



**Watersportvereniging Vada**

# **Handleiding Toerroeien**

**December 2010**

## Handleiding Toerroeien

Dit is het handboek voor het toerroeien bij de roeiafdeling van wsv-Vada.  
Het is ontstaan uit het hoofdstuk 10 over toerroeien van het Vad(a)emecum,  
Er blijkt zoveel meer te melden dan er in een hoofdstuk past en dus is besloten dit handboek uit te brengen.

Het is geschreven om de toerroeiers wegwijs te maken en in te lichten over de mogelijkheden en onmogelijkheden in het toerroeien zoals dat vanuit Vada plaatsvindt. Voor zowel de beginner als de ervaren toerroeier is het interessant.  
In de bijlagen zijn onderwerpen opgenomen die meer onderhevig zijn aan de tijd.

Want wees wel: het toerroeien is nog meer een ploeggebeuren dan het roeien op een vaste stek. Het vereist een nauwe samenwerking tussen stuurman, roeiers, dragers en kapitein/organisator.  
Om de samenwerking goed te laten verlopen is het noodzakelijk daarover afspraken te maken. De regels in dit boek zullen dat bevorderen.

Het is van belang dit handboek goed te lezen, want de financiële consequenties en ook de gevolgen voor gezondheid en welzijn kunnen groot zijn.

Het roeibestuur wil de leden zoveel mogelijk de gelegenheid geven tot toerroeien.  
Voor het maken van tochten staan de faciliteiten van de vereniging (boten, botenwagen, toebehoren en organisatievermogen) ter beschikking. Wel gelden daarbij spelregels. In dit handboek worden ze gegeven samen met tips voor een veilig en vlot verloop.

Dit handboek kan ongetwijfeld leren van de ervaringen van de lezers die zelf zijn gaan toerroeien.  
Geef uw opmerkingen svp door aan de toercommissaris ter lering en vermaak van nieuwere generaties roeiers.

December 2010,  
Hanna Lagerwerf  
Han van der Voet  
Peter Falk

# Inhoudsopgave

1. Algemeen/inleiding
2. Praktische aspecten van het varen van tochten
  - 2.1. Deelnemen en opgeven voor tochten
  - 2.2. Het vaarklaar maken van boten
  - 2.3. Mee te nemen materiaal horend bij de boten
  - 2.4. Persoonlijke uitrusting
  - 2.5. Het transport van toerboden (gebruik botenwagens, opladen, transport, afladen)
  - 2.6. Tips voor bij het varen
  - 2.7. Terug naar huis, schoonmaken en opruimen van boten en materiaal
- 3 Rollen en verantwoordelijkheden
  - 3.1 Aanwezige “rollen”
  - 3.2. De roeiers
  - 3.3. De “stuurman”
  - 3.4. De “kapitein”
  - 3.5. De walploeg
  - 3.6. De contactpersoon/organisator/“admiraal” van de tocht
  - 3.7. De toercommissaris/materiaalcommissaris
4. Het organiseren van tochten
  - 4.1. Tochten algemene organisatorische aspecten
  - 4.1. Het organisatieproces
  - 4.2. De boten
  - 4.3. De vaargebieden, tochtontwerp
  - 4.4. De ploegindeling
  - 4.5. Tips voor het organiseren
  - 4.6. Ten slotte checklist tochtorganisatie
  - 4.7. Beschikbare informatiebronnen

## Bijlagen:

- A. Ter illustratie een overzicht van de in 2010 gevaren toertochten.
- B. Checklist ‘Meenemen bij tochten per boot en per toerroeigroep’
- C. Regels Botenwagens
- D. Beschikbare informatiebronnen voor het organiseren van tochten
- E. Reserveringen maken

# Het varen van tochten

## 1. Algemeen/inleiding

Roeien buiten het eigen vaargebied van de Rijn bij Wageningen is en kan leuk en aantrekkelijk zijn. Veel Vada-leden zijn actieve toerroeiers. Het gaat om tochten in allerlei vorm; van tochten met een recreatief tot en met die met een wedstrijd karakter. Er zijn tochten van een dagdeel, een dag of meerdere dagen. Afstanden variëren van 20 à 25km tot 60km en meer per dag.

Bij meerdaagse tochten kan het gaan om het varen van meerdere tochten vanuit een vaste standplaats, of om tochten waarbij van plaats naar plaats wordt gevaren met verschillende overnachtingplaatsen. Dit kan op rivieren, in vaargebieden met kanalen en meren in binnen- en buitenland. De eisen die tochten aan roeiers, materiaal en organisatie stellen, verschillen van tocht tot tocht en hangen samen met het vaargebied.

Ter illustratie is in bijlage A een overzicht opgenomen van de in 2010 gevaren toertochten met de naam van de tocht, het vaargebied, de organiserende ploeg en het karakter van de tocht.

## 2. Praktische aspecten van het varen van tochten

### 2.1. Deelnemen en opgeven voor tochten

Voorwaarden voor het mogen roeien van tochten zijn:

- a. Het hebben van tenminste de proef scullen<sup>1</sup> en sturen<sup>1</sup>; (bij uitzondering mag je mee als je geen stuurproef hebt onder verantwoording van iemand die wel bevoegd is).
- b. De vaardigheid hebben om de tocht (afstand en roeiomstandigheden) aan te kunnen.

Tijdens tochten, zoals roeikampen, picknicken in Heteren en dergelijke, mogen onder gunstige omstandigheden "onervaren passagiers" worden meegenomen om hen een prille toerervaring te bieden. Dit kan alleen wanneer de boot een bevoegde en ervaren bemanning heeft. Een en ander onder verantwoording van degene die als ervaren roeilid de betreffende tocht organiseert en als zodanig bij het bestuur bekend is. Zie onder 3.

De toercommissaris neemt initiatieven voor tochten voor roeileden van Vada. Ook individuele leden en ploegen kunnen tochten initiëren en organiseren. Zie onder 4.

Vaak wordt gebruik gemaakt van het tochtanaanbod van roeiverenigingen her en der in het land. Mededelingen over deze tochten zijn te vinden in de toerkalender in het "evenementennummer van het KNRB-blad Roeien". Dit verschijnt aan het begin van ieder kalenderjaar. Het is in de roeloods aanwezig en is ook te vinden op de website van de KNRB en/of de wsv-Vada website.

Mededelingen over tochten zijn ook terug te vinden in de nieuwsbrief van de roeiafdeling en op het mededelingenbord in de roeloods.

Opgavenlijsten worden ruimschoots voor de tocht op het mededelingenbord opgehangen. Daarbij zijn maximum aantal deelnemers, datum en tijd vertrek, kostenindicatie en andere gegevens vermeld. Ook zal de contactpersoon (zie onder 3) van de tocht vanuit Vada zijn vermeld.

Belangstellenden kunnen zich voor deelname inschrijven met naam, adres en telefoonnummer/e-mail adres. De toercommissaris zorgt voor het doorsturen van de opgave naar de organisator van de tocht. De opgave is bindend. Terugtrekken is alleen mogelijk wanneer je een vervangende roeier vindt.

### 2.2. Het vaarklaar maken van boten

#### **Controle vooraf**

Omdat iedereen na een tocht al het materiaal altijd netjes terugbrengt zou deze controle overbodig kunnen zijn. Toch maar even doen: vertrouwen is goed, maar controle is beter. Zeker voorafgaand aan een meerdaagse roeitocht is het verstandig om het gereserveerde materiaal ruim voor de tocht te controleren. Zijn de boten beschikbaar en vaarklaar? Wat is de procedure? Lees deze procedure in bijlage B,

Zijn er geen mankementen aan boten of mee te nemen materiaal (pikhaken, peddels etc.)?

In geval van gebreken is, bij voldoende ver vooruitdenken, reparatie nog wel mogelijk, zijn onderdelen te vervangen of zoekgeraakte spullen aan te schaffen. Neem in een dergelijk geval contact op met de materiaalcommissaris.

#### **Klaarmaken van boten voor transport**

Boten moeten voorafgaand aan het opladen klaar worden gemaakt voor het transport.

Losse onderdelen en materialen mogen alleen in de boot blijven als de boot met de kiel naar beneden wordt vervoerd en wanneer deze losse onderdelen goed in de boot worden vastgebonden.

Vastbinden moet zodanig geschieden dat de onderdelen niet kunnen rammelen, uit de boot kunnen waaien, of bij het rijden er uit kunnen springen door kuilen in de weg. Schade aan boot, botenwagen of verkeer wordt zo voorkomen.

Dat wil zeggen:

- boten worden afgeriggerd, dan wel riggers worden ingeklapt en vastgebonden (draai na verwijderen van de riggers de moeren direct terug op de bouten);
- voetenborden worden verwijderd of indien mogelijk goed vastgezet/gebonden;
- bankjes worden verwijderd of vastgebonden;
- losse onderdelen, zoals buikdenningen, rugleuningen e.d. worden verwijderd of vastgebonden.

