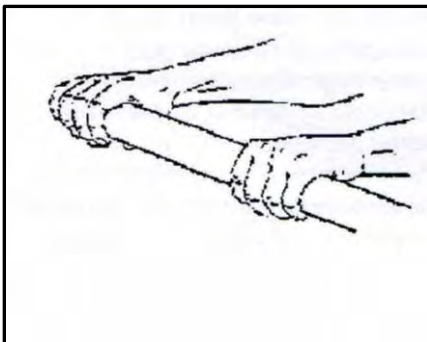


De greep moet ontspannen zijn. De duimen drukken losjes tegen het uiteinde van de handles om de riemen goed in de dollen te houden. De vingers haken alleen achter de handles van de riemen, de handen klemmen niet (nooit) om de riemen. Denk ze bij de haal als stalen haken. Als je knijpt voel je ook geen klik in de dollen van het ("vierkante") manchet als je de bladen draait (plaatje 5 en 7) en heb je grote kans dat de bladen niet goed verticaal het water in gaan.

Het draaien van de bladen gebeurt door de druk van de vingers waardoor de handle draait zonder 'over te pakken'.

3.2 Boordroeien (roeien met één riem)

De hoofdlijn van de beweging is dezelfde als bij scullen. De belangrijkste verschillen zijn:



De handen zijn ongeveer twee handbreedtes uit elkaar op de riem gezet. De vingers zijn losjes om de handle gekromd, met de duimen onder de handle. Bij de uitpik drukken de vingers van de buitenhand de handle naar beneden (de buitenhand is het verst van het blad). De riem wordt gedraaid met de binnenhand. De buitenpols blijft vlak terwijl de riem in de vingers draait. Het teruggedraaien van het blad gebeurt ook door de binnenhand waarbij de vingers van de buitenhand losjes om de riem gekromd blijven.

De buitenhand blijft ontspannen en vlak waardoor de handle in de vingers kan draaien. Het gebruik van de buitenhand en -arm om 'in het water te haken' is van groot belang omdat de buitenarm een grotere hefboomwerking heeft. De vingers van de buitenhand mogen niet los van de riem zijn. De buitenhand en -arm moeten voorbereid zijn om meteen na de inpik de meeste belasting te nemen.

De buitenschouder krijgt ook de meeste spanning. In de recover wordt de buitenschouder wat verder gestrekt en wat hoger gehouden dan de binnenschouder. Het binnenbeen blijft tussen de armen en het buitenbeen gaat langs de buitenarm.

3.3 Samenspel

Met meerdere roeiers in één boot is het belangrijk dat de bewegingen op elkaar afgestemd zijn. De roeier die achterin de boot zit (hoogste plaatsnummer) geeft het ritme aan, de zgn. slag. De overige roeiers moeten die altijd volgen waarbij ze ook zoveel mogelijk dezelfde slaglengte aanhouden. Bij boordroeien zijn er twee slagroeiers.

4 Werking riemen

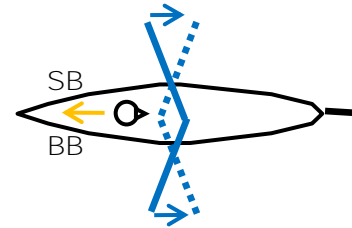
4.1 Functie en effect riemen

Riemen zijn **motor, rem, stuur en stabilisator** en daarmee zo cruciaal dat hier de werking in detail besproken wordt.

In de plaatjes staat een zwarte pijl voor de aan de gang zijnde beweging, blauw voor actie, rood voor reactie(kracht) en geel voor de beweging die het resultaat van de actie is.

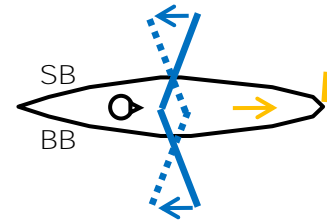
Halen

Riemen als motor. Door de haalbeweging gaat de boot vooruit. De holle kant van de bladen staat in de bewegingsrichting van de bladen. Het roertje zal automatisch in de neutrale stand gaan staan (scharnier zit aan de voorkant).



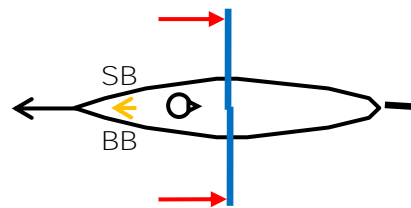
Strijken

Riemen als motor maar dan in de achteruit. Door de strijkbeweging gaat de boot naar achter. De holle kant van de bladen staat weer in de bewegingsrichting van de bladen (dus andersom dan bij halen). Als het roertje niet stevig in de neutrale stand gehouden wordt slaat het “dubbel” en kan er zelfs schade ontstaan.



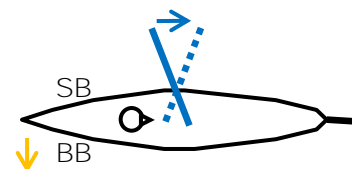
Houden

Riemen als rem. De (tegen)krachten op de bladen zorgen er voor dat de vaart uit de boot gaat. De bolle kant van de bladen staat tegen de bewegingsrichting in (ook bij strijken).



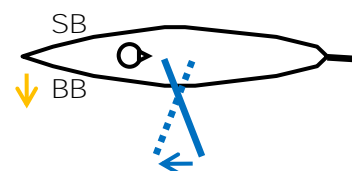
Halen aan 1 kant

Riem als stuur. Als je, stilliggend, richting bakboord wilt gaan kun je dat doen door te halen aan stuurboord. Dan gaat de boot naar bakboord. Omgekeerd, zorgt halen aan bakboord voor draaien naar stuurboord.



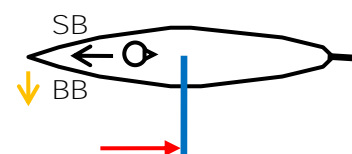
Strijken aan 1 kant

Riem als stuur. Hetzelfde kun je bereiken door, stilliggend, te strijken aan bakboord. Omgekeerd, zorgt strijken aan stuurboord voor draaien naar stuurboord.



Houden aan 1 kant

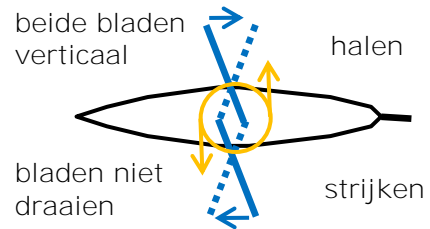
Riem als stuur en rem. Hetzelfde bereik je door, varend, te houden aan bakboord. De boot zal dan naar bakboord draaien. Houden aan stuurboord laat de boot naar stuurboord draaien.



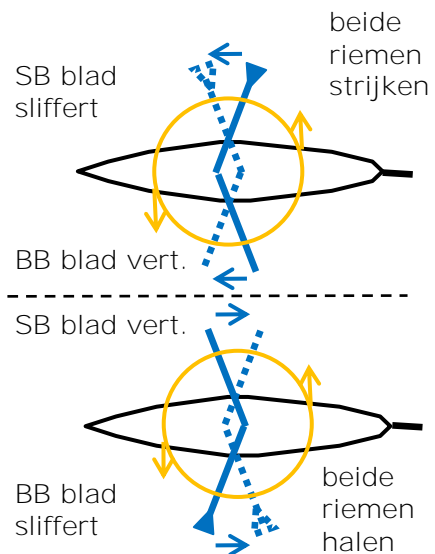
4.2 Manoeuvreren

De bekendste manoeuvre is rondmaken (keren). Dat kan op twee manieren: met vast bankje en rijdend bankje. Beide methoden hebben voor- en nadelen en dus verschillende toepassingen.

Rondmaken met vast bankje over bakboord. Het genoemde boord strijkt, dus strijken aan bakboord en tegelijkertijd halen aan stuurboord. De riemen gaan tegelijkertijd met de bladen verticaal door het water en gaan tegelijkertijd door de lucht. Dat geeft de kortste draaicirkel en de minste stabiliteit (beide riemen uit het water). Toepassing: wherry's in smalle slootjes.



Rondmaken met rijdend bankje over bakboord. Het genoemde boord strijkt actief met het blad verticaal in het water, het andere boord (hier dus stuurboord) strijkt ook maar dan passief (blad gaat **plat over het water, als een speedbootje, “sliffert”** over het water) en doet in feite niet mee aan de krachtsinzet; wel als stabilisator! Vervolgens beide riemen halen waarbij de stuurboordriem kracht zet en het bakboordblad plat ligt en sliffert. Dit geeft een grotere draaicirkel en de meeste stabiliteit (beide riemen op/in het water). De roeiers kijken naar het blad dat sliffert, dat helpt ze om de bewegingen goed te krijgen. Toepassing: alle boten smaller dan wherries.



5 Stuurcommando's

De stuurman heeft het gezag in de boot omdat hij formeel verantwoordelijk is, zie ook hoofdstuk 11.3 Veiligheid en aansprakelijkheid. Hij/zij maakt gebruik van vaste commando's die bestaan uit verschillende delen. Eerst wordt aangegeven wat verwacht wordt en daarna het tijdstip van handelen, zodat iedereen tegelijk in actie komt.

5.1 Roeibeweging

Starten van de roeibeweging (zie ook plaatje Halen in hoofdstuk 4.1)

Commando	Actie
"Slag klaar maken"	De roeiers rijden naar voren in de starthouding, met de bladen plat op het water.
"Slag klaar..."	De bladen worden verticaal gedraaid en de riemen losjes in het water <u>drijvend</u> gehouden (alleen lichte duimdruk tegen de dollen, geen andere krachten op de riemen).
"Af"	De roeihaal wordt begonnen.

De roeiers blijven doorroeien tot het volgende commando. Het is niet de bedoeling dat één van de roeiers zomaar stopt met roeien omdat bijvoorbeeld zijn neus kriebelt. De bladen kunnen in elkaar raken en zelfs breken. Ook kan de persoon voor je de handle van jouw riem in zijn rug krijgen. Vraag in plaats daarvan aan de stuurman: "wil je laten lopen?"

Stoppen van de roeibeweging (zie ook plaatje Houden in hoofdstuk 4.1)

Commando	Actie
"Laat... lopen"	"Laat" wordt gezegd bij de inpik. "Lopen" bij de uitpik. De roeiers houden op met de roeibeweging, de armen en benen zijn gestrekt en de riemen worden stil gehouden boven het water.
"Bedankt"	De bladen worden met de bolle kant plat op het water gelegd.
"Houden... nu"	De bladen worden verticaal gedraaid met de bolle kant in de roeirichting om de vaart uit de boot te halen (afremmen).
"Stop"	De riemen worden vlug omgedraaid, waardoor ze met de holle kant in de roeirichting in het water komen te staan. Bij houden en stoppen zijn de armen en benen altijd gestrekt om de kracht op te kunnen vangen.

NB 1 Sommige verenigingen kennen ook nog het commando "vastroeien" (al of niet nog gevolgd door het commando "houden"). Dat is een vorm van houden waarbij de bladen langzaam gedraaid worden totdat ze verticaal staan (geleidelijk remmen).

