TOER - STUUR - INSTRUCTIE ERV BEATRIX

Uitrusting van de boot

Elke toerboot van Beatrix, waarmee een tocht wordt gemaakt, hoort uitgerust te zijn met 2 pikhaken, 2 peddels, 2 meerpennen, 2 stootwillen, 2 landvasten, 'l lange slulslijn, 1 korte lijn, hoosvat, spons en/of dweil, verenigingsgeusje, Nederlandse vlag, 2 rubber matten en (zomogelijk) met kussens.

Waterkaarten

Waterkaarten horen bij de vaste outfit van een werrie op tochtl Verdiep je van tevoren in de waterkaart. Ze zljn verkrijgbaar bij de ANWB. De vereniging bezit ook een aantal waterkaarten Stippel de route uit aan de hand van de waterkaart, alle obstakels zoals bruggen, sluizen, ponten, enz. staan er op. Ook hoogte en breedte van bruggen worden vermeld. Schuttijden van sluizen staan in de Wateralmanak deel 2. Ook een uitgave van de ANWB.

KAPITEIN EN STUURMAN

o Elke boot heeft op een tocht een kapitein, meestal zal dat diegene zijn die de meeste ervaring heeft. Hijlzij beslist op moeilijke momenten.
. Er zal tijdens een toertocht afwisselend gestuurd worden. Wie stuurt heeft op dat
moment de verantwoording met dien verstande dat de kapitein zal ingrijpen als hij/zij dat nodig vindt
. De stuurman moet de commando's duidelijk en zonder aarzeten geven.
. De stuurman moet regelmatig omkijken. Alhoewel de slag ook op het
achteropkomende verkeer let en daarvan melding doet, blijft de stuurman verantwoordelijk.

VAARREGELS op de NEDERLANDSE BINNENWATEREN

Onder de NEDERLANDSE BINNENWATEREN vallen alle kanalen, meren, kleine rivieren, waaronder ook de Maas en de lJssel, en de Waddenzee, het lJsselmeer, en
de Zeeuwse wateren

Op deze binnenwateren geldt het BINNENVAART POLITIE REGLEMENT, afgekort
BPR.

Voor een aantal bijzondere vaarwegen (waar wij zelden zullen roeien) gelden aanvullende en/of andere regels. Het zijn o.a. de grote rivieren, zoals Rijn, Lek, Waal, Pannerdens kanaal, Westerschelde en wateren rond Rotterdam en Dordrecht. Het voert te ver om in dit kader op deze reglementen in te gaan. Ga je daar varen, stel je dan op de hoogte.

AANVULLTNGEN VOOR HET GELE BOEKJE (toer-stuur-instructie)

HOUD ALTIJD STUURBOORDWAL (Pag 1)

Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarin het houden van de andere wal noodzakelijk is.

Op breed vaanirrater (rivieren) bijvoorbeeld, zorg er dan rvel voor dat er geen schip kan passeren tussen jou en de wal die je houdt en houd duidelijk koers (Laat dus zien wat je doet!)
Of op smallere vaarwaters wanneer er een harde wind staat en de stuurboordwal de lager wa! is. Dan moet je wel naar de bakboordwal. Dit is een situatie die valt onder: n[s Hrr NIET KAN zoALS HET MoET, DAN M0ET HET zoALS HET KAN. ook nu geldt dat er geen schip mag kunnen passeren trls:en jou en de wal, en dat je duiJelijk koers houdt LAAT DUS ZIEN WAT JE DOETI

BEROEPSVAART HEEFT ALTTJD VOORRANG (pag'2)
RECHTEN (pag.3)

Mijd daarom als het enigszins mogelijk is vaarwegen voor beroepsvaart, Als het niet anders kan, vaar dan goed onder de wal.
En als je zo'n vaarwater over moet steken, doe dat dan LOODRECHT!!! en pas als je zeker weet dat er geen beroepsvaarder aankomt.

ROEIEN OP OPEN WATER (Pag.7)

ls het mooi weer dan is er geen vuiltje aan de lucht. ls het heel erg slecht weer eigenlijk ook niet, want dan beslis je om niet te varen. Problemen kunnen zich vobrdoen als al varende de wind aanwakkert. Waarschtlnlijk heb je dan al zwemvesten aan (het woei immers al toen je aan de oversteek begon), hoe je de golven moet'nemen' staat in het Gele Boekje. Lees dit dus weer en weer VOOR
JE AAN EEN TOCHT BEGINT!