**Bij sommige boten mogen de outboard riggers aan de boot blijven zitten; overleg vooraf met de materiaalcommissaris en bedenk eerst of er op de botenwagen voldoende ruimte is.**

#### **Vaarklaar maken van de boten**

- Na het afladen van de botenwagen op het vertrekpunt van de tocht moeten de boten vaarklaar worden gemaakt;
- Maak alle voor transport vastgebonden onderdelen los;
- Verzamel en bewaar het touw zorgvuldig bij elkaar, bijvoorbeeld in een plasticzak of linnen tas. Op de terugtocht moeten de onderdelen voor het transport terug naar Wageningen weer worden vastgebonden en het touw dus weer worden gebruikt;
- Rigger de boten aan;
- Zorg dat de riggers op de juiste plaats zitten (ze zijn daarvoor gemerkt met sb of bb en 1 of 2);
- Draai de bouten aan met een pijpsleutel met handvat en niet met een ring- of steeksleutel.
- Te vast draaien maakt spanten kapot;
- Zorg er voor dat in iedere boot een complete uitrusting voor de tocht aanwezig is. Dit houdt in dat in iedere boot het vereiste toermateriaal van de boot zit, het is daarvoor gemerkt;
- Niet alleen roer, rugleuning en rolbankjes, maar ook peddel, pikhaak, sluietouw, hoosvat/pomp, meerpenen, stootwillen etc. Zie onder 2.3.
- Zorg er bij het in te water brengen van de boot voor dat deze onbeschadigd in het water komt.
- Zoek daarvoor een lage steiger, trailerhelling of lage zachte oever en til de boot zorgvuldig (met het kielbeslag naar beneden) te water.  
Soms kan een houten balk of plank behulpzaam zijn; er is een plank met rubber rol beschikbaar om mee te nemen.

### **2.3. Mee te nemen materiaal horend bij de boten**

Het op een tocht mee te nemen toermateriaal verschilt van vaargebied tot vaargebied en met het karakter en lengte van de tocht. Welke boot nemen we mee? Welke botenwagen nemen we mee?

De boottype keuze wordt beschreven onder 4.2

De checklist voor het mee te nemen toermateriaal is te vinden in bijlage B. Deze checklist is tevens achteraf te gebruiken bij afleveren van het materiaal op Vada.

Procedure:

- **Verzamel het toermateriaal en leg het alvorens te gaan laden bij elkaar.**
- **Controleer (per boot en voor het geheel) of het materiaal compleet is en onbeschadigd.**
- **Laad het dan in, zowel op de heen- als terugreis, of berg het, wanneer terug in Wageningen, op zijn vaste plek in de onderhoudsloods op.**

Het meeste toermateriaal is gemerkt per boot.

Neem alleen materiaal mee dat bij de gereserveerde en mee te nemen boot hoort.

Het meenemen van materiaal van andere boten dupeert anderen!

**Pak het losse materiaal zodanig in dat daaraan bij het transport geen schade kan ontstaan door rammelen, schuren of knel zitten!**

### **2.4. Persoonlijke uitrusting**

Wat moet worden meegenomen hangt sterk af van omstandigheden van de tocht. Gaat het om een één- dan wel meerdaagse tocht? Is de tocht in het vroege voorjaar of late najaar of midden zomer? Is sprake van vaste weersomstandigheden of is sprake van wisselvallig weer?

**Ga bij langere tochten en bij tochten buiten het vaargebied rond Wageningen altijd uit van de mogelijkheid van weersomslag. Wees voorbereid op regen, kou en/of warmte.**

Kleding:

- draag meerdere laagjes die desgewenst uit kunnen;
- neem een extra trui en winddicht jack mee;
- zorg voor afdoende bescherming tegen zon;
- zorg voor waterdichte kleding;
- zorg voor droge kleren na afloop. Voor het opvangen van de gevolgen van een regenbui, dan wel voor na het douchen, wanneer bij een andere roeivereniging wordt geroeid.

Drinken en eten:

- neem eten en drinken mee aan boord. Ga er van uit dat niet overal onderweg aan wal gekomen kan worden en/of winkels of cafés zijn;
- zeker bij warme weersomstandigheden zijn, behalve voldoende drinken, zonnebril, zonnebrandcrème en hoofdbescherming en bescherming van lijf en leden nodig. Op het water is geen schaduw.

Voor de groep als geheel:

- kaarten, routebeschrijvingen, eventuele vergunningen, telefoonnummers en adressen van deelnemers, thuisblijvers, reserve deelnemers, materiaalcommissaris Vada en organisaties, verenigingen, campings, hotels onderweg;
- Walkietalkies of mobiele telefoons en controleer de communicatiemiddelen tussen de bemanning van de boten en met de wal (sluizen, verkeersregelposten op grote rivieren, bij pech);
- EHBO spullen;

Tenslotte privé:

- zitkussentje
- handschoenen om blaren te voorkomen
- reddingsvest
- zonnebril
- leesbril voor het lezen van de kaart
- zonnebrandolie
- medicijnen, bijvoorbeeld bij allergie of insectenbeten
- zonnepet/hoed
- regenkleding
- (veld)files en/of /thermoskan met voldoende drinken
- eten/versnaperingen voor onderweg
- mobiele telefoon met nummers van deelnemers, etc.
- kleding aangepast voor kou/warmte
- droge kledingset en handdoekje
- waterdichte bagage tas/plunjezak/tonnetje
- aanwijzingen over de tocht
- rijbewijs
- paspoort of identiteitsbewijs

## **2.5. Het transport van toerboden (gebruik botenwagens, opladen, transport, afladen)**

Gedetailleerde gebruiksaanwijzingen van de botenwagens en de procedures voor op- en afladen zijn aanwezig in de roeiloods (hangen aan de stalen kast naast het riemenrek en staan op de Vada-website).

In deze handleiding wordt alleen ingegaan op de hoofdpunten met aanvullingen als vermeld in bijlage C.

### ***Voorwaarden voor gebruik botenwagen***

**Ga vooraf na of binnen de groep die een tocht wil gaan varen een trekauto en iemand met een rijbewijs voor het rijden met aanhangers beschikbaar is.**

Om een botenwagen te mogen trekken moet de bestuurder van de trekkende auto beschikken over een rijbewijs B-E. Tevens moet de auto beschikken over een verzekering die eventuele schades tijdens het transport aan botenwagens met lading kan dekken.

### ***Gebruik van de botenwagen en welke?***

Er zijn binnen Vada twee grote en een kleine botenwagen ter beschikking.

De grote botenwagens hebben het kenteken:

25-WD-VF

WP-ND-91

De kleine botenwagen heeft geen eigen kenteken.

De kleine botenwagen is speciaal voor de zware toerwherry's gebouwd en beschikt over een takelsysteem. Er kunnen op deze wagen maximaal twee wherry's worden vervoerd. Boven op de botenwagen kan eventueel ook nog een (lichtere) C2+ worden meegenomen.

De grote botenwagens worden in eerste instantie gebruikt om boten naar de wedstrijden te brengen.

Op deze botenwagens kunnen maximaal 5 boten worden meegenomen.

De grote botenwagens zijn groot en zwaar en lang, zeker wanneer bij volle belading. Zij stellen dus hogere eisen aan de trekkracht van de trekkende auto, evenals aan de vaardigheden van de chauffeur.

Net als de boten moeten de botenwagens voor gebruik worden gereserveerd. Dit gebeurt door opgave bij het samenstellen van de reserveringskalender in januari en in de loop van het jaar in het afschrijfboek bij de afschrijvingen voor de toertochten.

De coördinatie van het gebruik van de botenwagens ligt bij de botenwagencommissaris. Er is een logboek voor de botenwagens dat de bestuurder volledig invult, vóór vertrek en bij terugkomst op Vada.

### ***Moment van opladen***

Het opladen gebeurt zo kort mogelijk voor het vertrek van de tocht. In de regel is dit op de avond voor het vertrek. De reden hiervan is dat boten en botenwagens zo lang mogelijk voor anderen gebruiksklaar moeten zijn en een bij slechte weeromstandigheden in het gangpad van de roeiloods voor vertrek klaarstaande botenwagen zeer hinderlijk is bij het in- en uitbrengen van boten uit de roeiloods door anderen.

Tenzij door een ploeg anders is afgesproken zijn in principe alle deelnemers aan tochten aanwezig bij het op- en afladen van de botenwagen. Tegelijkertijd worden dan de laatste instructies en afspraken over tocht transport gemaakt.

### ***Opladen van de botenwagen***

Volg bij het laden van de botenwagens de aanwezige instructies. Deze zijn op schrift beschikbaar in roeiloods en op de website van Vada. Fout opladen kan onderweg tot (grote) ongelukken leiden.

**Is binnen de groep weinig kennis en ervaring aanwezig met het op- en afladen van de botenwagen, vraag dan om instructie en/of hulp van ervaren roeileden.**

Neem daarvoor contact op met toer- of botenwagencommissaris. Zie verder bijlage C.

### ***Rijden met botenwagen***

Zie bijlage C.

### ***Afladen botenwagen***

Zie bijlage C.

Bij het onderhoud van de botenwagens komen regelmatig schades aan het licht. Deze worden niet altijd gemeld, wat een gevaar kan zijn voor de volgende gebruiker. Daarom: schades voorkomen maar zeker melden. Wij streven ernaar dat alle ploegen veilig met de botenwagens kunnen rijden.