NB 2 Zowel 'houden' als 'stoppen' kan aan één boord worden uitgevoerd. Het commando luidt dan "Houden bakboord (stuurboord) Nu". In de communicatie tussen stuurman en roeiers worden de begrippen rechts en links nooit gebruikt. Dat zijn relatieve begrippen en dus voor stuurman en roeiers verschillend. Bakboord en stuurboord zijn gekoppeld aan de boot en dus voor iedereen gelijk.



Achteruitroeien (zie ook plaatje Strijken in hoofdstuk 4.1)

Commando	Actie
“Klaarmaken om te strijken”	Stuurman zet roertje recht. Roeiers halen met gestrekte benen de handles naar zich toe, bladen plat op het water
“Strijken beide boorden”	De bladen worden verticaal gedraaid (holle kant naar roeier toe)
“Af ”	Roeiers duwen de riemen van zich af en rijden naar voren. In de recover slifferen de bladen over het water.

Ook strijken (en halen) kunnen aan één boord opgedragen en uitgevoerd worden waarmee in alle richtingen gemanoeuvreed kan worden.

5.2 Rondmaken

Zoals al in hoofdstuk 4 werd gezegd, kan het rondmaken uitgevoerd worden met “rijdend” of “vast” bankje. We beginnen hier met vast bankje.

Rondmaken met vast bankje (zie ook plaatje in hoofdstuk 4.2)

Commando	Actie
“Rond maken over bakboord (stuurboord) met vast bankje”	Het genoemde boord gaat strijken, het andere boord halen. De roeiers gaan klaar zitten met gestrekte benen, met de bakboordriem in strijkstand en de stuurboordriem in haalstand (bladen verticaal in het water).
“Af ”	De manoeuvre wordt uitgevoerd waarbij de bladen verticaal blijven, ook in de lucht. De roeiers rijden niet heen en weer.
“Bedankt”	De stuurman vindt dat er voldoende gedraaid is en de roeiers stoppen en leggen de bladen plat op het water.

Rondmaken met rijdend bankje (zie ook plaatje in hoofdstuk 4.2)

Commando	Actie
“Rond maken over bakboord (stuurboord) met rijdend bankje” *	Het genoemde boord gaat actief strijken, het andere boord strijkt slifferend. De roeiers gaan klaar zitten naar achter, in strijkstand. Bakboordblad is verticaal en stuurboordblad ligt plat op het water.
“Af ”	De manoeuvre wordt uitgevoerd waarbij afwisselend gestreken en gehaald wordt en de bladen afwisselend verticaal zijn en slifferen. De roeiers rijden heen en weer en kijken naar het niet actieve blad (het blad dat sliffert).
“Bedankt”	De stuurman vindt dat er voldoende gedraaid is en de roeiers stoppen en leggen de bladen plat op het water.

* wordt in andere boten dan wherries weggelaten; rijdend bankje is daar standaard



5.3 Overige commando's

Overige commando's tijdens het roeien

Commando	Actie
“ St uurboord S terk” of “ B akboord B est”	Dit commando is bedoeld om tijdens het varen de koers te wijzigen. De alliteratie is functioneel voor de verstaanbaarheid.
“Beide boorden gelijk” -----	Hiermee wordt het vorige commando weer opgeheven -----
“Light paddle” of “Lichte haal”	Roeien op halve kracht; vooral bij aanleggen of naderen van onoverzichtelijke situaties

Commando's bij beperkte ruimte

Commando	Actie
“Slippen aan stuurboord (bakboord) Nu”	Als er geen ruimte is voor uitgestoken riemen worden hiermee de riemen aan 1 kant of 2 kanten langs de romp van de boot gehouden. Dat kan zijn bij aanleggen aan een (hoge) muur of bij het doorvaren van een “engte” (bijv. smalle brugopening) . In het laatste geval wordt er eerst gehaald om vaart te maken zodat de engte zonder verder halen gepasseerd kan worden.
“Slippen beide boorden Nu”	

NB Bij het passeren van een smalle brugopening waarbij aan beide borden geslipt wordt, moet extra gelet worden op de stabiliteit van de boot. In een wherry speelt dat niet zo maar in een C-4 of skiff (zie hoofdstuk 10) kan dat tot problemen leiden. Een berucht punt is de voetgangersbrug over de Mariasloot. Die is smal en ligt ook nog eens in een bocht. Een veilige manier om een dergelijke engte te passeren is een langzame passage waarbij de roeiers om beurten slippen zodat er altijd riemen op het water liggen om de stabiliteit te waarborgen.

Overige acties bij beperkte ruimte

Hoewel het hier niet om “officiële” commando's gaat, zijn de volgende afspraken tussen stuurman en bemanning wel het vermelden waard:

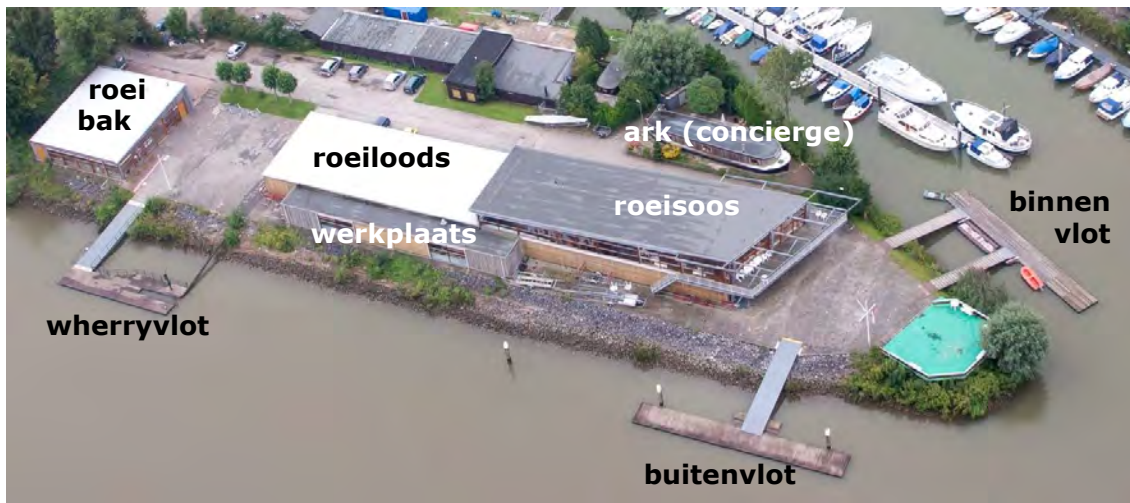
Halve riemen varen:

Als er geen ruimte is voor uitgestoken riemen maar er wel gehaald moet worden omdat de engte te lang is om zonder halen te passeren, kan dat door de riemen in te trekken en door te roeien met de handen ergens halverwege om de riemen. Dit is geen fraaie beweging en kan alleen over korte afstanden, bijv. bij het uitvaren van een sluis.

“Pieterburen”:

Een elegantere methode bij ruimtegebrek is die waarbij aan één kant doorgeroeid wordt (de genoemde kant) en aan de andere kant geslipt wordt. Door tegenroer te geven (tijdens de haal!) wordt gezorgd dat de boot rechtdoor gaat.

6 Tussen loods en water



6.1 Van loods naar vlot

Als eerste worden de riemen naar het vlot gebracht. Scullriemen met maximaal 2 tegelijk, altijd met de bladen naar voren (zicht op meest kwetsbare deel). Boordriemen 1 tegelijk, idem.

Boten worden te water gelaten aan één van de vloten (zorg dat de overslagjes open zijn). Alleen op het wherryvlot en op het binnenvlot (met de daar aanwezige planken) mogen boten op karren te water gelaten worden; op het buitenvlot zijn daar geen voorzieningen voor.

Zonder kar wordt de boot door de bemanning uit de loods naar het water gedragen. De boot ligt omgekeerd op de stelling; dragers staan aan weerszijden tegenover elkaar bij de voorste en achterste riggers. De stuurman (en alleen die) geeft de volgende commando's:

Commando	Actie
"Handen aan de boorden ... tillen gelijk ... nu"	Met z'n allen wordt de boot, terwijl het boord in de handen rust, uit het rek getild. Opletten dat de dollen nergens aan stoten.
"In de handen ... nu"	De boot wordt met langs het lichaam gestrekte armen naar buiten gedragen.
"Draaien naar ... nu"	Dit gebeurt buiten de loods. Naar ... kan bijv. zijn Wantij of haven. De dragers keren de boot in de aangegeven richting om en pakken de boot in de spanten. Vervolgens wordt de boot met de achtersteven naar het water gedragen.

Boten met een kielbalk en een metalen strip worden over de glijstrip te water gelaten. De boot wordt bij voorkeur door twee personen aan bakboord- en stuurboordzijde (eventueel door één persoon aan de boeg) getild en over de glijstrip op het vlot te water gelaten. Bij het te water laten gaat de boeg als laatste het water in (door de ronde vorm geen abrupte bewegingen van het vlot af). Boten zonder kielbalk ("gladde boten") mogen nooit over de glijstrip het water in maar worden met de voeten aan de rand, iedereen aan dezelfde kant van de boot, in het water gelegd.

NB Over de glijstrip gaan boten automatisch met de boeg tegen de stroom in liggen. Bij gladde boten moet daar op gelet worden omdat tegen stroom weggevaren moet worden (zie ook Hoofdstuk 9 Aanleggen en wegvaren)

6.2 Boot klaarmaken

De riemen worden in de juiste dollen geplaatst: bakboord aan bakboord en nr 1 op boeg enz. Ook de stand van de dol is van groot belang. De dollen en de riggers brengen de kracht van de riem als hefboom over naar de boot. Die hefboom werkt via de dolpen en niet via het kunststof frame wat niet sterk genoeg is. De stand van de dol in het plaatje hieronder is dan correct (dol wijst altijd naar voetenbord en achterkant van de boot).



Eerst worden de riemen aan de vlotzijde geplaatst voor een stabiele ligging van de boot. De bolle kant van het blad naar boven om de verf van het blad te sparen, de handle boven de voetenborden. De overslagen aan vlotzijde worden gesloten. De riemen aan de waterzijde worden met het blad in de dollen geplaatst en dwars op de boot op de riem aan vlotzijde gelegd. De overslagen aan waterzijde blijven open tot na het instappen. Het roer wordt ingehangen en het stuurtoew in de goede positie (niet gekruist!) in de boot gelegd. Luikjes in luchtkasten worden gesloten en eventuele vlaggenstokken worden geplaatst.

6.3 In- en uitstappen

Instappen

De roeiers gaan met de rug naar de boeg staan. De riem aan waterzijde wordt tot aan de kraag in de dol geschoven. Beide handles worden vastgehouden in de "waterhand". De "vlothand" houdt de boot vast (bij smalle boten: boot en vlot). De stuurman hurkt op het vlot en houdt de boot in het midden vast en zegt: "Klaarmaken om in te stappen".