Voorjaar 2003

P U N T E N om voor een tocht onder de aandacht te brengen

. Kaartlezen, houd steeds bij waar je bent, neem
om goed duidelijk aan te wijzen waar je bent

het wisselen de tijd

Wisselen op een rustige plekje, als .1e geen verkeer voor je en achter je ziel en NOOIT midden op het vaanruater waar ook beroepsvaart is

Organiseer je bagage, denk vooruit goed na. Doe alle regenpakken bij elkaar in een zak6n de zak met arvemvesten vlak achter de boeg, zo zi)n deze zaken altijd 'binnen handbereik'

----q\ =' oG+ b*Vf

LEES HET AFf BOEKJE weer en weer

, Hoqcl. ot\iO ctr e ., q(3e^^d'a booL I'-, cle 3c-vea .

74 tregz'-.pot^ uu p L. e-(^t- .

* \tq-o- \. L< 1c^= - L.-^ov..^f o

"

r ttry,*h;'9?:* ?:iit'*.*).l;ti$ r3r5"

v korplt-e;* be>ti>L ,ooe-r\e3\' oe,t- r*aV Q{^
c}-a_.e \.(,g

,

{ O.*u Gc* be-'o u(,r''c<-r (' Q* isc-r^ue-'-

(

bij

v

HET, BINNENVAART-PO EtrtT
Regels die tijdens het roeien van tochten Uelangnjk zrjn.

. HOUD ALTIJD STUURBOORDWAL
Een ander schip mag niet tussen jou en deze wal inkomen.

' OPLOPEN EN INHALEN gaan net zo als op de weg, dus naar bakboord gaan en het schip-aan-stuurboord voorbijlopen.
. BEROEPSVAART HEEFT ALTIJD VOORRANG

o PONTEN HEBBEN VOORRANG op kteinere schepen
o Voorts bij KRUTSENDE KOERSEN
. Klein wijkt voor groot
. Spierkrecht wijkt voor zeil

o Kleine motor wijkt voor spierkracht en zeil (maar reken daar nooit op)
TEGENLIGGERS in NAUWE PASSAGES

AIs er stroom staat dan gaat stroomafwaarts voor. zonder stroom heeft de boot die

geen obstakels aan zijn oever aantreft voorrang (obstakels kunnen bijvolrbeeld zijn: afgemeerde schepen, vlonders, oude bruggenioofden). Zijn er aan beide oevers evenveel obstakels dan gaat groot voor klein. Bij slecht zicht kan 66n lange stoot (attentiesein) op een toeter nodig zijn.
"-<-t-u-ors<rh3

RECHTEN?

Eigenlijk heb je als kleine roeiboot nauwelijks rechten.

De meeste rechten onileen je nog aan het houden van de stuurboord wal. LAAT ANDEREN ALTIJD GOED ZIEN WAT JE VAN PLAN BENT TE DOEN.
Realiseer je dat je vaak niet gezien wordt. Grote schepen hebben een *dode hoek,, en op een radarscherm is een werrie.niet van een groep zwanen te onderscheiden.

Er is 66n bijzonder artikel in het BpR 'ooof |oEJ< 'vm grn6.p=rr o
"Er moet van het vaarreglement worden afgeweken als goed zeemanschap dat vereist'. Dus.

@va
- klein wijkt voor groot

- stuurboord gaat. voor

kleine rnotor wijkt voor
spierkracht. en zeil
(daar noet je nooit op rekenen)

nffi.*\@

- bakboord inhalen

- spierkracht wijkt voor zeil

L\\\

d-\ \ @\b

F

ffi< q**

@q-q @N-a
ln het BPR staan ook de BORDEN (verbodsborden en gebodsborden en tekens) die

Iangs het water of sluizen en bruggen of baggerwerken zijn geplaatst. Ze zijn achterin deze instructies opgenomen. De officidle GELUIDSSEINEN tref je hieronder aan. Tegenwoordig worden er steeds minder geluidsseinen gegeven, veel wordt er gecommuniceerd per marifoon.

GELUIDSSEINEN

o korte stoot (plm. 1 sec.)
r lange stoot (plm. 4 sec.)