## **2.6. Tips voor bij het varen**

Voor de belangrijkste uitgangspunten om goed te kunnen varen verwijzen wij naar het rode boekje van de roeiafdeling. De algemene gedragsregels, het uitgangspunt van "goed zeemanschap", zij staan erin en zij gelden ongeacht het vaargebied.

Doordat wij roeien op de Nederrijn, raken wij tijdens het roeien op ons thuiswater vertrouwd met:

- het varen op al dan niet stromend water;
- het varen op vaarwater dat ook wordt benut door de beroepsvaart;
- het varen te midden van andere recreatievaart;
- het rekening houden met weersomstandigheden van wind en golven.

Vaarsomstandigheden elders kunnen echter toch sterk afwijken van de onze.

Voorbeelden daarvan zijn:

- vaargebieden met veel smalle vaarwateren, vaarwatervernauwingen, bruggen en sluizen;
- rivieren en beken met veel hogere stroomsnelheden dan die op de Nederrijn;
- de aanwezigheid van ondiepten, stroomversnellingen en stenige oevers;
- de aanwezigheid van harde beschoeiingen waartegen golven weerkaatsen en zich tot staande golven ontwikkelen;
- vaarwater met soms zeer veel medegebruikers in de vorm van beroepsvaart, motorjachten en zeilboten;
- het passeren van sluizen met grote hoogteverschillen, al dan niet samen met beroepsvaart;
- de aanwezigheid van eb- en vloed.

Reden om kort op een aantal punten nader in te gaan.

Steeds is het van belang om je voorafgaande aan een tocht af te vragen welke eisen een te bezoeken vaarwater stelt aan de te gebruiken boten en hun bemanning.

Naast verschillen in het karakter van het vaarwater en het gebruik daarvan kunnen de reglementen soms sterk verschillen. Het inwinnen van nadere informatie is nodig. Het is nodig om daaraan in het kader van de voorbereiding van een tocht aandacht te besteden.

Soms is het dan nodig om een samenvatting van de belangrijke aandachtspunten en van de specifieke vaarregels voor het betreffende vaarwater op te nemen in de routeboeken.

Denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- mogelijke vaarverboden in geval van hoog- of juist lage waterstanden;
- afwijkende voorrangsregels;
- bedieningsvoorschriften van sluizen en bruggen;

- lokaal aanwezige aanlegverboden;

Een compleet overzicht geven is niet mogelijk, voor meer informatie wordt verwezen naar andere bronnen. Internet kan daarbij toegang geven tot websites van vaarwegbeheerders, in een gebied roeiende roeiverenigingen, lokale roeibonden etc. Soms zijn daarin ook links naar weerdiensten en sites die informatie geven over verwachte waterstanden opgenomen.

Internetsites:

Binnenvaartpolitierglement (BPR)	<a href="http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/">http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/</a>
Duitse roeibond bv	Rudern.de onder het hoofdje Breitensport und Wanderrudern <a href="http://gewaesser.rudern.de/">http://gewaesser.rudern.de/</a> NB. kijk ook eens onder hoofdje Vereine
Getijdegegevens	<a href="http://www.getij.nl">http://www.getij.nl</a>
KNRB	<a href="http://www.knr.nl/content.php/nl">www.knr.nl/content.php/nl</a>
Rivierafvoeren	<a href="http://www.actuelewaterdata.nl">www.actuelewaterdata.nl</a>
Rijnvaart Politierglement (RPR)	<a href="http://www.st-ab.nl/wettennr03/0256-007">http://www.st-ab.nl/wettennr03/0256-007</a> Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995.htm
Weer	<a href="http://www.weeronline.nl">www.weeronline.nl</a>

Literatuur:

- KNRB. Reader "Roeien op stromend water", opleidingen KNRB 11 juni 2010
- Baarnse Watersport Vereniging de Eem, roeien op stromend water, februari 2007
- Peter Niederhauser, Grundwissen für Teilnehmer an Wanderfahrten, Basler Ruder-Club, März (2005)
- ERV Beatrix, Toer-Stuur-Instructie, Eindhoven
- Rijkswaterstaat, 10 gouden tips voor roeiers; veilig varen doen we samen. (2008)

Andere punten van extra aandacht zijn:

- Aanleggen aan een steiger of een vlot, in- en uitbrengen van boten
- Vertrek van een steiger of van een strandje
- Wisselen
- Positiekiezen voor passeren van engten, zijvaarten, bruggen, wind, stroom
- Passeren van vaarwegengten en vaart houden, slippen, halve riemen, riem en peddel + tegenstuurgeven, peddelen.
- Bruggen:
  - Passeren beweegbaar of niet
  - Bruggen laten openen of niet
  - Passeren lage bruggen( denk aan geusje, vlaggetje, rugleuning bukken naar achteren, handels riemen, vasthouden onder brug doortrekken aan balken)
- Sluizen
  - Voorwaarden voor passeren sluizen vergunningen
  - Sluizen zelf bedienen, bedieningssystemen
  - Sluizen passeren Hoog naar laag, laag naar hoog;
  - vol en leeg lopen, naar bovenschutten vermijden zeker bij groot verval.
  - Meld je zo mogelijk telefonisch aan.
  - Sluizen passeren samen met beroepsvaart
  - Via het land om de sluis heen.

Positiekiezen in sluis; let op gevaren die kunnen optreden in de sluis, bijvoorbeeld met het vastlopen op een drempel, met het opgehangen worden aan een dol en door de stroming tegen de kant geduwd te worden).

Stuwen, barrages zijn gevaarlijk, vooral bij flink stromende rivieren – stuur tijdig naar de veilige kant en laat je niet verrassen (ook bij een tocht naar Oosterbeek of Maurik controleer de stand van de stuw van Driel of die van Amerongen op het internet).

- Pleziervaartuigen beroepsschepen en veerponten ruim baan geven
- Veerponten kunnen anders functioneren
- Schuilen bij onverwacht slecht weer
- Wisselen van stuurlied en bemanning

## 2.7. Terug naar huis, schoonmaken en opruimen van boten en materiaal



Controleer na afloop van de tocht voor het vertrek naar huis of al het meegenomen materiaal compleet is. Leg daarvoor al het toermateriaal voor het laden bij elkaar en controleer het op aanwezigheid. Begin daarna met op- en inladen voor de terugtocht naar Wageningen.

Direct na terugkomst van de tocht moet de botenwagen door de deelnemers aan de tocht worden afgeladen. Hierbij helpen in principe alle deelnemers aan de tocht, tenzij daarover binnen de groep andere afspraken worden gemaakt. De boten moeten direct na het afladen van binnen en van buiten schoon worden gemaakt, meestal is het gebruik van zeepsop nodig. De boten moeten worden afgedroogd en aangeriggerd (of juist afgeriggerd als zij zo voor vertrek waren aangetroffen) en vervolgens op hun wagentjes op hun plek in het botenhuis worden teruggelegd. Zij staan dan weer gebruiksklaar voor de volgende ploeg.

Beschadigingen moeten, met vermelding van datum, naam van de boot, naam en telefoonnummer van de contactpersoon van de tocht in het klachtenboek worden opgeschreven. Dit klachtenboek is aanwezig bij het afschrijfboek in de loods.

Wanneer sprake is van een zodanige schade dat de boot uit de vaartgenomen moet worden, moet ook de materiaalcommissaris worden gewaarschuwd. Waarschuw in dat geval ook de ploeg die de betreffende boot op een van de volgende dagen wil gaan gebruiken. Gegevens daarover zijn in het afschrijfboek te vinden bij de afschrijvingen voor de toertochten.

Berg terug in Wageningen ook al het toermateriaal op de daarvoor bestemde plaatsen in de onderhoudsloods op. Noteer in het klachtenboek eventuele mankementen en/of onverhoopt ontbrekend materiaal onder vermelding van de naam van de boot, naam van de contactpersoon en datum.

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

### **3 Rollen en verantwoordelijkheden**

#### **3.1 Aanwezige “rollen”**

Voor een vlot en veilig verloop van tochten is het goed om de verschillende rollen en verantwoordelijkheden te onderscheiden. Het gaat om de volgende rollen: roeier/deelnemer, stuurman, “kapitein”, chauffeur en die van initiatiefnemer/organisator van de tocht. De laatste wordt in kringen de KNRB wel als “admiraal” aangeduid. In de contacten van en naar het bestuur is er sprake van een contactpersoon/aanspreekpunt. Het meest gebruikelijk is dat deze samenvalt met die van initiatiefnemer/organisator. Zij worden hieronder dan ook niet nader onderscheiden. In het bestuur liggen ten aanzien van het toerroeien verantwoordelijkheden bij toer- en materiaalcommissaris. Tenslotte kan er nog sprake zijn van een walploeg. Onderstaand worden de verschillende rollen en verantwoordelijkheden kort genoemd.

#### **3.2. De roeiers**

Roeier is iedereen die aan een tocht deelneemt. De volgende punten zijn ontleend aan een handleiding voor toerroeiers van de internationale roeibond (FISA).