Commando	Actie
"Instappen gelijk ... één"	De voet die het dichtst bij de boot is wordt op het opstapplankje geplaatst (eventueel op de buikdenning als die er is).
"... twee"	De andere voet wordt op het voetenbord gezet (nergens anders!)
"... drie"	De roeier gaat langzaam zitten op het rolbankje.

Als eerste worden de overslagen aan de waterzijde dichtgemaakt. Dat voorkomt dat de riem uit de dol glipt. Bij smalle boten slaat de boot al heel snel om als de overslagen niet dicht zijn. De stuurman stapt in en meldt: "Stuurman stapt aan boord" om de bemanning niet te verrassen met onverwachte bewegingen van de boot.



Nu kan het voetenbord gesteld worden. Met de schroeven (of pinnen) 1 en 2 wordt het voetenbord in lengterichting afgesteld. Om de roeibeweging goed mogelijk te maken moet het voetenbord goed afgesteld zijn op de lichaams-lengte van de roeier. Aan het begin van de haal moeten de onderbenen verticaal staan. Het bankje moet niet tegen een van de einden van de slidings komen en aan het eind van de haal (benen gestrekt, bankje naar achter, riemen naar de buik gehaald) moet er nog ruimte zijn voor een vuist tussen de handles van de riemen.

Met de pinnen 3 kan het voetenbord in hoogte versteld worden.

NB Als er geen buikdenning is moeten de voeten bij het stellen rusten op de boorden, niet op de huid.

Uitstappen

Bij het uitstappen gaat alles in omgekeerde volgorde. Eerst stapt de stuurman uit de boot onder vermelding: "Stuurman stapt uit". Vervolgens:

Commando	Actie
"Klaarmaken om uit te stappen"	De roeiers maken de overslagen aan de waterzijde open en pakken beide handles met de waterhand
"Uitstappen gelijk ... één"	De "watervoet" wordt op het opstapplankje gezet en de roeier richt zich op met het gewicht op het plankje
"... twee"	De andere voet wordt op het vlot gezet en het gewicht wordt verplaatst naar dat been
"... drie"	De watervoet wordt ook op het vlot gezet en de riem aan waterzijde wordt meegenomen

6.4 Opbergen van de boot

Boot en riemen gaan in de omgekeerde volgorde terug naar de loods. Op deze manier wordt voorkomen dat de boot onbeheerd blijft liggen en komt er snel weer ruimte aan het vlot, zie ook hoofdstuk 11 Hoe heurt het eigenlijk?

Luikjes van luchtkasten worden weer geopend, vlaggenstok(ken) en roer weggehaald en de overslagjes weer gesloten. Boot (slidings niet vergeten!) en riemen (handles niet vergeten!) worden droog en schoon gemaakt voordat ze teruggeplaatst worden in de loods. Dit is altijd van belang en in de winter nog een keer extra omdat dan water in houten delen kan bevriezen. De romp kan strepen oplopen door waterverontreiniging. Vuil en bladeren kunnen zich ophopen onder de buikdenningen. De landvasten worden netjes opgerold etc.

De overslagjes worden bedekt door halve tennisballen die geplaatst worden voordat de boot op zijn definitieve plek gelegd wordt. Die tennisballen moeten de romp van andere boten beschermen. De meeste schade ontstaat doorgaans aan de onderkant, vandaar dat methode 2 vaak de voorkeur verdient.



7 Regels op het water

Net als op de weg zijn er op het water verkeersregels maar iets minder eenduidig. Dat komt vooral door de fysieke verschillen: een (natuurlijke) vaarweg kent geen rijstroken, witte strepen zijn er niet op het water en de weg stroomt niet, om maar een paar verschillen te noemen. Daarom spelen bij de waterregels, naast gedetailleerde voorschriften, zaken als gezond verstand (in de reglementen aangeduid als “goed zeemanschap”) en hoffelijkheid (aangeduid als “medewerking verlenen”) expliciet een rol. Van alle reglementen is het BPR (Binnenvaart Politie Reglement) voor roeiers het belangrijkste. Dat geldt op vrijwel alle wateren waar geroeid wordt. Andere reglementen zijn bijvoorbeeld het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) en de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (ZAR). Die kunnen van belang zijn bij het rivierroeien resp. het zeeroeien. Tenslotte kent het Roeireglement van de KDR&ZV nog een paar regels die hier relevant zijn.

7.1 Voorrangsregels

Een belangrijk onderscheid op het water is dat tussen een groot en een klein schip, waarbij het BPR zegt: klein wijkt voor groot. De grens ligt bij 20 m maar passagiersschepen, veerponten, vissersschepen, sleep- en duwbotten zijn altijd “groot”. Vaak wordt daarom gezegd: beroepsvaart heeft voorrang maar dat is dus formeel onjuist. De IJzeren Kraak van de zeeverkenner is een groot schip; een vletje met hengelaars is nog geen vissersschip. Bij de kleine schepen onderling is de hiërarchie: zeil-spijkracht-motor (dwz bijv motor wijkt voor roei). Binnen die categorieën is het: bakboord wijkt voor stuurboord (dwz een schip dat aan stuurboordzijde jouw koers kruist heeft voorrang, “komt van rechts”). Dit geldt op open water, niet wanneer een schip uit een zgn. nevenvaarwater op een hoofdvaarwater komt. Wanneer twee schepen van dezelfde categorie elkaar tegemoet komen en een aanvaring dreigt, moeten beide schepen naar stuurboord uitwijken.

Kortom, als basisregels gelden: een roeiboot wijkt (gaat achterlangs of stopt) voor grote schepen (geldt bijv. ook bij het invaren van een sluis), zeilschepen en roeiboten die aan stuurboordzijde kruisen. Twee roeiboten die elkaar tegenkomen, waarbij aanvaring dreigt, wijken beide naar stuurboord.

Op de basisregels zijn uitzonderingen. Een schip dat goed stuurboordswal houdt (dat wil zeggen: kan redelijkerwijs niet nog dichter aan de rechteroever varen) heeft altijd voorrang. Stuurboordswal houden is formeel niet verplicht; het hoort wel bij goed zeemanschap en geeft dus ook rechten. Ook een groot schip moet jou dan voorrang verlenen. Bij een “engte” (dwz een stuk vaarweg waar niet genoeg ruimte is voor twee elkaar tegemoetkomende schepen) met stroming, heeft een schip dat “voor stroom” vaart, dwz met de stroom mee, altijd voorrang op schepen die tegen stroom varen. Dus ook een klein schip op een groot schip!

Bij manoeuvres als wegvaren, keren, inhalen en een haven in- of uitvaren gelden ook regels maar spelen vooral gezond verstand en hoffelijkheid. Zo mag een schip pas wegvaren, keren, e.d. als de schipper zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan gebeuren maar mag ook medewerking verlangen van andere schepen. Concreet: de schipper van de waterbus mag niet pats-boem losgooien maar een langsvarende roeiboot moet wel ruimte geven (klein schip vs groot schip).

Hier geldt ook de gulden regel: “Voorrang hebben is één, voorrang krijgen is twee” of zoals het bekende grafschrift zegt: “*Here lies the body of John Grey, He had the right of way*”. Concreet: een motorjachtje dat uit de Westergoot komt moet voorrang verlenen aan een roeiboot op het Wantij (motor vs roei en neven- vs hoofdvaarwater) maar mag ook medewerking verlangen. Gezien de onoverzichtelijke situatie bij het uitvaren is dat geen onredelijk verlangen.

7.2 Tekens en lichten bij bruggen

Een roeiboot kan door vrijwel elk gaatje maar ook hier is het gezond verstand leidend. Het is goed te weten wat de regels zijn en wat je kunt verwachten van andere schepen.

Spoorbrug

Bij de spoorbrug is de situatie het meest eenduidig. De rode lichten op het hefgedeelte geven aan dat de brug gesloten is en dat doorvaart verboden is, ook voor roeiboten! Voor beide richtingen is er ter weerszijden een ruime opening. Je mag dus verwachten dat ieder de opening aan zijn stuurboordswal neemt maar helemaal zeker kun je daar nooit van zijn.



Dit bord geeft aan dat schepen die wachten voor de brug voor dit bord moeten stoppen.



Deze peilschaal geeft de beschikbare doorvaarthoogte van de brug aan.



N3-brug

Bij de N3-brug ligt het beweegbare deel niet in het midden. Ook hier is het hefgedeelte voor doorvaart verboden. Het enkele gele licht geeft een voorkeursopening aan waarbij verkeer ook van de andere kant kan/mag komen. Bij twee gele lichten mag dat niet.



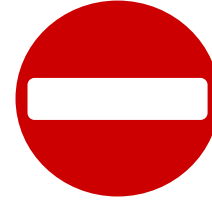
Fietsbrug

En dan de fietsbrug. De dubbele rode lampen geven aan dat de brug nu buiten bedrijf is en niet bediend wordt maar doorvaart is wel toegestaan (gele vierkant, is zelfde als geel licht). Door het gat links is doorvaart ook toegestaan. Van de andere kant mag je ook door deze beide openingen varen.





Dit is de Dordtse vlag maar op het water betekent het "Verboden door te varen" voor alle vaartuigen. Ook in Dordrecht.



Het bekende (weg)verkeersbord wordt ook op het water gebruikt en betekent bijna hetzelfde maar kleine, niet gemotoriseerde, vaartuigen mogen hier wel doorvaren.

7.3 Goed zeemanschap

Het BPR zegt dat als er uitdrukkelijke voorschriften ontbreken, “alle voorzorgsmaatregelen” genomen moeten worden die “volgens goed zeemanschap geboden zijn” om gevaar te voorkomen. Het gaat zelfs nog een stap verder: in “bijzondere omstandigheden” kan goed zeemanschap vragen af te wijken van het reglement. Dit lijkt eigenwijze mensen kansen te bieden (hoewel die bij de KDR&ZV niet voorkomen). Zo mag je formeel niet onder de klep van de N3-brug doorvaren (rode lichten en geen geel bord of licht, ondanks dat het bij thuisvaart toch stuurboordswal is) maar als er nou veel motorbootjes tegelijk onder de brug door gaan is het goed zeemanschap om met de roeiboet dan maar de klep te nemen. Een soortgelijk verhaal geldt voor het stuurboordswal varen. Formeel hoeft het niet en het kan zelfs goed zijn de andere wal te nemen (bijv. bij veel wind als de hoge wal aan bakboord ligt). Maar als je daar tegen een ander schip aan dreigt te varen heb je wel wat uit te leggen. En dat is het algemene punt: als je wilt afwijken moet je een goed verhaal hebben, anders heb je een probleem.

Samenvattend:

- *Ken de hoofdregels, houd je eraan, reken er niet op dat anderen dat ook doen*
- *Besef dat je kwetsbaar bent, gebruik je gezond verstand, geef ruimte waar nodig*
- *Vaar niet zonder reden midden op het vaarwater, geen vage of zigzag koers*
- *Laat zien wat je van plan bent en doe dat zodra het veilig kan*

7.4 Roeireglement

In het Roeireglement van de KDR&ZV staan nog een paar zaken die de veiligheid betreffen. Roeien mag in principe alleen bij daglicht, tenzij er expliciet toestemming is van de roeicommissaris. In dat geval zegt het BPR dat een roeiboet verplicht is een wit, rondschilderend licht te voeren.