' UITWIJKSEINEN voor vaartuigen die elkaar zien: ATTENTIESEIN: I
ik ga stuurboord uit
ik ga bakboord uit
ik sla achteruit
ik kan niet manoeuvreren

OPLOPEN en VOORBIJLOPEN:

r r r ik wil u aan SB voorbijlopen r r o o ik wil u aan BB voorbijlopen o o o. r u kunt niet voorbijlopen

\

a

O'
oaa
aaaa

ALGEMENE SEINEN:

-.

ik ga oPdraaien over SB
r. o ik ga oPdraaien over BB
r o r nadering van een sluis of brug

BIJ SLECHT ZICHT:

varend vaartuig :
ten anker liggend:

r minstens om de minuut
5 sec. snel de klok luiden
minstens om de minuut

NOODSEINEN:

a. aanhoudend luiden van de scheepsbel
b. een reeks lange stoten op de flult
c. vlammen van b.v. olievat, fakkel, vuurpijlen of lichtkogel

iof
ot

. o.. r ik verlang medische hulP

BRUGGEN

Geef voor elke brug een v66raankondiging, zo in de geest van er komt een lage/hoge/smalle/ophaal/hef/brug, zodat men bedacht is op bij de situatie passende
commando's.

Er is 6en commando dat vooruit geoefend moet worden: (LAvqT....LOPEN, SLlppEN
BEIDE BOORDEN,.. VALLEN'

o Bruggen waaronder je kan blijven doorroeien. Geen extra commando's nodig. Let als stuurman goed op het tegenliggende verkeer. Kijk ook naar tekens op het land, gaan of zijn slagbomen naar beneden? Dan komt er zeker een tegentigger, misschien zelfs wel twee. Soms kan een kleiner gat genomen worden. fel sprlten van brughek om precies in het midden onder de brug door te kunnen varen.

' Smalle bruggen waar je moet slippen, maar niet hoeft te bukken. Commando "LMT. ..LOPEN, SLIPPEN BEIDE BOORDEN". Houdt druk op de handles,

bladen zijn dus uit het water. Stuurlieden moeteen zonodig peddelen. Na de
brug "Riemen uit" "beide boorden gelijk of go,,.
o smalle bruggen waar je moet slippen en moet bukken. Geef een vo_oraankondiging IIII en dan de commando's: "LAAT.".LopEN, SLlppEN BEIDE BOORDEN, BUKKEN". Houdt druk op de hanles, bladen zijn dus uit het water.
' Heel lage bruggen. Laat tijdig lopen, beslis of de stuurstoel en/of geusje en vlag er af moeten- Doe dat. Roei nog een paar harde slagen (maak duJvaart) un geet dAN hEt COMMANdO: .,LAAT... LOPEN, SLIPPEN BEIDE bOONOTN, VALLEN". Houdt druk op de handles anders kunnen ze tegen de onderkant van de brug aankomen, bovendien slepen de riemen dan niet door het water (werkt vertragend). De stuurlieden moeten gebukt voor de stuurstoel gaan zitten en zonodig de boot via het plafond van de brug voortbewegen. ruiOe brug: "Riemen uit" "Beide boorden gelijk" of "go". op enige afstand worden stuurstoel en vlaggen weer herplaatst. (Onze vereniging heeft "verende" vlaggen, die hoeven
er dus nooit uit).

Bruggen in scheepvaartroutes hebben tekens (borden en lichten) op de doorgangen. Bestudeer deze tekens goed, ze staan achterin dit insiructieboek.

DRIJVENDE wERKTUIGEN (bijv. baggermolen, zandzuigers)

Aan de kant waar de meeste "rommel" (2 groene ruiten) hangt mag je voorbijvaren,
aan de andere kant hangt een rode bol. Soms, bijvoorbeelo ils er Grk in uitvoering
is, of als er ergens een scheepswrak ligt, zullen er ook doorgangsbeperkingen zijn.
Aan de "rood-witte' kant is de doorgang vrij, "rood', is verboJen ioorg"ng
Let in genoemde situaties ook op ant<eiketilngen, ze zljn gemarkeeri ooi1 een gele

boei met radarreflector.

e- BocneN - K,vooP
Cu) byF"

Toefad;/tn7: Nuit ert
Nc-n/rtr

SLUIZEN

Sluizen zijn er in alle maten! Soms moet je de sluis zelf bedienen, maar meestal is er een sluiswachter en wordt met lichten aangegeven of je er in mag varen.
Dubbel rood = sluis gesloten wordt niet bediend.
Enkel rood = sluis dicht, wordt wel bediend
Rood groen = sluis wordt klaargemaakt!
Groen = invaren

Vaak moet je wachten. Leg de boot dan aan stuurboord aan de wal of houdt de boot met wat strijken en halen op een bepaalde plaats. Leg de sluislijn klaar. Wees er op bedacht dat alsde sluis open gaat er boten met motorkracht (en dus zuiging en golven) uit kunnen komen. Dus daarom nooit aan de bakboordwal wachten.