Iedere roeier moet

- Kunnen zwemmen (genoemd wordt een afstand van minimaal 300m);
- Zich zonder assistentie kunnen “redden” in kritieke situaties;
- Een reddingsvest bij zich hebben bij omstandigheden waar dit nodig is; ruw weer, grootschalig water en/of lage watertemperatuur. In het buitenland is het dragen ervan vaak verplicht bij het passeren van sluizen en tunnels;
- Beschikken over een adequate wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
- Kennis hebben van de vaarregels en beschikken over routebeschrijvingen, kaarten, vergunningen en dergelijke die voor de te varen tocht ter beschikking worden gesteld.

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

Dat wil zeggen:

- Draag ongevraagd actief bij aan het welslagen van de tocht;
- Ga vooraf na of je de tocht aan kan en vraag bij twijfel advies aan een ervaren toerroeier;
- Zorg ervoor fit aan een tocht te beginnen, het vermindert de kans op uitvallen of slecht functioneren en daarmee het duperen van ploeggenoten;
- Neem tijdens een tocht verantwoordelijkheid, neem geen nodeloze risico's en waarschuw bijvoorbeeld tijdig voor ongevallen, onwel worden etc.;
- Het op- en afladen van boten, boten transporteren, klaarmaken voor gebruik, in en uit het water brengen, schoonmaken en dergelijke horen onlosmakelijk bij het varen van tochten. Meehelpen dit goed te laten functioneren is daarvan de consequentie, inclusief het inleven in hoe alles werkt en daarnaar handelen;
- Wees attent op bezittingen van de groep en ga zorgvuldig om met boten en toermateriaal. Bijvoorbeeld ga na of na roeipauzes al het materiaal weer in de boten mee gaat;
- Houdt de rails en boten schoon;
- Er wordt meestal in vreemd vaarwater onder vaak onbekende omstandigheden geroeid. Dit vergt oplettendheid van een ieder. Let actief op en waarschuw bij onverwachte gebeurtenissen en vraag of het is opgemerkt, dit zonder de rol van de stuurman over te nemen;

- Zorg dat je de voor de tocht benodigde zaken in orde hebt en bij je hebt. Drinken, eten, regenkleding, waterdichte tas etc., zie onder 2.4.
- Volg de aanwijzingen van stuurman en de kapitein in de boot op en werk loyaal mee met de contactpersoon/organisator/"admiraal" van de tocht. Ondersteun hem/haar indien nodig.

### 3.3. De "stuurman"

Tijdens toertochten wordt bij toerbeurt gestuurd. In iedere boot is minimaal één bevoegde, ervaren stuurman, zo mogelijk meer. Zijn verantwoordelijkheden zijn niet anders dan bij het sturen op de Rijn, zie deel VI van het Vad(a)emecum

Hij/zij bepaalt de koers op basis van de ter plaatse geldende vaarregels en goed zeemanschap. Onbekendheid met het vaargebied vergt nog meer oplettendheid en anticiperen dan normaal.

De stuurman kan aanwijzingen krijgen van de kapitein en dient die op te volgen. De stuurman kijkt altijd vooruit; ver vooruit.

### 3.4. De "kapitein"

Tijdens een toertocht gaan FISA, KNRB en roeitocht organiserende verenigingen vaak uit van de aanwezigheid van één "kapitein" per boot.

De kapitein heeft de volgende rol:

- is verantwoordelijk voor het verloop van de tocht van de betreffende boot (veiligheid van mens en materiaal);
- de kapitein moet zich op de hoogte (laten) stellen van de vaarroute en vaarplannen en eventueel aanwezige vaarrisico's;
- voert voorafgaand aan de tocht overleg met stuurlieden/kapiteins of bezoekt de instructiebijeenkomst belegd door de organiserende vereniging.
- initiatieven nemen ter voorkoming van ongevallen en daarbij handelend optreden ter beperking van de gevolgen. Voorbeelden daarvan zijn het in overleg met andere kapiteins en admiraal afbreken van een tocht wegens storm, onweer, waterstanden, materiaal pech, onwel worden van roeiers en dergelijke.

### 3.5. De walploeg

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

Het kan daarbij gaan om:

1. het rijden van busje/auto's met bagage en indien nodig botenwagen.
2. het vervoeren van de die dag roeiende deelnemers naar de boten op het startpunt van de dagetappe.
3. het ophalen van de roeiers van de plaats van aankomst aan het einde van de dag waar de boten blijven liggen.
4. het bieden van hand en spandiensten aan de roeiers op het water bij punten waar boten moeten worden overgedragen. Zeker wanneer boten over drukke wegen moeten worden gedragen zijn extrahanden nuttig en kan een auto/busje met knipperlichten als waarschuwing zinvol zijn. Ook kan er sprake zijn van het vervoer van boten van het ene vaarwater naar het andere met de botenwagen.
5. in die gevallen waarin de tocht zonder voorbereidingsreis is voorbereid, het verkennen van (delen van) het traject die nog onduidelijk zijn: het zoeken van goede aanlandingsplaatsen voor pauzes onderweg, van plaatsen waar boten veilig uit het water kunnen worden gehaald en achtergelaten kunnen worden en bijvoorbeeld het zoeken van sluiswachters.
6. het doen van boodschappen voor de groep/deelnemers zeker indien sprake is van zelfverzorging door de groep.
7. het koken van de maaltijd.

Het eventueel instellen van een walploeg en de invulling van zijn rol is sterk afhankelijk van tochtvoorbereiding, omvang van de groep, keuze van vaargebied en vorm van overnachting.

Wanneer tot het vormen van een walploeg wordt besloten is het samenstellen van de walploegen onderdeel van het maken van de ploegenindeling voor de roeidagen.

Concreet betekent een en ander dat:

1. bij de ploegindeling gestreefd moet worden naar een zo gelijkmogelijke verdeling van de roei- en walploeguren over de deelnemers;
2. in de walploeg van iedere dag steeds voldoende chauffeurs aanwezig zijn om de auto's/het busje verder te brengen en die, indien nodig, ook de botenwagen willen en mogen rijden;
3. de walploeg over communicatiemiddelen met de roeiploegen op het water beschikt;
4. er bij de walploeg een informatiemap is met kaarten en beschrijving van de tocht;
5. de walploeg de afspraken kent met de plaatselijke contactpersonen (te bezoeken roeiverenigingen, beheerders van jachthavens/achterlaatplaatsen van boten, sluismeesters etc.) en daarvan de adressen en telefoonnummers heeft. Ook adressen en telefoonnummers die behulpzaam kunnen zijn bij het oplossen van noodsituaties kunnen in een dergelijk walploegboek worden opgenomen.

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

### **3.6. De contactpersoon/organisator/"admiraal" van de tocht**

**Bij het varen van tochten wordt er van uitgegaan dat er voor iedere tocht namens de roeigroep één aanspreekpunt is voor zowel deelnemers als bestuur.**

Uitgaande van dit beginsel is het natuurlijk mogelijk om tochten met meer mensen te organiseren en onderling nadere taakverdelingen af te spreken.

Bij het varen van tochten moeten zowel boten als botenwagens worden gereserveerd namens de gebruikers. Dit reserveren gebeurt tijdens het afstemmingsoverleg in januari (zie onder 3.6) of daarna in het afschrijfboek op de bladen voor het reserveren van toermateriaal en botenwagens op de lange termijn, zie bijlage E.

De "admiraal" is voor het bestuur niet alleen contactpersoon en aanspreekpunt maar tevens namens de roeigroep de voor de tocht verantwoordelijke.

Hij/zij zorgt ervoor dat tijdens de tocht de volgende verdeling van de taken wordt gerealiseerd.

Bij roeitochten moet er door de initiatiefnemers van tochten voor worden gezorgd dat:

- a) er voor iedere tocht één contactpersoon wordt aangewezen voor het roeibestuur (toer- en materiaalcommissaris). Deze persoon is aanspreekbaar voor het gebruik van botenwagens, boten, en materiaal. Hij/zij zorgt ervoor dat de roeigroep het materiaal zorgvuldig gebruikt en dat het gebruikte materiaal compleet en onbeschadigd op zijn plek in het botenhuis terug komt.
- b) er voor iedere tocht één persoon is die eindverantwoordelijk is/zorgdraagt voor de contacten met de ontvangende vereniging/op de hoogte is van het programma en de route van de tocht en weet heeft van mogelijke problemen. Hij/zij zorgt voor (distributie van) kaarten en beschrijvingen, heeft de leiding van de tocht en neemt ingeval van calamiteiten, zoals weersverslechtingen, beslissingen (in overleg met de kapiteins van de boten). De personen ad a en ad b kunnen desgewenst dezelfde persoon zijn.
- c) in iedere boot één persoon de leiding heeft: "de kapitein".
- d) de kapitein, door degene die de tocht heeft uitgezet voorzien is van kaartmateriaal, op de hoogte is van de route en mogelijke problemen die bij het varen kunnen optreden.
- e) in iedere boot in ieder geval één, maar liefst meer, volledig bevoegde stuurman is.
- f) in iedere boot tenminste drie van de vier bemanningsleden beschikken over de voor de wherry benodigde roeiproef.
- g) in iedere boot voldoende ervaring en kracht aanwezig is om de tocht veilig en binnen de beschikbare tijd uit te varen.