Varen bij mist op de rivieren zonder radar en marifoon is expliciet verboden in het BPR. Voor het Wantij heeft de KDR&ZV zelf regels gesteld: 125 m zicht voor gestuurd (de huizen aan de overkant van het Wantij zichtbaar vanuit de roeisoos) en 200 m zicht voor ongestuurd roeien (alle vijf verticale witte palen van de steigers aan de overkant van het Wantij zichtbaar vanuit de roeisoos).

Verder nog vaarverboden bij wind > 5 Bf, onweer en luchttemperatuur < 0° C en/of ijs op het water; beperkingen bij watertemperaturen < 10° C (i.v.m. onderkoeling).

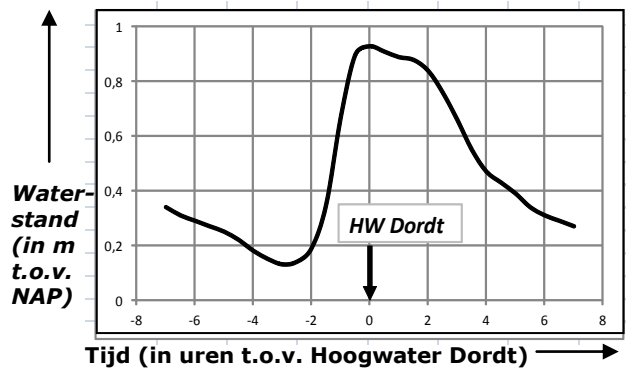
8 Stroming en wind

8.1 Stroming

We beginnen met stroming; die is er vrijwel altijd op het Wantij. Waarom is die belangrijk?

1. Rustig roeiend met een wherry vaar je zo'n 6 km/uur. Met 2 km/uur stroom mee is dat 8 km/uur en met dezelfde stroom tegen is dat 4 km/uur. Zo maar een factor 2 in de snelheid! Van de Ottersluis naar de roei betekent dat drie kwartier of anderhalf uur voor je thuis bent.
2. Als de stroom je ergens tegen aan drukt (een boom, een brugpijler, ...) is een snelheid van 2 km/uur heel vervelend omdat je dan al bijna niet loskomt en zelfs kunt omslaan. Uit de kant blijven en goed mikken tussen brugpijlers bij sterke stroom mee, is dan het motto.
3. Aanleggen en wegvaren doe je altijd tegen stroom (tenzij de wind sterker is) en zo niet, dan gaat het al snel onhandig en kun je flink schade varen. Hoe harder de stroom tegen, hoe kleiner de hoek bij het naar het vlot toe varen.
4. Lokaal kan de stroming je verrassen. Bijv. bij het Vissertje versmalt het Wantij, wat met de zijwateren daar een lastige stroming geeft. Samen met de onoverzichtelijke situatie bij de uitgang van de jachthaven Westergoot (zie ook hoofdstuk 7) kan dat tot problemen leiden.

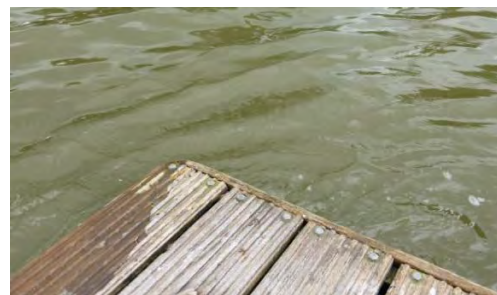
Kortom, om lekker en schadevrij te roeien moet je een beeld hebben van de stroming. Op het Wantij staat die vooral onder invloed van het getij. Bij Dordt verloopt de waterstand bij gemiddeld getij ongeveer zoals in de figuur hiernaast. De tijd tussen twee Hoogwaters is ca 12,5 uur; daardoor komt Hoogwater iedere dag bijna een uur later. Het water stijgt in ca 3-3,5 uur en daalt 9-9,5 uur. Dezelfde tijden gelden ook ongeveer voor vloedstroom (vanuit de roei gezien naar rechts), resp. ebstroom.



De stand van maan en zon is elke dag anders en daarmee ook de stroming. In 2007 is er tegenover Sliedrecht een nieuw gat gemaakt waardoor er rivierwater door het Wantij stroomt. Die stroming wordt bepaald door de waterstand bij Lobith. Bij standen hoger dan NAP + 13 m is in het recente verleden een aantal vervelende incidenten gebeurd en daarom is het dan extra oppassen geblazen. Alles bij elkaar kan het de ene week zomaar 50% harder stromen dan de week ervoor. Je kunt dit van te voren redelijk voorspellen (zie bijlage A) maar kijken en inschatten blijft het belangrijkste. Bij het te water laten van de boot kun je bij het vlot al zien hoe het stroomt: drijvende dingetjes in het water, stromingspatroon ter weerszijden van vlot.



Opstuwing → bovenstroomse kant



Wervels → benedenstroomse kant

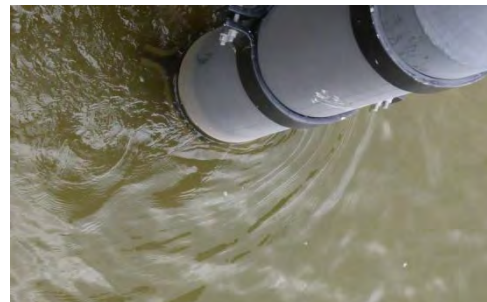
Samen met de waterstand geeft dat al een beeld van wat je kunt verwachten:

- weinig stroom naar buiten, lage waterstand → eind van de eb
- weinig stroom naar binnen, lage waterstand → begin van de vloed
- weinig stroom naar buiten, hoge waterstand → begin van de eb
- weinig stroom naar binnen, hoge waterstand → eind van de vloed
- veel stroom naar buiten → eb is in volle gang, kan nog vele uren duren
- veel stroom naar binnen → vloed is in volle gang, duurt nog 1 á 2 uur.

Dit is nooit meer dan een eerste grove schatting omdat de waterstand ook beïnvloed kan zijn door de wind op zee (W - NW wind: hogere standen bij Dordrecht, O wind: lagere standen). Daardoor kan het bijv. bij de roei Hoogwater lijken maar kan het in feite Laagwater zijn; het is helaas niet anders. Dus altijd goed blijven kijken naar de stroming zelf. Onderweg kun je de situatie blijven volgen door goed naar brugpijlers, palen, kribben etc. te kijken. Helaas zijn dat meestal ook de punten waar je door de stroming in de problemen kunt raken. Oppassen dus.



Stroming rond paal (naar rechts)



Stroming rond paal (naar links)

8.2 Wind

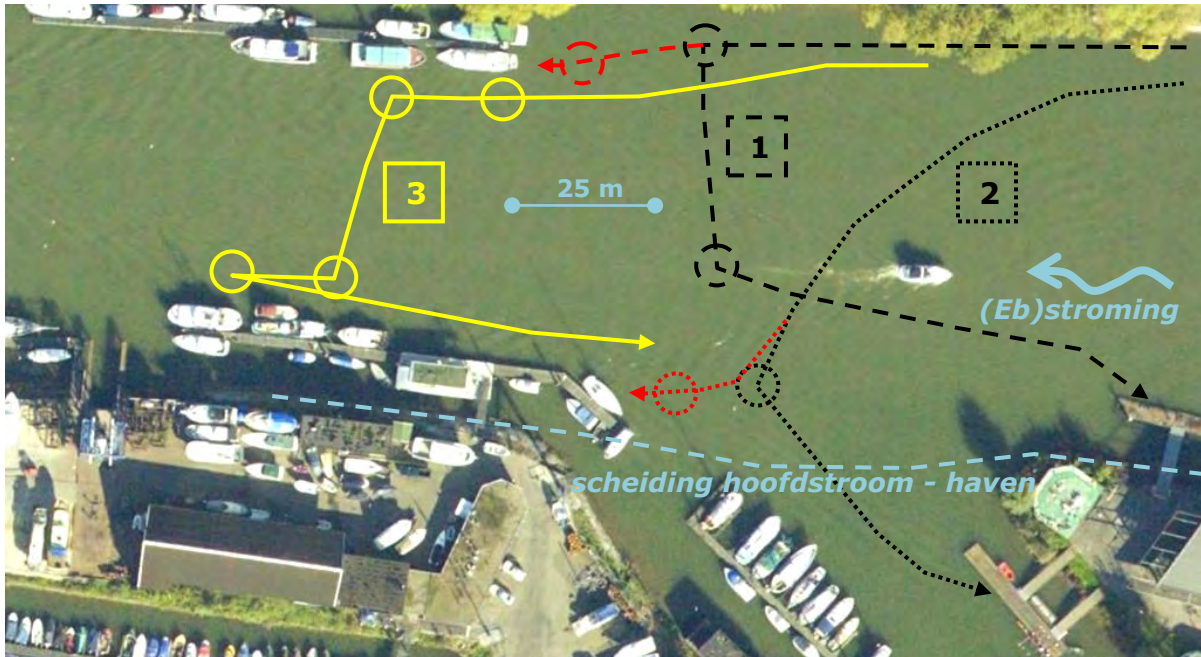
Wind is ook een belangrijke omgevingsfactor. Wind geeft weerstand als je hem tegen hebt (soms meer dan de stroom), zet je boot weg als je hem dwars hebt en veroorzaakt golven. Die kunnen, met name als de wind tegen de stroom in staat, heel vervelend worden. Zelfs het draaien van je bladen kan bemoeilijkt worden door de wind. Wanneer de wind dwars op het vaarwater staat kan het verstandig zijn "verkeerde" wal te gaan varen. D.w.z. als stuurboordwal lager wal is (de oever waar de wind op staat), kun je beter langs de andere oever gaan varen (hoge wal). Bij wind sterker dan Bf 5 geldt automatisch een vaarverbod.

Wind op zee, zoals eerder gezegd, veroorzaakt ook nog eens afwijkingen in de getijwaterstanden in Dordt. Die afwijkingen zijn zelfs sterker dan de invloed van de rivier op de waterstanden (echt hoge Hoogwaters in Dordt komen altijd van NW stormwind). Aanleggen doe je tegen stroom maar wat te doen als de wind sterker is? Dan moet je tegen de wind in aanleggen. Maar hoe weet je wat het sterkste is? Ga stilliggen met de riemen in het water en kijk naar de oever welke kant je op beweegt. Tegen die richting in moet je dan aanleggen. Als de afmeerplaats aan lager wal ligt, drukt de wind je tegen de oever en daar moet je dan rekening mee houden om niet met geweld tegen de kant aan te komen (bijv. iets verder van het vlot af stilliggen en naar de kant drijven).

Kortom: Veel belangrijker dan bij autorijden, of zelfs fietsen, is bij het roeien de rol van de elementen. Wees je daarvan bewust en let er op, dat voorkomt schade en ellende.