Enkele regels.
. Doe altijd wat de sluiswachter zegt
o Laat beroepsvaart en grotere pleziervaart altijd voorgaan
. Vaar vlot de sluis binnen, maar vaar toch heel langzaam! Zodalje zonder
vaart bij trapje of bolder aankomt
. Ga nooit helemaal vooraan maar ook niet helemaal achteraan liggen (i.v.m.
wervelingen en/of stromingen en/of drempels, houd rekening met de deuren
. Geef duidelijk aan wie wat moet doen tijdens het liggen in de sluis en het uitvaren
. Gebruik pikhaken en/of sluislijn, maak sluislijn NOOIT vast, maar laat deze van
boeg via bolder naar stuurstoel lope_l , _ -

t4ptstuis:t-ltlactN\tSTt4rRNAARaOECol'/flaNEOLDER

. Blijf alert tijdens het schutten op alles
. Wacht bij het uitvaren op je beurt, vaar snel de sluis uit, vaak is roeien nog niet
mogelijk, gebruik dan 2 peddels of 66n (halve) riem en 66n pedde[, klooi niet met riemen als het niet kan (meestal peddelen de "bijzitter" en de boeg, de
stuurman stuurt en de slag houdt zonodig met de pikhaak de boot af)

Ter verduidelijking: vlot de sluis binnen varen en toch langzaam varen klinkt tegenstrijdig, bedoeld wordt: geen geklungel bij het invaren, laat tijdig slippen en laat zomogelijk de riggers aan de kant waar je aan gaat leggen met riem en al inklappen, peddel zonodig de laatste meters. Als er veel werries in een sluis liggen, klap dan ook de riggers aan de andere kant in. Riggers veroorzaken wel eens schade aan boorden van andere boten, kwestie van goed opletten dus. Uitvarende motorboten kunnen extra stroming veroorzaken, gooije boot niet los voor je vrij baan hebt.

ln het buitenland worden sluizen soms automatisch bediend. Stelje op de hoogte "hoe dat moet", dat staat beschreven in de nationale waterkaarten van elk land.

SCHEEPVAART EN GOLVEN

Je zal zelden alleen op het water zijn, scheepvaart vaak alom, weet dus dat andere schepen altijd voorrang hebben en verdiep je in hun gedragingen! Realiseer je ook dat grote beroepsvaart je vaak niet ziet door de grote dode hoek die zij hebben.
Elk schip heeft zijn "eigen" golven, snelvarende motorkruisers zijn soms "erged' dan broodschippers, speedboten zijn soms verschrikkelijk, de golven van kleine vrachtboten vallen soms wel mee...

Korte lage golven van tegemoetkomende schepen
Stuur je boot bijna loodrecht op de golven, geef zonodig het commando .HOOG
SCHEREN", tijdens de recover gaan de handles diep door de boot, de bladen ketsen dan niet tegen de golven.

Grote lange golven van tegemoetkomende schepen
Stuur je boot evenwijdig aan de golven, soms is het nodig eerst iets naar het schip toe te sturen, soms kan het juist nodig zijn eerst er vanaf te sturen en dan pas bij te draaien door er naar toe te sturen. Geef de volgende commando's:
o LAAT....LOPEN
o VASTROEIEN BAKBOORD, OF VASTROEIEN STUURBOORD
. BLADEN PLAT OP HET WATER

. UITHOUDEN BAKBOORD OF UITHOUDEN STUURBOORD, het genoemde boord houdt de handels hoog. Zo "njje de golven af".
Kom nooit te dicht bij een groot, snelvarend schip, de zuiging is groot. Voorkom ook dat je te dicht bij de wallekant komt, je boot wordt door de golven weggezet richting
wal.

Golven van achteroplopende schepen
l-iet nemen van grote lange golven van achteroplopende schepen werkt eigenlijk precies hetzelfde. Stuur (zonodig) eerst iets meer richting koers schip, leg de boot evenwijdig aan de komende golven en handel zoals boven. Het "varen richting koers schip" is nodig indien er kans bestaat dat je door de golven ongewild te dicht bij de wallekant zou komen. Korte lage golven van achteropkomende schepen zijn heel vervelend, handel naar inzicht.