Bij de behandeling van het dure kwetsbare materiaal wordt uitgegaan van ieders zorgvuldige handelen.

Desalniettemin geldt ten aanzien van de zorg van het materiaal:

- h) bij iedere tocht is weliswaar sprake van één, van te voren bij het bestuur (toercommissaris/materiaalcommissaris) bekende contactpersoon die aanspreekbaar is voor het mee te nemen verenigingsmateriaal, maar de groep als geheel is aansprakelijk voor eventuele schade en/of vermiste hulpmiddelen;
- i) in geval van optredende schade zal in eerste instantie verhaal plaatsvinden op de WA verzekering van één of meer van de betrokkene(n);
- j) de kosten over de roeigroep in haar geheel zullen worden omgeslagen, tenzij sprake is van aanwijsbare grove nalatigheid.

### **Tochten bij andere verenigingen**

Bij het varen van tochten bij een collega vereniging treedt de contactpersoon/organisator/admiraal op als contactpersoon naar de organiserende vereniging. Hij/zij zorgt voor aanmelding bij aankomst, betaling van vereiste afdracht van deelnemerskosten en voor verspreiding van tochtprogramma's, eventueel kaartmateriaal en beschrijvingen en uit waardering na afloop. Denk bijvoorbeeld aan het geven van een bijdrage aan het botenfonds als dank voor geleverde diensten.

In geval van een georganiseerde tocht bezoekt deze contactpersoon de instructiebijeenkomst voor de kapiteins.

Het evenementennummer van het KNRB-blad Roeien, dat aan het begin van ieder kalender jaar verschijnt, bevat de gegevens van de contactpersonen van andere verenigingen. Zij zijn te benaderen ingeval van tochten met boten van de gastvereniging.

### **3.7. De toercommissaris en de materiaalcommissaris**

De coördinatie van de tochten wordt gedaan door de toercommissaris van het Roeibestuur van WSV Vada. De materiaalcommissaris zorgt voor boten en het toermateriaal van de vereniging. De botenwagencommissaris voor de botenwagens.

Samen zijn zij binnen de vereniging verantwoordelijk voor de goede gang van zaken met betrekking tot het varen van tochten en het zorgvuldige gebruik en behoud van het toermateriaal. Ze zijn gerechtigd om daarvoor, zo nodig, maatregelen te nemen.

Zij coördineren het gebruik van de toerboden en de botenwagens. Om tot afstemming van de verschillende initiatieven te komen organiseert de toercommissaris samen met de materiaal- en wedstrijdcommissaris een afstemmingsoverleg. Dit overleg vindt in januari plaats. Meestal is dan de toerkalender, die wordt opgesteld door de KNRB voor dat jaar, bekend. Op dit overleg worden de plannen voor het houden van tochten en het deelnemen aan wedstrijden en marathons uitgewisseld en onderling op elkaar afgestemd. Bij ontbreken van overeenstemming beslist het roeibestuur na het horen van belanghebbenden.

Het deelnemen aan tochten van FISA, KNRB en van collega verenigingen in het land wordt via, of na overleg met de toercommissaris georganiseerd. Het lenen van boten of botenwagens kan alleen via, of na overleg met de toer- en/of materiaalcommissaris.

Zij zorgen ervoor dat de opmerkingen in het klachtenboek worden afgehandeld, eventuele problemen worden opgelost en waarschuwen ploegen over eventuele buitengebruikstellingen van boten.

De toercommissaris onderhoudt contacten met de marathon coördinator, de wedstrijd coördinator en de coördinator midweekroeien van Vada.

Het ontvangen van gasten van andere verenigingen die een tocht vanuit Vada willen maken, zal, indien dit op wekdagen plaats vindt, geregeld worden door de midweekcoördinator.

Komen de gasten in het weekend, dan regelt de toercommissaris hun ontvangst.

Ook neemt de toercommissaris deel aan overleggen die het toerroeien van Vada aangaan.

## **4. Het organiseren van tochten**

### **4.1. Tochten algemene organisatorische aspecten**

Het maken van tochten vraagt om een wel overwogen planning onderwerp van dit hoofdstuk.

De coördinatie van de tochten ligt bij de toercommissaris. Voor het gebruik van de boten en botenwagen is reserveren en eventueel overleg met de materiaalcommissaris en/of de botenwagencommissaris nodig.

Voor het nemen van initiatieven voor het maken van tochten is altijd overleg met deze bestuursleden nodig, denk hierbij aan afstemming van wensen van ploegen, het beoordelen van mogelijkheden en onmogelijkheden, de zorg voor roeiers en materiaal.

Het kan bij tochten gaan om activiteiten die geheel of ten dele zelf worden georganiseerd, het kan ook gaan om deelname aan activiteiten van andere verenigingen. Tochten in combinatie met andere Vada roeiploegen zijn aan te raden, doordat het botentransport wordt gedeeld. Vaak is op zo'n tocht meerwaarde van tijd en moeite te behalen.

Veel roeiverenigingen organiseren roeitochten voor roeiers van bij de KNRB aangesloten verenigingen, ook de FISA en de toercommissie van de KNRB zelf organiseert tochten. Aan deze uitgeschreven tochten van FISA, KNRB en andere verenigingen kan men zich liefst per ploeg inschrijven. Soms kan hierbij gebruik gemaakt worden van boten van de uitnodigende vereniging. Meestal is het nodig om eigen boten mee te nemen. Deze tochten worden ieder jaar bekend gemaakt in het zgn. wedstrijdnummer van het blad "roeien" van de KNRB. Dit blad verschijnt ieder jaar in de maand januari. Vanaf het verschijnen staan de inschrijvingen open. Het blad is ook in de roeiloods te vinden.

Vanuit Vada worden door de toercommissaris roeitochten voor de eigen leden georganiseerd en ook binnen de verschillende roeigroepen worden tochten uitgeschreven.

Op het publicatiebord in de roeiloods zijn regelmatig mededelingen en inschrijffijsten met betrekking tot te houden tochten te vinden samen met uitnodigingsbrieven en inschrijfformulieren van andere roeiverenigingen.

Ook kan men zelf met een groep roeiers een tocht organiseren. Op wat hierbij komt kijken wordt in dit hoofdstuk ingegaan. Er zijn ook Vada roeiploegen die gebruik maken van de boten van andermans verenigingen. Kijk in de bijlage E over hoe je een boot afschrijft voor een toertocht.

### **4.1. Het organisatieproces**

De volgende fasen in het organisatieproces zijn te onderscheiden:

1. ontstaan initiatief;
2. een groep roeiers bijeen zoeken die het plan kunnen uitwerken en voldoende ervaring hebben of daarbij hulp vragen;
3. keuze uit geschikte vaargebieden in relatie met capaciteiten roeigroep, mogelijkheden van beschikbare boten en bestaande voorkeuren;
4. verkennning draagvlak onder potentiële deelnemers t.a.v. vaargebied, duur, karakter tocht, eventuele te benutten accommodaties voor overnachting; start samenstellen roeigroep;
5. afstemmingsoverleg binnen Vada over data, gebruik boten en botenwagen;
6. verzamelen gegevens over waterbeheerders, watersportorganisaties, roeiverenigingen en VVV's op internet, binnen Vada, KNRB e.d.;
7. verzamelen waterkaarten en vaargegevens via internet en gespecialiseerde boekhandel;
8. maken van voorlopige opzet voor de tocht; (zie onder 4.3);

9. verzamelen adressen van contactpersonen, verenigingen en beheerders behorend bij punt 5. Benaderen van deze en vragen naar mogelijkheden en zo nodig om toestemming voor het gebruik van hun faciliteiten; soms is het mogelijk om tochten volledig te organiseren op basis van internet informatie, kaartmateriaal, adreslijsten van roeiverenigingen en wateralmanakken en/of door gebruik te maken van aanwezige kennis en ervaring binnen Vada;
10. verkennen van route, bezoek aan eventueel te gebruiken roeiverenigingen, accommodaties, aanlegplaatsen e.d. Nog bestaande knelpunten in tochtprogramma's kunnen worden voorgelegd aan roeiverenigingen of waterbeheerders ter plaatse. Je kunt in het gebied zelf oplossingen zoeken. reservering bus, regeling transport;
11. maken en bevestigen van afspraken;
12. uitschrijven van programma, routebeschrijving en vermenigvuldiging kaartmateriaal;
13. communicatie met deelnemers en maken van afspraken;
14. maken van indeling roeiploegen, walploegen en chauffeurs;
15. uitvoeren van tocht.

Op een aantal punten wordt hierna nog nader ingegaan.

#### **4.2. De boten**

Binnen Vada zijn voor het maken van toertochten speciale toerboden beschikbaar. Het zijn dubbel wherry's, met tweeroeiers en één dan wel twee personen op de stuurstoel.

Soms worden ook C-boten voor tochten gebruikt. De mogelijkheden daarvan zijn echter beperkt in verband met hun kwetsbaarheid. Daarnaast zijn zij door het intensieve gebruik, niet voor een langere periode aan het gewone algemene gebruik te onttrekken.

De eigenschappen van de boten verschillen. Bij het organiseren en varen van tochten moet daar terdege rekening mee worden gehouden.