9 Aanleggen en wegvaren

In dit hoofdstuk komen een aantal zaken uit de vorige hoofdstukken bij elkaar. Bij het aanleggen moet alles kloppen: het manoeuvreren met de riemen, de commando's (geven en opvolgen), rekening houden met de overige scheepvaart, stroming en wind. Er kan het nodige mis gaan maar met enige ervaring hoeft dat helemaal niet als je de zaken van tevoren een beetje inschat.



Het begint al bij het aankomen bij de roei, nog voordat je in de buurt van een vlot bent. Bovenstaand plaatje laat zien wat er kan gebeuren bij (sterke) ebstroom. De gedachte bij aanvaarroute 1 is keren (opletten op overige scheepvaart) en tegen de stroom in naar het buitenvlot. Rondmaken doe je als je stilligt en kan snel maar het kan ook zomaar een minuut of langer duren. De stroom gaat door en dan ben je al gauw tientallen meters weggezet en drijf je tegen een afgemeerd schip aan. Bij route 2 gebeurt iets soortgelijks maar dan aan de andere kant van het Wantij. Route 3 is veilig omdat je tussen de schepen blijft, ook als je wegdrijft. Bij vloed is het uiteraard allemaal weer anders. Ook hier is de boodschap weer: wees je bewust van stroomrichting en -snelheid en anticipeer daarop.

9.1 Aanleggen

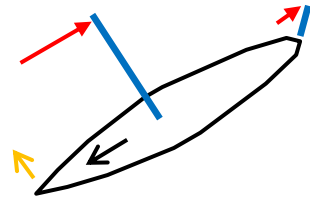
Eerste doel bij het aanleggen is evenwijdig aan het vlot komen, zo dichtbij dat de stuurman het vlot kan pakken maar zonder dat de boot het vlot raakt. Ook de riemen moeten natuurlijk vrij van het vlot (of de zich daar op bevindende voorwerpen of personen) blijven. Daarbij is de stuurman de baas die door, luid en duidelijk, de juiste commando's te geven, zorgt dat dit doel gerealiseerd wordt. Eerst wordt hier de standaardprocedure beschreven en vervolgens wordt ingegaan op de verschillen bij (sterke) stroming en langere boten.

Bij de standaardprocedure wordt het vlot tegen de stroom in benaderd onder een hoek van ongeveer 30° - 40° met een niet te hoge snelheid ("light paddle"). In het voorbeeld hieronder wordt uitgegaan van aanleggen aan bakboordzijde van de boot.

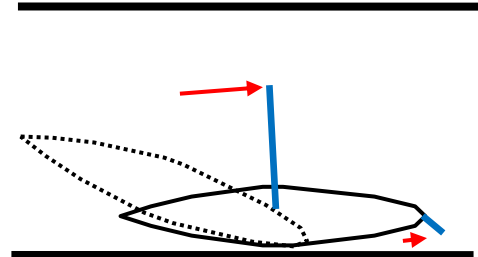
Commando	Actie
"Light paddle" of "lichte haal"	Gas terug
"Laat ... lopen"	Motor uit
"Riemen hoog aan bakboord"	Riemen aan de vlotkant met de bolle kant naar boven draaien en boven het vlot brengen.
"Overhangen aan stuurboord" of "Veilig boord"	Stuurboordriemen plat op het water voor stabiliteit. "Leunen op de waterbil" maakt het mogelijk de riemen en de riggers boven het vlot te krijgen zodat er geen schade ontstaat.
"Houden aan stuurboord"	Hiermee remt de boot en draait evenwijdig aan het vlot
"Bedankt"	Stoppen met houden, riemen aan waterkant plat op het water. De stuurman pakt het vlot.

Het commando "light paddle" wordt ruim van te voren gegeven, afhankelijk van de overzichtelijkheid van de situatie. Het commando "laat lopen" wordt doorgaans gegeven als er nog ruimte is voor één haal. Hoe is de wind? Drukt die de boot naar het vlot toe of van het vlot af? Dat bepaalt uiteraard mede de nadering van het vlot. Bij wind naar het vlot toe wordt meer afstand van het vlot gehouden.

Bij het manoeuvreren zijn de riemen als stuurinrichting veel effectiever dan het roer, zelfs al is het roeroppervlak groter dan dat van het riemblad. De stand van de riem maar vooral de lengte van de arm maken het effect van een riem veel groter. Als je dat effect niet goed inschat, kan het misgaan.



Door het houden draait de boot zo sterk naar stuurboord dat je met het roertje vaak nog tegenstuur moet geven (naar het vlot toe) i.p.v. meesturen. Zo niet dan maak je al snel een 'doorstart' en draai je weer van het vlot weg en/of kom je met de kont van de boot tegen het vlot aan.



Invloed stroming

Sowieso wordt altijd tegen stroom aangelegd; aanleggen met (sterke) stroom mee is vrijwel niet mogelijk en gaat bijna altijd mis. Bij sterke tegenstroom kan onder een kleinere hoek aangelegd worden, kan het commando "laat lopen" later gegeven worden en hoeft er minder gehouden te worden aan de waterkant.

In een extreem geval is het zelfs zo dat je evenwijdig aan het vlot kunt komen aanvaren, met minimale afstand tot het vlot, en laten lopen waarna je vrijwel gelijk stil ligt.



Wind in de vaarrichting heeft hetzelfde effect als stroming. Is de wind tegen, dan niet te vroeg laten lopen; is de wind mee, dan eerder laten lopen of zelfs houden. Is de wind sterker dan de stroming, dan tegen de wind in aanleggen.

Invloed lengte boot

Een lange boot (bijv. een C-4, zie hoofdstuk 10) draait minder makkelijk dan een korte. Kun je met een skiff wel onder een hoek van 45° aankomen, met een lange boot is 30° al zo'n beetje het maximum. Ook is het zicht op de situatie minder; de stuurman kan de boeg vragen mee te kijken: "boeg kijkt mee". De boeg kan daarop aanvullende commando's geven, zoals houden.

Wat als het toch niet goed gaat?

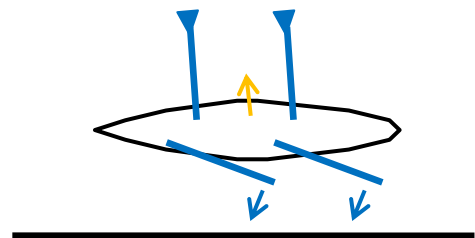
- Als je onder een te kleine hoek aankomt en je ligt nog te ver van het vlot: houden en strijken van het vlot af en opnieuw beginnen.
- Als je onder een te grote hoek aankomt en de punt van de boot dreigt tegen het vlot aan te komen: houden aan het (water)boord, strijken en opnieuw proberen.
- Bij zeer extreme stroming en/of wind het binnenvlot gebruiken.

9.2 Wegvaren

Wegvaren gaat, net als aanleggen, tegen de stroom in. Zeker bij lange boten kan met de stroom mee wegvaren lastig zijn; de stroom drukt je steeds opnieuw tegen het vlot aan.

Bij het wegvaren van de kant wordt de boot afgeduwd. Dat kan met de riemen door iemand die op de kant staat of door de bemanning voorzichtig met het blad tegen een rubber rand.

Is er niemand op de kant en is er geen rubber rand dan kan altijd "*slippend*" uitgezet worden waarbij de riemen aan de oeverzijde langs de romp een strijkbeweging maken. De riemen aan de waterzijde liggen plat op het water als stabilisator.



Commando	Actie
"Slippend uitzetten 1,2,3"	Beide handles in de waterhand. Met de vlothand afduwen op 1,2,3. Met slippende, strijkende riemen aan de vlotkant verder van het vlot af roeien tot er ruimte is voor verdere manoeuvres.

10 Boottypen en diploma's

Er zijn veel verschillende boottypen, variërend van 1 tot 9 mens bemanning (aangeduid met het aantal roeiende bemanningsleden in de gebruikelijk bootcode), één of twee riemen per persoon (boordroeien en scullen, de laatste aangeduid met een X in de bootcode), smal tot breed (“glad”, C-boten, wherries), met of zonder stuurman (aangeduid met + en - in de bootcode). Zo staat C4x+ voor een bredere scull boot met 4 roeiers en een stuurman. Om in die boten zelfstandig te mogen roeien, zijn diploma's nodig. Bij de KDR&ZV zijn dat:

Code	Naam	Bootype
S1	Scullen 1	Roeien in wherries
S2	Scullen 2	Roeien in C-meermans boten
S3	Scullen 3	Roeien in C-skiffs
S4	Scullen 4	Roeien in gladde meermans boten
S5	Scullen 5	Roeien in gladde skiffs
B1	Boord 1	Roeien in C-meermans boten
B2	Boord 2	Roeien in gladde meermans boten
St1	Sturen 1	Sturen in wherries en C-boten
St2	Sturen 2	Sturen in gladde boten

Het roei-vaarbewijs is verplicht voor alle roeileden en bestaat uit:

- één van de praktijkdiploma's S1, S2, S3 of B1,
- St1
- het theoriegedeelte.

Verder kent het systeem nog een aantal aantekeningen op de diploma's:

Rivierroeien	Geeft toegang tot het varen op de grote rivieren (buiten het Wantij)
Zeeroeien	Geeft toegang tot het roeien op de grote wateren (delta, waddenzee)
Boegsturen	Geeft de mogelijkheid ongestuurd te varen in meermansboten
Afstellen	Geeft het recht om aanpassingen aan bijv. dollen te verrichten
Instructeur	Geeft het recht om instructie te geven

Hieronder wordt een beeld gegeven van de verschillende boten met de diploma's die nodig zijn om zelfstandig te roeien of instructie te krijgen. Op de KDR&ZV-site staat een gedetailleerd overzicht van de afroei-eisen en in welke boten welk diploma gehaald kan worden.

Wherries (ca 100 cm brede toerboden)



Single wherry



Dubbel wherry

Plaats in boot	Zelfstandig roeien	Instructie krijgen
Roeiplaats	S1	---
Stuurplaats	St1	---

C-boten scullen (ca 60 - 80 cm brede meermansboten)



C2x



C4x+

<i>Plaats in boot</i>	<i>Zelfstandig roeien</i>	<i>Instructie krijgen</i>
Roeiplaats	S2	---
Stuurplaats	St1	---
Boeg (ongestuurd)	Aantekening boeg	S2 + St1

C-skiffs (ca 60 cm brede eenmansboten)



C-1 hout



C-1 polyester

<i>Plaats in boot</i>	<i>Zelfstandig roeien</i>	<i>Instructie krijgen</i>
Roeiplaats	S3	---

Gladde meermansboten (ca 30 cm brede wedstrijdboten)



2x



4x+

<i>Plaats in boot</i>	<i>Zelfstandig roeien</i>	<i>Instructie krijgen</i>
Roeiplaats	S4	S2
Stuurplaats	St2	S4 + St1
Boeg (ongestuurd)	Aantekening boeg	S4 + St2

Gladde skiffs (ca 30 cm brede eenmans wedstrijdboten)



Gladde skiff hout



Gladde skiff polyester

Plaats in boot
Roeiplaats

Zelfstandig roeien
S5

Instructie krijgen

C-boten boord (ca 80 cm brede meermansboten)



Tub



C4+

Plaats in boot
Roeiplaats
Stuurplaats

Zelfstandig roeien
B1
St1

Instructie krijgen

Gladde meermans boordboten (ca 30 cm brede wedstrijdboten)



2-



8+

Plaats in boot
Roeiplaats
Stuurplaats
Boeg
(ongestuurd)

Zelfstandig roeien
B2
St2
Aantekening boeg

Instructie krijgen
B1
B2 + St1
B2 + St2

11 Hoe heurt het eigenlijk?

11.1 Etiquette

Afschrijven van boten

Het afschrijven van roeiboten is geregeld in art. 7 van het Roeireglement. Iedere te gebruiken boot wordt vooraf op naam volledig ingeschreven in het reserveringssysteem. Het van te voren (een half uur, meerdere weken) reserveren van een boot kan alleen als het gaat om instructie en afroeien, geplande tochten of wedstrijden (incl. training). Een reservering vervalt zodra de gereserveerde aanvangstijd is verstreken. In het verlengde daarvan is het logisch dat inschrijving van een boot alleen mogelijk is als alle bemanningsleden aanwezig zijn.

Kleding

Functionele eisen aan roeikleding zijn: makkelijk zittend (spijkerbroeken roeien niet, jacks zijn al snel belemmerend), geen losse flappen (kunnen tussen bankje en sliding komen). Bij een aantal gelegenheden wordt clubkleding verwacht. Dat is het geval bij georganiseerde toertochten (niet alleen bij andere verenigingen), bij evenementen van de vereniging etc. Bij wedstrijden is wedstrijdkleding verplicht. In de Pikhaak staat hoe clubkleding verkregen kan worden.

Vlotetiquette

Op drukke momenten is het dringen aan het vlot met aanmerende en wegvarende boten. Aankomend verkeer heeft in principe voorrang op vertrekkend verkeer maar "wie het eerst komt, het eerst maalt" wordt in redelijkheid toegepast. Een boot blijft niet onnodig lang aan het vlot liggen (en zeker niet onbeheerd; er wordt hard gevaren op het Wantij met als gevolg schade aan afgemeerde roeiboten). Dus eerst riemen klaarleggen, snel instappen en wegvaren (ervaren afstellers van voetenborden kunnen dat ook op het water) resp. eerst boot uit het water voordat riemen weggehaald worden bij aankomen.

Eenden en ganzen zien onze vlotten als openbaar toilet. Pak af en toe eens de bezem en maak het vlot schoon.

11.2 Schade en onderhoud

Uitbrengen van boten

In hoofdstuk 6 staan de commando's voor het naar buiten brengen van een boot. Laat er geen misverstand over bestaan wie de commando's geeft: dat is de stuurman of er wordt afgesproken wie de voorman van deze manoeuvre is als de stuurman er nog niet bij is. Pas daarbij vooral op schade die de riggers kunnen veroorzaken.

Bij de Dordtsche moeten de bladen met de bolle kant naar boven op het vlot gelegd worden. De gedachte daarbij is dat dan de minste verfschade aan het blad optreedt (alleen aan de rand). Bij andere verenigingen ligt dat soms anders: de bolle kant naar boven geeft het meeste schade als je op het blad trapt. Dat doen we dan dus ook zeker niet bij de Dordtsche.

Aanleggen en wegvaren gebeurt tegen stroom. Dat betekent dat daarop gelet moet worden bij boten die in het water gelegd worden (dus die niet over een glijstrip gaan)! Bij het te water leggen van een boot door twee of meer personen kijken de roeiers naar hun "eigen" punt en niet naar elkaar; dat voorkomt schade.



Onderhoud

Elke boot (slidings!), inclusief riemen (handles!), wordt na gebruik schoongemaakt voordat deze opgeborgen wordt in de loods. Dat geldt niet alleen voor de buitenkant. Met name onder vlonders wil zich vaak vuil ophopen. Goed schoonmaken van boten verlengt de levensduur van een boot met vele jaren. Het bootonderhoud gebeurt grotendeels door vrijwilligers, medeleden dus. Schade ontstaat niet alleen door aanvaringen maar ook door gebruik. Ook deze schade wordt gemeld op het schademeldingsformulier bij het inschrijfsysteem, met vermelding van de kapotte onderdelen.

11.3 Veiligheid en aansprakelijkheid

Veiligheid

De weersomstandigheden kunnen zodanig zijn dat er een (al of niet automatisch) vaarverbod geldt (duisternis, vorst, zware wind, mist, zie par. 7.4). Overtreding daarvan leidt doorgaans tot optreden van de roeicommissaris, al of niet gepaard gaand met sancties. Ook als er geen vaarverbod is, m.n. bij snel wijzigende omstandigheden, kan het noodzakelijk zijn dat de roeier(s) besluit(en) niet te gaan varen of terug te keren. Op zaterdag- en zondagmiddagen, zeker in de zomer, wordt ongestuurd roeien ontraden (veel pleziervaart!). Bij watertemperaturen beneden 10° C wordt varen in skiffs sterk ontraden en wordt geen skiff-instructie gegeven (in de praktijk november-april). Oefenen in een skiff mag volgens het Roeireglement alleen tussen de Prins Hendrikbrug en de spoorbrug en onder begeleiding van een ervaren roeier. Ontbreekt die laatste en is er alleen een instructeur op het vlot, dan geldt de regel: blijf zichtbaar, wat inhoudt dat je zeker niet verder gaat dan tussen de Prins Hendrikbrug en de N3-brug.

Wisselen van plaats in boten mag alleen in wherries en sommige C-4 boten. Zorg dat dat gebeurt op een plaats waar dat veilig kan (geen golven, geen sterke stroming, geen scheepvaart,).

Noodnummers voor de roei zijn: 078 6148550 (roeilocatie), 06 12806353 (Tom Siegenthaler, roeicommissaris), 06 50645444 (Bert Vervoort, roeicommissaris).

Aansprakelijkheid

Het roeireglement stelt in art. 10 dat de stuurman formeel aansprakelijk is voor schade aan de boot. Dit is ook in lijn met het Binnenvaart Politie Reglement die de schipper ziet als degene die de leiding heeft. Het is dus zaak goed na te gaan of je W.A. verzekering op dit punt voldoende dekking geeft. Het is ook zaak dit van te voren goed te regelen met de bemanning. Bij instructie is de instructeur altijd aansprakelijk (daarvoor heeft de KDR&ZV een verzekering afgesloten). Schade wordt altijd gemeld op het schademeldingsformulier bij het inschrijfsysteem; achterwege laten daarvan wordt als een ernstige overtreding gezien. Hoofdstuk 1 geeft de namen van de belangrijkste onderdelen die bij de schademelding gebruikt moeten worden; andere onderdelen staan vermeld op de afbeelding bij het inschrijfsysteem.

Toegang roeilocatie

De roei is gemakkelijk toegankelijk, ook voor mensen met slechte bedoelingen. Afsluiten van deuren en hek is daarom van groot belang. Als je vroeg of laat op de dag roeit is een **locatiesleutel onmisbaar (verkrijgbaarheid zie Pikhaak, borgsom € 40,-)**. Bij het afsluiten moeten alle deuren goed gesloten worden, d.w.z. 4 bootdeuren met grendels die de zwarte palletjes van het alarmsysteem goed wegdrücken, 2 soosdeuren (1 ingang, 1 balkondeur), 2 loodsdeuren (1 aan havenzijde alleen van binnen afsluitbaar, 1 aan wherryvlot zijde). Verder alle ramen in soos, bestuurs- en kleedkamers. Afsluiten van buiten kan gebeuren aan de soosingang boven aan de trap of aan de loodsdeur bij het wherryvlot. Als het rode lampje niet gaat branden is het alarmsysteem **NIET** in werking.

12 Wat gebeurt er in de KDR&ZV?

12.1 Roeiactiviteiten

De roeiactiviteiten kunnen grofweg ingedeeld worden in twee categorieën: wedstrijdroeien en toerroeien. Het is mogelijk nog verdere onderverdelingen te maken waarbij bijvoorbeeld de term toerroeien gereserveerd wordt voor georganiseerde tochten en recreatieroeien staat voor “zo maar” roeien. Hier wordt alleen onderscheid gemaakt in wedstrijdroeien en toerroeien waarbij het onderscheid winnen vs genieten een indicatie geeft van de doelen maar ook dat dekt de lading niet helemaal. Zo gaat het bijvoorbeeld bij marathonroeien niet om winnen maar wel om de prestatie.

Wedstrijdroeien

Het *wedstrijdroeien* is er voor de liefhebbers van afzien. Een wedstrijdroeier, die eenmaal begint, zal al snel merken dat het wedstrijdroeien erg leuk kan zijn. Er zijn verschillende soorten wedstrijden:

Regiowedstrijden worden in de omgeving gehouden en je moet proberen over een afstand van 500 tot 1000 meter zo snel mogelijk te roeien. Voor de jeugd en junioren, is dit de mogelijkheid om kennis te maken met het wedstrijdroeien met de daarbij behorende startprocedures.

Roeiontmoetingen met een wedstrijd karakter. Deze wedstrijden worden door het hele land georganiseerd. De afstand waarover geroeid wordt, kan verschillend zijn. Er zijn wedstrijden van 10 km, maar ook kortere afstanden. De meeste wedstrijden zijn niet korter dan 4 km. Het niveau van de deelnemers kan sterk verschillen en je hebt een redelijk goede conditie nodig. Meest bekend is de Head (op de Amstel). Ook De Dordtsche doet actief aan deze wedstrijd mee.

Nationale roeiwedstrijden worden voornamelijk in de zomermaanden gehouden maar ook in het voor- en najaar. Soms is er sprake van een wedstrijd met een internationaal veld. Deze wedstrijden zijn toegankelijk voor junioren en senioren (leeftijdsgrens is 18 jaar).

Wanneer je begint met wedstrijdroeien, moet je rekening houden met categorieën en het boottype waarin je start. Er bestaat een beginnelingklasse, een nieuwelingklasse, een overgangsklasse en vervolgens senioren B en A. Je kunt al als veteraan starten in het jaar dat je 27 wordt.

Er bestaat een veteranen A-, B-, C-, D-, E- en F-categorie. De categorie is afhankelijk van je leeftijd of de gemiddelde leeftijd van de ploeg. Je roeit in het tenue van de vereniging. Inschrijving verloopt altijd via de wedstrijdcommissaris, evenals het toewijzen van boten als dat noodzakelijk is.

Jeugdroeien

Kinderen vanaf 12 jaar (of eerste jaar VO) krijgen onder leiding van ervaren instructeurs les in de verschillende boottypes volgens het stappenplan van de KNRB. In het voorjaar en najaar worden in Zuid-Holland bij verschillende roeiverenigingen Regiowedstrijden georganiseerd. Iedereen kan hieraan meedoen.