Eigenschappen van de beschikbare boten:

- De brede bouw van de wherry's maakt hen bij uitstek geschikt voor het maken van tochten. Bagage van roeiers is mee te nemen. Roeiers en stuurder kunnen zonder aan te leggen, na enige oefening, probleemloos wisselen.
- De moderne kunststof wherry's hebben hoge boorden, een omgezette boordrand, riggers op de boorden, soms met ingebouwde waterpomp en luchtkasten. Het maakt ze geschikt voor het gebruik op open, groter water met kans op golfslag en voor gebruik op vaarwater met ruw water door veel (plezier)vaart.
- De houten wherry's hebben een laag boord, outboard riggers en bezitten geen luchtkasten. Deze boten zijn, als daar tenminste geen bijzondere maatregelen voor worden genomen, minder geschikt voor ruw grootschalig open water.
- C-materiaal is lichter en smaller van bouw. De boten lopen daardoor sneller, maar zijn door hun bouw kwetsbaar voor schade bij het aanleggen aan oevers en het in en uit het water halen van de boten. Het gebruik bij tochten vergt hierdoor extra zorgvuldigheid. In C-boten kan minder en minder gemakkelijk worden gewisseld. Er is maar één plek op de stuurstoel op 2 à 4 roeiers. Wisselen vergt een behendigheid die met name voor ouderen en onervaren roeiers bezwaarlijk kan zijn.
- Het C-materiaal is door de lage boorden en de outboard riggers niet geschikt voor het varen op ruw, open water. Het maakt dat het C-materiaal bij Vada alleen bij uitzondering voor het maken van tochten wordt gebruikt. Een voorbeeld daarvan is de jaarlijkse "Elfstedentocht". Het varen van deze tocht vergt niet alleen ervaren roeiers/stuurder, maar ook aanpassing van de boten en het meenemen van aan de tocht aangepaste hulpmiddelen.

#### **4.3. De vaargebieden, tochtontwerp**

De keuze van het vaargebied is bepalend voor de roeimogelijkheden. Voor de keuze van een vaargebied maakt het uit of sprake is van dagtocht, roeiweekend of een meerdaagse roeitocht. Vaargebieden als Friesland, Waterland en Noordwest Overijssel bieden meer mogelijkheden voor het maken van roeitochten dan een rivier als de Rijn of de IJssel.

Rekening houdend met een gemiddelde snelheid van ca 6km per uur zijn wateren die tezamen een rondje vormen van 20 à 35km geschikt voor het maken van een dagtocht.

Afhankelijk van de kracht en ervaring binnen de betreffende roeigroep en de weersomstandigheden (veel of weinig wind; stroom of geen stroom; veel bruggen en sluizen) kan voor een wat langere of moet voor een wat kortere afstand worden gekozen.

Een roeiweekend met een groep vanaf een vaste plaats vraagt om keuze van een vaargebied met veel mogelijkheden voor het maken van meerdere korte roeitochten. Rondjes hebben de voorkeur boven het over het zelfde water heen en weervaren naar een bestemming. Gunstig zijn dus centraal in vaargebieden gelegen plaatsen op of plaatsen nabij kruispunten van meerdere roeibare vaarwateren.

Bij het beoordelen van rivieren en/of kanalenstelsels op hun bruikbaarheid letten op stroom en sterkte daarvan en op de aantallen sluizen in relatie met de af te leggen afstanden. Bij voorkeur met de stroom meeroeien en sluizen van boven naar beneden nemen. Dit vooral als het verval groot is.

De mogelijkheden voor meerdaagse tochten worden behalve door de keuze van het vaargebied ook bepaald door overnachtingsmogelijkheden en door de aanwezigheid van plaatsen waar men roeiboten te water kan laten en/of eruit kan halen en ze veilig voor een nacht of langer achter kan laten. Steeds moet er na een redelijke dagafstand roeien een veilige achterlaatplaats zijn voor de boten. Voor een overnachtingsmogelijkheid voor de roeiers is eventueel transport met auto of busje mogelijk. Dit vraagt wel om het maken van afspraken over chauffeursrollen of overgaan op een systeem met een walploeg bij de tocht..

Vaak kunnen roeiverenigingen, jachthavens en kampeerterrainen daarbij een rol spelen. Neem voorafgaand aan de tocht contact op met de betreffende adressen niet alleen voor toestemming voor het gebruik van hun terreinen en voorzieningen maar ook om te voorkomen dat je voor een gesloten hek/gebouw komt te staan.

Bij veel roeiverenigingen in Duitsland zijn er mogelijkheden om op luchtbedden, in een tent of soms zelfs op bedden te overnachten.

Bij het uitzetten van tochten moet als het enigszins kan gebruik worden gemaakt van recente betrouwbare waterkaarten en bijbehorende wateralmanakken of lijsten met gegevens van sluisen en bruggen. Hiermee is te bepalen of wateren aaneensluiten, breed genoeg zijn, bruggen hoog genoeg zijn, al dan niet moeten en kunnen worden geopend, of sluisen aanwezig zijn en worden bediend, of boten moeten worden overgedragen en of dat wel mogelijk is. Let hierbij op dat buiten het hoogseizoen ( van Pinksteren tot begin september) sluisen en bruggen vaak niet of weinig worden bediend zeker op de kleinere wateren, ook op zondagen gelden vaak beperkingen.

Zeker binnen het Nederlandse netwerk van vaarwegen is het op deze wijze uitzetten van tochten mogelijk. Soms zijn niet voldoende gegevens voorhanden en is verkenning van de mogelijkheden ter plaatse nodig of zijn informatie in te winnen bij plaatselijke roeiverenigingen of bij roeigroepen binnen Vada die de betreffende tocht eerder hebben gevaren. Maak wat dat betreft gebruik van de vele kennis die binnen onze vereniging aanwezig is.

Van vaag idee naar te varen toertocht:

1. Zet een voorlopige route uit. Houd daarbij rekening met bijvoorbeeld:
  - a. breedte vaarwater (roeien vergt vaarwater van >10m, kanovaren heeft aan >3m genoeg).
  - b. te groot vaarwater (niet passend bij boten, capaciteiten roeiploeg; barrière bij veel wind)
  - c. stroom (met stroom mee; of eerst stroom tegen daarna mee);
  - d. gebieden met sterke eb/vloed beweging mijden;
  - e. rivier- en kanaalvakken met grote aantallen sluisen buiten een tocht (meer dan ca. 5 sluisen per dag over meerdere dagen is niet plezierig en kost veel tijd);
  - f. sluisen zodanig nemen dat naar beneden gescht kan worden, tenzij verval gering is.
2. Bepaal etappes uitgaande van:
  - a. gewenste roeiafstanden: gemiddelde roeisnelheid van 6-8km/uur en duur van de tocht in uren. Bij het bepalen daarvan rekening houden met al dan niet aanwezig zijn van sluisen, stroom, wind en capaciteiten van roeigroep. Vuistregel: op stilstaand water, zonder sluisen, is voor een dagtocht met een wat grotere afstand als voortransport inclusief het meenemen van eigen boten, te rekenen met 25-35km voor een recreatieve tocht. Dit kan oplopen tot 45km bij vertrek en aankomst direct vanaf de verblijfplaats en/of bij stroom mee en afwezigheid van sluisen. Langere tochten hebben een prestatie karakter. Voor het passeren van sluisen kan met 15-30 minuten/sluis gerekend worden;
  - b. beschikbaarheid van plekken om boten veilig in en uit het water te kunnen halen (denk aan bereikbaarheid met auto/bus en botenwagen);
  - c. aanlegmogelijkheden voor pauzes (reken voor een pauze 30-60 minuten);
  - d. mogelijkheden om te overnachten en/of boten veilig achter te kunnen laten bij meerdaagse tochten.
3. Houd bij de organisatie van toertochten rekening met de aantrekkelijkheid van de omgeving en overweeg de mogelijkheid om voor andere activiteiten dan roeien ruimte te bieden. Dit kan bijvoorbeeld door:
  - a. aantrekkelijke punten als bestemming op te nemen (stadje, dorp of uitspanning);
  - b. minst aantrekkelijke delen eerst te laten roeien en de meest aantrekkelijke stukken aan het eind van een tocht;
  - c. tijdens een tocht een roeivrije dag of dagdeel in te bouwen bij het passeren van een attractieve stad, beroemd kasteel, museum, concerten o.i.d. Tijdens een meerdaagse roeitocht is daarvoor de dag na het midden van de tocht vooral geschikt.

#### 4.4. De ploegindeling

Voor een goed verloop van tochten is de ploegindeling van belang. Bedenk daarbij dat het van te voren indelen van de ploegen niet alleen van belang is om tot verantwoorde ploegindelingen te komen, maar dat het indelen van ploegen en bekendheid daarover bij de deelnemers van tochten ook van belang is voor het soepel laten verlopen van het tochtprogramma. Het voorkomt lang gearzel en daarmee het optreden van lange wachttijden bij vertrek en daarmee vertraging voor het tochtprogramma. Bij het indelen van meerdaagse tochten kan het een strategie zijn om iedereen met iedereen zoveel mogelijk een keer te laten roeien. Samenstelling vooraf is dan nodig om deze puzzel zonder vergissingen met goed gevolg te voltooien. Op basis van een uitgeschreven ploegindeling is het bij calamiteiten bovendien eenvoudiger om uitval van roeiers door blessures o.i.d. op te vangen.