Toerroeien

Ook bij het *toerroeien* zijn er verschillende mogelijkheden:

Toertochten worden door de KDR&ZV (of door een andere vereniging) georganiseerd. Daarbij wordt met meerdere boten een bepaalde route gevaren, bijv. naar de Brabantse Biesbosch of op de Linge. Toertochten worden aangekondigd in het clubblad de Pikhaak



en bij de afschrijfcomputer. Meestal gebeurt zo'n tocht met wherries, dus met het roei-vaarbewijs op zak kun je aan al deze tochten deelnemen (voor eventueel oversteken van een rivier gaat er in elke boot een gediplomeerde rivierroeier mee).

Marathonroeien wordt steeds populairder in Nederland. Daarbij gaat het officieel om georganiseerde tochten over een afstand van tenminste 50 km. Een bekende tocht is de elfstedentocht die in 24 uur gevaren moet worden. De Dordtsche kent haar eigen marathontocht: het rondje Dordt waarbij rond het eiland van Dordrecht gevaren wordt (52 km) met een perfecte balans van presteren en genieten.

Inlooproeien staat voor open groepen waarbij iedereen mee kan met een boot waarin hij of zij is afgeroeid. Open groepen zijn er bijv. op woensdagochtend (roeivrouwen) en donderdagochtend (senioren). **Zie verder “De Pikhaak”.**

Instructieroeien wordt voor alle boottypen gegeven, doorgaans in groepen. Dinsdagavond, woensdagavond en vrijdagmiddag zijn er mogelijkheden. In de winter verschuiven de avonden naar de vrijdag- en zaterdagmiddag.

Rivierroeien is iets waar Dordrecht ruime mogelijkheden voor biedt. Er is druk verkeer met veel grote scheepvaart en mede daardoor (en door de wind), is het water veel onrustiger dan op het Wantij. Ook de stroming is soms veel sterker (m.n. op Noord en Dordtse Kil). Dit alles maakt dat je een aanvullende aantekening op je diploma moet hebben om de rivier op te mogen. Op zaterdagochtend wordt er getraind.

Zeeroeien kan ook bij de Dordtsche. Met een zeewaardige roeiboort (een zgn. yole de mer, de Cherbourg D'or) kan vrijwel overal en altijd geroeid worden (Haringvliet, Oosterschelde, Waddenzee, Middellandse Zee, etc.). Ook hiervoor zijn er aanvullende eisen op het diploma.

Gehandicaptenroeien staat formeel los van de KDR&ZV maar veel leden van de Dordtsche zijn daarin actief. De roeibak is op bepaalde tijden voor het gehandicaptenroeien maar kan ook gebruikt worden voor roei-instructie door de KDR&ZV.

Tenslotte zijn er diverse direct of indirect aan roeien gerelateerde activiteiten, zoals onderlinge wedstrijden, gastentochten, gezamenlijke maaltijden, etc.

12.2 Commissies

Voor de algehele afstemming en samenwerking van het roeigebeuren, is er de roeicommissie. Deze is samengesteld uit vertegenwoordigers van de activiteitencommissies. De voorzitter van de roeicommissie vertegenwoordigt als roeicommissaris het roeien in het bestuur van de KDR&ZV. De samenstelling van het bestuur, de roeicommissie en de verschillende subcommissies vind je in de ledenlijst.

De instructiecommissie regelt instructeurs (vrijwilligers van de vereniging) die je in de verschillende boottypes les kunnen geven en die je verder helpen in nieuw te vormen ploegen. De commissie zorgt dat de instructeurs voldoende geschoold zijn en blijven.

De afroeicommissie is belast met het toezicht op het afroeien waarbij ten minste twee en ten hoogste drie daartoe bevoegde commissieleden een examen afnemen en een aantekening plaatsen in het roeidiploma.

De sooscommissie regelt alles voor de soos (inkoop, bardiensten, etc.). De soos is altijd toegankelijk voor leden en is er via de muntautomaat koffie, thee of soep verkrijgbaar; op drukke tijdstippen wordt de bar gerund door vrijwilligers.



De toercommissie organiseert alle toertochten in de omgeving van Dordrecht (incl. Rondje Dordt) en, al of niet via andere verenigingen, elders in het land.

De jeugdcommissie organiseert trainingen (o.a. op de vaste vrijdagavond), deelname aan wedstrijden en andere activiteiten voor juniorleden.

MOP en DOP (respectievelijk de MaandagOchtend- en de DinsdagOchtendPloeg) zijn actief in het onderhoud van de boten, het gebouw en het terrein.

De commissie Historische vloot bestaat uit mensen die hun liefde voor oude houten roeiboten omzetten in activiteiten om deze vaarbaar te houden.

De Pikhaak, last but not least, is ons onvolprezen huisorgaan waar het wel en wee van de vereniging in opgetekend wordt en waarin alle belangrijke aankondigingen in staan.

Het vele werk dat nodig is om het roeien mogelijk te maken gebeurt vrijwel uitsluitend door vrijwilligers in de bovengenoemde groepjes en commissies. Nieuwe leden zijn altijd welkom in één van deze groepen en als je alleen maar roeit en verder niks, dien je jezelf eigenlijk af te vragen waarom niet. In de ledenlijst en in de Pikhaak staan de contactpersonen van deze groepjes vermeld. Denk niet dat jouw kennis, ervaring en achtergrond niet nuttig zal zijn. Je zult verbaasd staan waar de roei allemaal behoefte aan heeft.

12.3 De Vereniging

De KDR&ZV (Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging) bestaat uit drie onderdelen:

1. 'de haven', dit is de Nieuwe Haven in de stad, waar jachteigenaren hun boot hebben liggen, met een clubgebouw aan de Houttuinen (havenmeesterkantoor en sociëteit),
2. 'de roei' met zijn locatie aan het Wantij, met een prachtig gebouw (botenloods en sociëteit),
3. 'de zeil', aan het Spaarbekken, met het onderkomen bij surfvereniging Windkracht, waar zeilinstructie gegeven wordt.

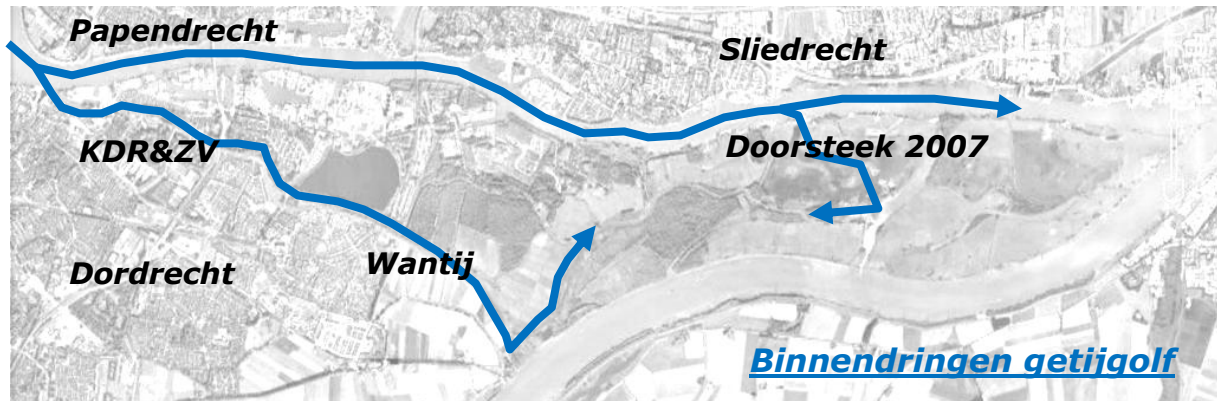
De KDR&ZV is opgericht op 28 oktober 1851. Het begin was twee roeiboten aan de Riedijkshaven. De eerste decennia was het vallen en opstaan. In 1908 vestigde de vereniging zich aan de Nieuwe Haven en is daar dus nooit meer weggegaan. Toen het roeien op de rivier steeds gevaarlijker werd, kwam het Wantij in beeld. Vanaf begin jaren zestig waren er tijdelijke onderkomens op verschillende plaatsen waar 's zomers werd geoefend. In 1969 werd besloten op de huidige locatie een botenloods te gaan bouwen. Zeillessen aan de jeugd werden sinds eind jaren zeventig gegeven op het Wantij. Voor kennismaking met zeilen is het Wantij verre van ideaal: veel stroming en sterk wisselende wind als gevolg van de bebouwing direct langs het water. Daarom werd gezocht naar meer open water en dat werd gevonden op het spaarbekken. Eerst bij het NIVON huis en sinds 1998 bij de surfvereniging.

De vereniging heeft inmiddels ca 800 leden waarvan 300 havenleden, 450 roeileden en 50 zeilleden. Het bestuur bestaat uit 10 leden waarvan 4 algemene functies bekleden en er per onderdeel 2 commissarissen zijn.

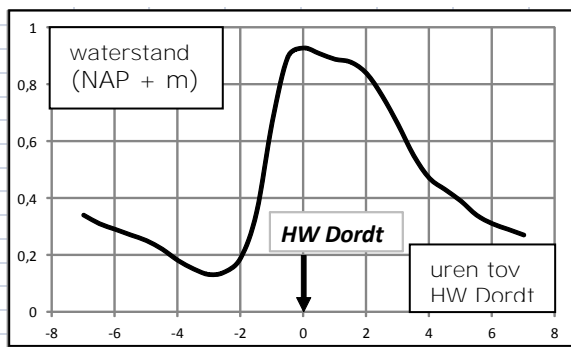
A Bijlage Strooming

A.1 Getij

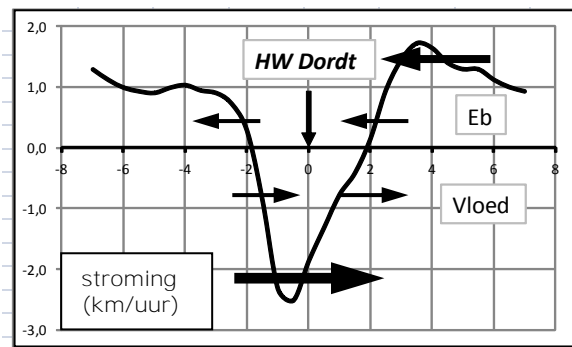
De aantrekking van maan en zon op de oceanen veroorzaakt een getijgolf die via zee en rivieren het Wantij bereikt. Dat gebeurt aan twee kanten: door de mond van het Wantij en sinds 2007 ook door een nieuw gegraven gat tegenover Sliedrecht. Dat laatste gat bedient vooral de onder water gezette polders in het Oostelijk deel van de Sliedrechtse Biesbosch. Voor het roeien is (bij normale rivierstanden) het getij dat bij de mond van het Wantij binnenkomt het belangrijkste.