De indeling van de roeiers over de boten moet op ieder moment voldoen aan de volgende eisen:

- iedere boot moet over voldoende roei-ervaring, kracht en uithoudingsvermogen beschikken

Binnen deze algemene eis gaat het om:

- in iedere boot minstens drie roeiers, zo mogelijk vier roeiers met roeiproef tenminste scullen-1
- in iedere boot minstens één roeier, zo mogelijk meer roeiers met stuurproef-1
- een roeier met scull- en stuurproef-1 moet tot "kapitein" worden benoemd, neem daarvoor de meest ervaren toerroeier;
- de kapitein moet bovendien worden geïnstrueerd over de te varen etappe en van de benodigde beschrijvingen en kaarten worden voorzien.

Bij meerdaagse tochten kan bovendien spelen:

- het inroosteren van de chauffeurstaken over de voor het rijden met auto/busje/botenwagen beschikbare deelnemers;
- het inroosteren van de overige deelnemers over de walploegbeurten.

Eén en ander op zodanige wijze dat de verdeling van het roeien en waltaken over de groep zo evenwichtig mogelijk is.

Tenslotte kan het instellen van "een huishoudknip" inclusief beheerder daarvan bijdragen aan een soepel verloop van een tocht.

#### **4.5. Tips voor het organiseren**

- Verzamelen vaarregels (vaarverboden bv bij hoogwater)
- Kennis met betrekking tot sluisen/bruggen en hun bediening
- Eb, vloed, stroom, bebording
- Vergunningen
- Raadplegen websites
- Vaarkaarten
- Google Earth etc.
- Vaaromstandigheden

#### **4.6. Ten slotte checklist tochtorganisatie**

- Uitgeschreven programma, routebeschrijving en kaarten (denk aan openingstijden bruggen en sluisen, denk aan "veilige landingsplaatsen" voor start, pauzes en einde etappes);
- Ploegindeling voor de gehele tocht (per dag/deel per boot; letten op kapitein, aanwezigheid stuurbevoegdheid, voldoende kracht en vaardigheid);
- Voor meerdaagse tochten met walploeg: indeling deelnemers over walploegen, let op chauffeurs en hun bevoegdheid en bereidheid om auto/busje indien inclusief botenwagen te sturen;
- Check gegevens omtrent bijzondere vaarregels in de gebruikte vaargebieden en verspreiding daarvan onder kapiteins en deelnemers;
- Zorgen voor benodigde vaarvergunningen;
- Adreslijst met telefoonnummers van deelnemers (en thuisblijvers?), verblijfplaatsen en punten waar boten achterblijven;
- EHBO materiaal;
- Communicatiemiddelen: mobiele telefoons- walkie talkie met elkaars nummers van te voren geïnstalleerd;
- Afspraken met betrekking tot gastverenigingen en beheerders van achterlaatplaatsen boten;
- Afspraken met betrekking tot overnachtingen en maaltijden;
- Afspraken met betrekking tot controle materiaal, boten, op- en afladen en schoonmaken en opbergen;
- Communicatie met deelnemers omtrent bovenstaande.

#### **4.7. Beschikbare informatiebronnen**

In bijlage D. Deze informatie is tijdsgevoelig.

Binnen Vada beschikken de verschillende toerroeigroepen over veel kennis en ervaring. Maak daarvan gebruik.

Maak gebruik van het bij Vada bekende toerinformatiemateriaal van eerder tochten, al dan niet digitaal.

**Bijlage A: Ter illustratie een overzicht van de in 2010 gevaren toertochten.**

<b>Naam tocht</b>	<b>Vaargebied</b>	<b>Organiserende ploeg</b>	<b>Karakter</b>
Vakantietocht	Gudenå in Denemarken	Diverse	Meerdaagse toertrektocht
Vakantietocht	Bretagne	Diverse	Meerdaagse toertrektocht
Vakantietocht	Friesland	FF	Meerdaagse toertrektocht
Vakantietocht	van Garrelsweer(Gr) naar Berlikum(Fr)	Abma	Meerdaagse toertrektocht
Vakantietocht	Eernewoude	Agnes van Dongen	Meerdaagse standplaats
IJsselmondetocht	(Oude)Maas, Noord, Nieuwe Waterweg	Algemeen	Toertocht/marathon
Waterlandtocht	Purmerend	Zondagmorgenploeg	Eendaagse KNRB tocht
Biesboschtocht	Biesbosch	J. Entrop	Eendaagse tocht
Rondje Amsterdam	Amsterdam	J. Entrop	Eendaagse tocht
Hilversum	Kortenhoefse plassen	FF	Eendaagse tocht
Najaarstocht	Giethoorn	FF	Meerdaagse standplaats
Voorjaarstocht	Zuid-Holland	FF	Meerdaagse standplaats
Arnhem vv	Rijn	FF+FF3	2x eendaagse tocht
Rondehoeptocht	Uithoorn e.o.	FF	Eendaagse tocht
Wiuwweekend	Kalenberg	Wouw	Meerdaagse standplaats
Bollentocht	Haarlemmermeer	Wouw	Eendaagse KNRB tocht
Bollentocht	Haarlemmermeer	FF3	Eendaagse tocht
Sail 2010	Amsterdam	Algemeen	Eendaagse tocht
Lichtjestocht	Amsterdam	Speer	Eendaagse tocht
Midweekroeidag	Middelburg/Veerse meer	FF	Midweek roeidag
Uitwisseling de Hunze	Oosterbeek vv	Wouw	Meerdaagse tocht
Rondje Dordt	Eiland van Dordrecht	Algemeen	Toertocht/marathon
Herfstroeitocht	Remmerden vv	Algemeen	Eendaagse tocht
Vroege vogels uitje	Rijn (Duisburg-Emmerich)	Vroege vogels	Eendaagse tocht
Vada Rijnroeiers	Rijn(Emmerich-Wag.)	Algemeen	Eendaagse tocht
Leiden	Leiden en omgeving	FF	Eendaagse tocht
Dordrecht	Dordse Biesbosch	FF	Eendaagse tocht
Cuyk	Maas	FF3	Eendaagse tocht
Tocht voor de jeugd	Rijn	Jeugd	Eendaagse tocht
Naarden		FF3	Eendaagse tocht
Gouda		FF3	Eendaagse tocht
Roermond	Maas/Maasplassen	FF3	Eendaagse tocht
Delft		FF3	Eendaagse tocht



## **Bijlage B: Checklist 'Meenemen bij tochten per boot en per toerroeigroep'**

### ***Bij het maken van tochten per boot meenemen:***

***met de functie:***

- 1) 4 riemen;
- 2) 1 roer;
- 3) 2 (of 4) rolbankjes (soms zitten ze vast in de boot);
- 4) 2 landvasten (meestal vast in de boot gemonteerd);
- 5) 1 lang sluiستouw (als sluisen gepasseerd moeten worden);
- 6) 2 meerpenen (bij tochten waar aan de wal wordt afgemeerd);
- 7) 2 stootwillen (idem) om de bostrand te beschermen;
- 8) 1 pikhaak;
- 9) 1 peddel;
- 10) 1 rugsteun (bij houten wherry's);
- 11) 2 kussens voor op de stuurstoel;
- 12) plastic zakken voor om de kussens (ad 11);
- 13) 4 strookjes kunststof te gebruiken als hielbeschermers (bij kunststof wherry's zit de steunhiel los en kan de hiel gaan schuren);
- 14) 1 dweil en/of spons voor het droogmaken van het binnengedeelte van de boot;
- 15) 1 hoosvat of pomp (niet voor wherry's met ingebouwde pomp);
- 16) 2 zeiltjes, met toebehoren, voor over de punten (bij gebruik houten wherry's op ruw water);
- 17) verenigingsgeusje;
- 18) Nederlandse vlag;
- 19) drijfzakken voor extra drijfvermogen afhankelijk van het boottype;
- 20) walkie talkies;
- 21) hevelslang;
- 22) rondschijnende lampen (bij varen in het donker bv. na zonsondergang of in een tunnel bij een tocht in het buitenland);
- 23) reflecterend boeghesje voor betere zichtbaarheid;

### ***Per toerroeigroep als geheel:***

- 24) 2 reserve riemen (bij meerdaagse tocht);
- 25) passend reserve bankje (bij meerdaagse tocht);
- 26) gereedschaps-/materiaalkist (rood);
- 27) takels voor op- en afladen van de botenwagen;
- 28) "wielewal" (wagentje voor transport van boten over land, indien nodig);
- 29) kabel met kabelslot om de boten op slot te kunnen leggen
- 30) zonodig, de elektrische buitenboordmotor met toebehoren
- 31) slot en de sleutel van de botenwagen;
- 32) bij de botenwagen behorende kentekenbewijs (grote botenwagens).

## **Bijlage C: Botenwagens**

- De bestuurder van de trekkende auto is verantwoordelijk voor het naleven van de wet en controleert persoonlijk vóór vertrek en ook na een rustpauze de combinatie persoonlijk.
- Voor het beladen en rijden gelden voor alle botenwagens de lokale wettelijke eisen.
- Voor alle botenwagens wordt als maximum snelheid 90 km per uur geadviseerd. Bij slecht wegdek dient men de snelheid aan te passen.
- Alle botenwagens krijgen een disselslot en een kogeldrukmeter. De kogeldruk moet tussen de 50 en de 70 kg liggen.
- Voor iedere rit, na opladen kogeldruk meten.
- Snelheid aanpassen aan de omstandigheden
- Kleine botenwagens:
  - o Rijbewijs B is voldoende
  - o De lading moet beneden het maximale toegelaten gewicht van 750 kg blijven
  - o Maximaal laadvermogen mag niet meer zijn dan 750 kg, dat betekent dat maximaal twee wherry's vervoerd kunnen worden. Wel kunnen binnen het geldende maximum bovenop kleine boten vervoerd worden (C2 ,skiff, Canadese kano)
- Grote botenwagens:
  - o Rijbewijs BE gekoppeld aan combinatie gewicht geladen botenwagen en gewicht en trekkracht auto
  - o Er wordt per ploeg geïnventariseerd wie met deze wagens rijden en/of willen rijden. Voor degene die een oud rijbewijs BE hebben wordt een instructiemiddag georganiseerd met een professionele rijinstructeur. Degene die een modern rijbewijs E hebben gehaald worden uitgenodigd de instructie ook mee te maken. Deze instructie zal zo mogelijk ieder jaar een keer georganiseerd worden.

### **Opladen van de botenwagen**

Volg bij het laden van de botenwagens de aanwezige instructies. Deze zijn op schrift beschikbaar in roeiloods en op de website van Vada. Fout opladen kan onderweg tot (grote) ongelukken leiden. Neem daarvoor contact op met toer-, botenwagen- of materiaalcommissaris.

Het opladen van de botenwagens is van alle drie de botenwagens verschillend. Bij het opladen worden de boten deugdelijk vastgesjord en de bootonderdelen stevig vastgebonden of vastgezet. Er wordt in de opgeladen boten geen andere (persoonlijke) bagage vervoerd.

De laatste handeling van het laden van de botenwagen is het aanbrengen van een zekeringlijn in alle te vervoeren boten. Deze lijnen zorgen ervoor dat bij het onverhoopt moeten maken van een noodstop, of losraken van een singel de boten niet kunnen gaan schuiven.

### **Controle voor vertrek auto+botenwagen**

Op het moment van vertrek moet de chauffeur de volgende handelingen verrichten:

1. controleren of al het mee te nemen materiaal en bagage uit de roeiloods, of andere plaats van vertrek in auto's en/of botenwagens is gepakt;
2. controleren of de zekeringlijnen zijn aangebracht en zo nodig alsnog bevestigen;
3. controleren of de singels strak zitten en deze zo nodig bijstellen;
4. de verlichtingsbalk uitschuiven en de betreffende moeren weer vastdraaien;
5. de druk op de koppeling van de botenwagen controleren, deze moet maximaal 50kg zijn;
6. de handrem van de botenwagen halen;
7. de botenwagen aan de auto koppelen;
8. bij de kleine botenwagens de nummerplaat van de trekkende auto bevestigen;
9. de verlichting van de combinatie controleren.

Op langere trajecten voert elke volgende chauffeur deze controles weer vóór vertrek uit.

### **Rijden met botenwagen**

Het rijden met de botenwagen vergt ruimte. Neem de bochten ruim en controleer dit zorgvuldig door gebruik te maken van de zijspiegels. Let bij het afslaan extra op naast de combinatie rijdende fietsers en aanwezige voetgangers. Denk bij het nemen van bochten aan de uitstekende onderdelen EN aan de uitzwaaiende achterkant van de beladen botenwagens.

Verken zo mogelijk de route van tevoren.

Vergewis je of je op parkeerplaatsen voldoende ruimte hebt zodat je je niet vast rijdt.

In plaats van draaien of achteruitsteken kan het rijden van een blokje om een veiliger oplossing zijn voor materiaal en verkeer.

Hoewel de botenwagens geveerd zijn is het nodig om te anticiperen op de vlakheid van het wegdek. Stoer hard rijden gaat ten koste van onze dure boten.

Door nog meer dan anders op het verkeer te anticiperen, kunnen noodstops worden voorkomen en daarmee het schuiven van de boten.

De rijsnelheid moet worden aangepast aan de weersomstandigheden. Bij storm en harde windvlagen mag de combinatie auto+botenwagen niet de weg op. Bij extreme regenval moeten vol waterstaande boten leeg worden geheveld, zodat het water tijdens het optrekken en afremmen niet in de boot heen en weer gaat klotsen en daarmee de stabiliteit van het transport in gevaar kan brengen.

**De singels zetten zich na enige tijd gereden te hebben. Het is daarom wenselijk om, na bijvoorbeeld 15 á 30 minuten rijden, te controleren of de boten nog goed vastzitten. Zo nodig singels opnieuw vast maken. Tijdens lange transporten bijvoorbeeld naar het buitenland deze controle met enige regelmaat herhalen.**

### ***Afladen botenwagen***

Voordat de (kleine) botenwagen kan worden afgeladen moet de verlichtingsbalk worden ingeschoven en de plank met de nummerplaat worden neergeklapt. Zet de botenwagen op de handrem. Blokkeer de wielen zo nodig met de daarvoor op de botenwagen aanwezige blokjes(denk eraan om ze na afloop weer op de botenwagen te bevestigen).

De procedure van het afladen verloopt in omgekeerde volgorde van het opladen volgens de handleiding (zie roeiloods of website).

Denk eraan dat, na het lossen van de boten, alle bouten en losse onderdelen van de botenwagen weer aan de botenwagen worden bevestigd. Maak er daarbij een gewoonte van om bouten en splitpenen direct na het losmaken weer op hun plek terug te zetten. Zo wordt verlies in het gras of zand voorkomen.

De takelonderdelen en gebruikte singels en touwen na gebruik oprollen en opbergen in de auto (onderweg) of op hun vaste plek in de onderhoudsloods.

Zet de botenwagen na gebruik zowel op de bestemming als thuis op slot.

De botenwagens gaan, als alles geregeld is, op slot en de sleutels worden bij de roertjes opgehangen, evenals de kogeldrukmeter van de kleine botenwagen en de handleiding en de checklist. Bij de grote botenwagens worden deze in de respectievelijke kisten van de wagens bewaard.

Het logboek dat dan nog moet worden ingevuld, ligt bij het afschrijfboek. **Bijlage D: Beschikbare informatiebronnen**

- Waterkaarten van ANWB voor de meeste Nederlandse vaarwateren.
- Gegevens over vaarreglementen en vaarweggegevens zijn te vinden in de Wateralmanak (2 delen) van de ANWB.
- Davilar, R.R.J. en P.Schierbeek. Toerroeien door Nederland. De Vrieseborch, Haarlem (1990)
- Deutscher Ruderverband. Handbuch für das Wanderrudern. Limpert Verlag
- Via Web-sites van de verschillende nationale roeifederaties zijn gegevens beschikbaar van lokale roeiverenigingen inclusief doorklikmogelijkheden. Vaak zijn daarin gegevens over toerroeien te vinden zoals verslagen etc. Zij geven in geval van de Duitse verenigingen ook informatie over eventuele overnachtingfaciliteiten en contactadressen.
- Waterkaarten van Duitsland zijn beschikbaar via uitgeverij Jübermann [www.juebermann.de](http://www.juebermann.de) en Tourist Verlag Kümmerly+Frey heeft een serie Wasserwanderatlassen.
- Waterkaarten van Frankrijk zijn beschikbaar via uitgeverij Navicarte [www.grafocarte.fr](http://www.grafocarte.fr)
- Waterkaarten van het Verenigd Koninkrijk zijn uitgegeven door Imray Laurie Norie & Wilson.
- Informatie over vaarreglementen, actuele omstandigheden met betrekking tot waterstanden, openstellingen van sluizen en bruggen en buitengebruikstellingen van vaarwegen en dergelijke zijn te verkrijgen via de websites van waterbeheerders. Soms zijn links te vinden op de sites van roeibonden en andere watersportbonden.
- Toeristische informatie is beschikbaar via de sites van de respectievelijke VVV's en toeristen bureaus.
- Zie ook 2.6 Literatuur

## **Bijlage E: Reserveringen maken**

Bij afschrijven van toerboden geldt het volgende:

Afschrijven OP DE WITTE VELLEN:

1. EERST KIJKEN OP DE GELE VELLEN OF DE BOOT OF BOTENWAGEN NOG TER BESCHIKKING IS
2. ALLEEN VOOR maximaal ééndaagse tochten.

OP DE GELE VELLEN: deze zijn voor het overzicht vooral voor meerdaagse tochten.

Hierop zijn de reserveringen al overgenomen uit de reserveringskalender.

1. Als je op de witte vellen afschrijft, dan ook op de gele vellen invullen.
2. Als het plan niet doorgaat, dan doorhalen op de gele vellen.