Bij een getijgolf gaat het water omhoog en omlaag en stroomt het heen en weer. Het onderstaande plaatje links (Fig. A1) geeft de waterstanden bij Dordrecht (in m t.o.v. NAP en in uren t.o.v. Hoogwater Dordrecht) voor gemiddeld getij en gemiddelde rivierstand (het getijverschil bedraagt gemiddeld ca 80 cm). Het plaatje rechts (Fig. A2) geeft de stroomsnelheden t.p.v. de roei (in km/uur en in uren t.o.v. Hoogwater Dordrecht). Bij de richting is de ebsnelheid positief (met de rivier mee) en de vloedsnelheid negatief. De pijlen geven de richting aan bij het roeivlot waarbij dikte en lengte een maat zijn voor de snelheid.



Figuur A1 Waterstand bij Dordt



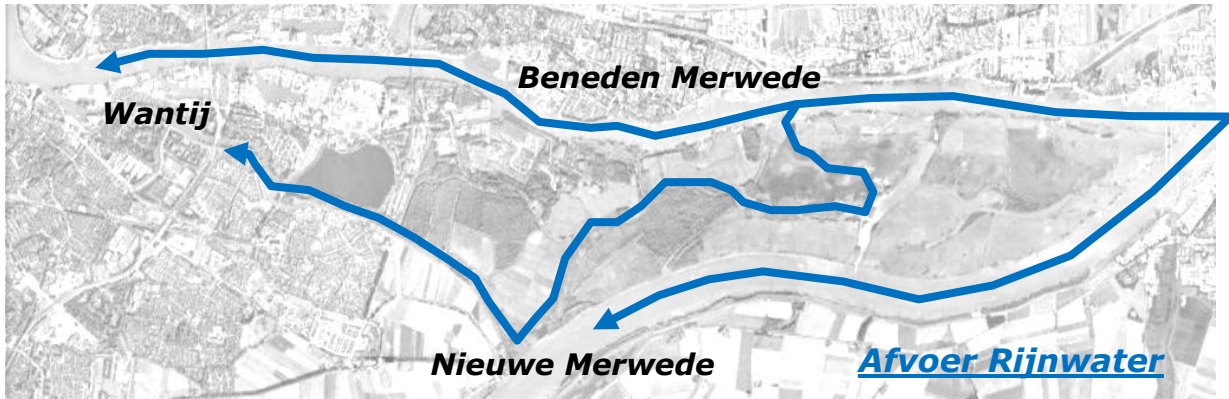
Figuur A2 Stroomsnelheden bij de roei

Elke getijgolf duurt ca 12,5 uur waarbij het water stijgt in 3-3,5 uur en daalt in 9-9,5 uur. Dat maakt dat de vloedsnelheden hoger zijn dan de ebsnelheden (maxima resp. 2,5 km/uur vs 1,75 km/uur). De maximum vloedsnelheid treedt op bij de steilste stijging van het water en de maximum ebsnelheid bij de steilste daling.

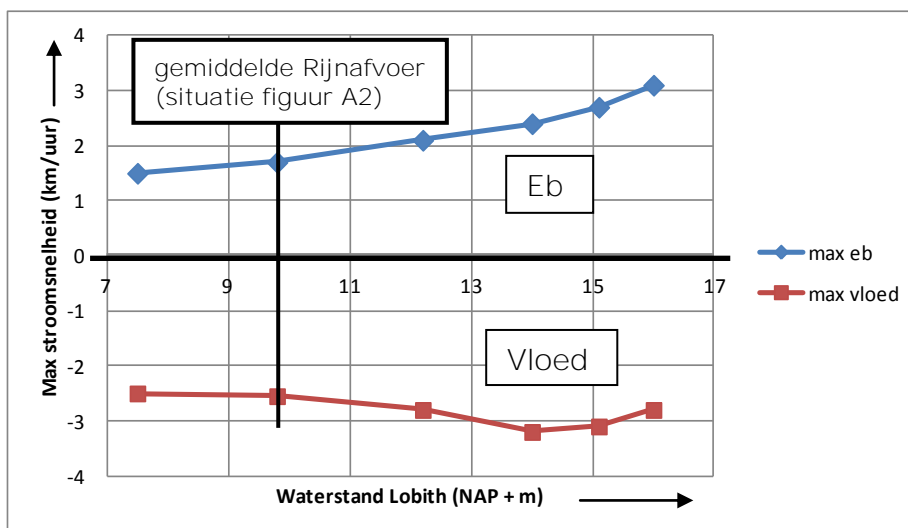
Omdat een getijgolf bijna 12,5 uur duurt komt het Hoogwater elke dag bijna een uur later. Als je altijd om 9.00 uur gaat roeien, zul je dus vrijwel altijd op een ander moment in de getijgolf zitten en zal de strooming anders zijn. De aantrekkingskrachten van maan en zon variëren ook nog eens elke dag en vlak na volle maan en nieuwe maan is de totale kracht maximaal en is er springtij. De stroomsnelheden zijn dan 10-20% hoger dan gemiddeld. Na eerste en laatste kwartier werken maan en zon elkaar tegen en is er

doodtij met 10-20% lagere snelheden. Opwaaiing op zee zorgt ook nog voor variaties in waterstanden en stroomsnelheden. Kortom, elke dag en elk uur zijn verschillend.

A.2 Rivierafvoer



Zoals gezegd is er, naast de mond van het Wantij in de stad, sinds 2007 een tweede gat bij Sliedrecht maar dat speelt onder normale omstandigheden niet zo'n grote rol voor het roeien. Dat wordt een ander verhaal als het elders in Europa hard geregend heeft. Via Beneden en Nieuwe Merwede stroomt het Rijnwater naar zee en sinds 2007 ook door het Wantij als een soort zijrivier van de Beneden Merwede. Maar ook gaan de Haringvlietsluizen verder open en komt er meer getij bij Dordrecht (vóór de afsluiting van het Haringvliet in 1970 was het getijverschil bij Dordrecht bijna 2 m en stroomde het veel harder dan nu).



Het geheel leidt er toe dat als de waterstand bij Lobith stijgt, de ebsnelheden sterk toenemen.

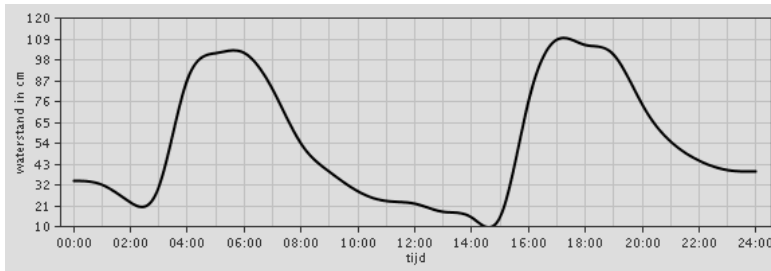
De vloedsnelheden aanvankelijk ook, als gevolg van meer getij door het openzetten van de Haringvlietsluizen.

Figuur A3 Maximale eb- en vloedsnelheden bij de roei bij verschillende Rijnafvoeren (waterstanden bij Lobith). De situatie bij een waterstand van NAP + 9.8 m is een gemiddelde Rijnafvoer en de daar gegeven waarden zijn dezelfde als de extremen in figuur A2. Deze figuur geeft dus aan hoe de extremen in figuur A2 wijzigen als de Rijnafvoer anders is dan gemiddeld.

Ook figuur A3 geldt voor gemiddeld getij, dus daar bovenop komen weer de afwijkingen als gevolg van springtij, wind op zee, etc. Van de ene week op de andere kunnen de maximale eb- en vloedsnelheden dan zo maar meer dan 50% verschillen. De ervaring leert dat het bij waterstanden bij Lobith hoger dan NAP + 13 m extra oppassen geblazen is. Er zijn in die omstandigheden 4 redelijk ernstige incidenten geweest, allemaal bij eb en allemaal door niet goed inschatten van de situatie.

A.3 Voorspellingen

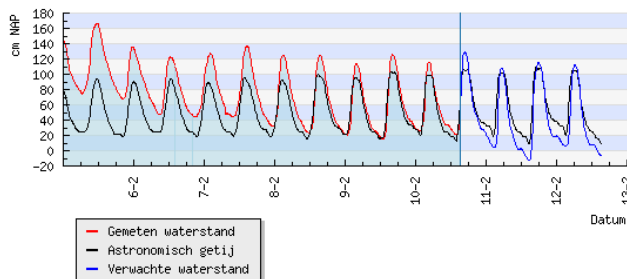
Je kunt vooraf een idee krijgen van de situatie. Op <http://live.getij.nl> kun je de getijvoorspelling voor de waterstand bij Dordrecht vinden (voor elke dag, meer dan een jaar vooruit). Met de plaatjes hierboven van waterstand en stroomsnelheid bij gemiddelde omstandigheden kun je je met de tijden van Hoogwater op de betreffende dag een idee vormen wat je verwachten kunt. Het verschil tussen Hoog- en Laagwater, vergeleken met het gemiddelde van 80 cm, is daarbij een eerste maat voor de snelheden. Deze voorspellingen nemen alleen het effect van maan en zon mee (het zgn astronomisch getij). Hier de voorspelling voor 11 februari 2013 (in cm t.o.v. NAP met de tijden van HW en LW) zoals weergegeven op de bovenvermelde website:



ma 11 feb	LW	02:25	19
	HW	04:45	102
	LW	14:36	10
	HW	16:54	109

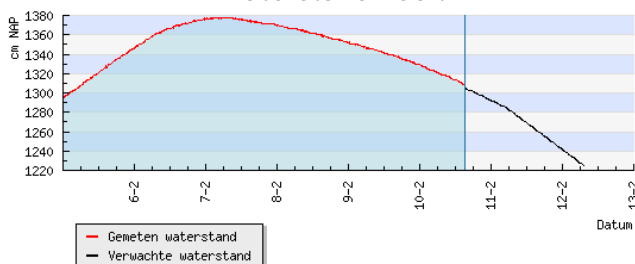
Wind en rivierafvoer veroorzaken afwijkingen maar zijn slechts een aantal dagen vooraf te voorspellen. Op http://www.rijkswaterstaat.nl/water/scheepvaartberichten_waterdata/actuele_waterdata/ kun je, voor 5 dagen achteraf en 2 dagen vooraf, zien wat de verwachte waterstand bij Dordrecht en Lobith zal zijn. Samen met alle plaatjes hierboven geeft dat een idee wat je kunt verwachten. Hier weer de situatie op 11 februari 2013:

Waterstand Dordrecht



Op de dagen vóór 11-2 zijn de waterstanden in Dordrecht hoger dan voorspeld (rode lijn vs zwarte lijn). Dit is vooral een gevolg van de stevige W-NW wind die die dagen op de Noordzee stond. De verwachting na 11-2 (blauwe vs zwarte lijn) is vooral een verlaging, als gevolg van verwachte oostelijke winden. Het getijverschil is in de hele periode groter dan voorspeld (astronomisch getij) als gevolg van het openstaan van de Haringvlietsluizen.

Waterstand Lobith



De waterstand bij Lobith kent geen voorspelling lang van te voren; hangt volledig af van regenval in m.n. Duitsland en smeltend ijs in Zwitserland. De voorspelde stand bij Lobith (3-4 dagen vooruit) is ook te vinden op NOS teletekst pag 720-10.