Kruisende golven
ln extreme gevallen, bijvoorbeeld als je veel hoge kruisende golven voor de boeg van je boot hebt, kan het nodig zijn de boeg van de boot "omhoog" te manoeuvreren zodat er minder golven naar binnen kunnen komen. Dit bereik je door de volgende commando's te geven: LAAT LOPEN - INPIKHOUDING - RIEMEN PLAT OP HET WATER

Dit alles werkt niet in smalle vaarwaters, wanneer je dan door een schip wordt opgelopen is het van essentieel belang vaart in de boot te houden. Want een stilliggende boot is onbestuurbaar en dus een speelbal voor de zuiging van de passerende boot. De schipper van de passerende boot zou eigenlijk vaart moeten minderen, reken daar echter niet op. Zodra het schip voorbij is en je ook door de hekgolf heen bent, stuur je iets naar het midden van het vaarurater (dat heet insturen) om zo spoedig mogelijk in het kielzog van het schip te komen. Relatief is dat rustig vaarwater. Zie situatieschets volgende pagina.

ROEIEN OP OPEN WATER

Met open water worden de plassen en meren bedoeld. Bij het uitstippelen van een tocht kunnen wij er vaak niet omheen. Bij mooi weer is het 66n groot feest om op groot open water te roeien, maar het kan er soms ook behoorlijk spoken. Houdt daarom de weersverwachting altijd goed in de gaten, wind kan aanwakkeren en dat kan soms snel gaan. .. ook kan het voorkomen dat je aan hoger wal begint en dan al roeiende ervaart dat de golven fikser worden naarmate je de andere oever nadert... . Werries hebben in het algemeen een goede "zeeS", waardoor ze heel wat golven kunnen pareren, maar toch.....bij twijfel geen oversteek maken!!!. Ga dan terug, of wacht tot de wind afneemt, of teg je boten ergens neer... ..

Kijk altijd eerst goed op de waterkaart, zodat je weet in welke richting je moet
varen om het grote water te verlaten.

Moet je tegen de wind in een oversteek maken, beslis dan met elkaar of het verantwoord is, de kapitein neemt uiteindelijk de verantwoording voor de
beslissing.
ls de beslissing gevallen om een oversteek te maken, zet dan de sterkste roeiers aan de riemen, hetzal een kwestie van stug volhouden worden... Laat eventueel melYo bankje roeien om zoveel mogelijk vaart in de boot te houden.
Vaar bijna loodrecht of loodrecht op de golven tot je aan hoger wal bent aangekomen, dan kan je onder de hoge wal (waar de golfslag iets minder zal zijn) naar je bestemming roeien.
Hoop erop dat je weg niet versperd wordt door fuiken.....
Soms begin je aan hoger wal en lijken de golven mee te vallen, je gaat lekker voor de wind, maar al roeiende (richting lager wal dus) worden de golven hoger
en hoger. Het gevaar schuilt dan in achteropkomende rollers, die in extreme gevallen achter in de boot rollen.
Voorkom dat je aan lager wal raakt!!!!
Huikjes helpen, zowel voor de wind als bij tegenwind.
Natuurlijk roeije in bovenbeschreven situaties met een zwemvest.

a
a

a
a
o

Verklaring zie vorige pagina.

STUREN OP STROMEND WATER

. Heb ogen Van Voor en Van aghteren, zet je eigen radar aan, Vraag of de slag
informatie verstrekt over het oplopende waterverkeer, maar kijk ook zelf om. Als stuurman heb je de volle verantwoording.
. Sturen is alleen mogelijk wanneer de snelheid van de boot groter is dan de
snelheid van het omgevende water.
o Informeer de roeiers, zo in de trant van: er komt een tanker ons tegemoet! Of, we gaan nu de rivier oversteken.

. Steek pas over als je er zeker van bent dat het kan, een afgaand schip heeft
meer vaart dan je denkt, dus daar achterlangs oversteken, let bij slepen op sleepkabels. Steek altijd recht de rivier over, dan is de te roeien afstand het kortst. Roeiers moeten tijdens een oversteek er hard aan trekken.
. Moet je rond maken op stromend water, doe dat dan tegelijkertijd met
stuurboord- en bakboordriem, oefen dit.
. Vaar nooit meer dan 50 meter uit de kant of 20 meter uit de krib-kop.
. Vaar nooit tussen het krib-baken en de wal

. Het is mogelijk om stroomopvarend profijt van de krib-stroom (de neer) te zoeken'
o De stroomdraad ligt in de buitenbocht, binnenbochten kunnen erg ondiep zijn'
. Weet ook dat een schip dat stroomopwaarts vaart, van wal kan wisselen. Zo'n
schip mag de minste stroom zoeken. Op de wal staan bakens die de stroomdraad aangeven. Het wisseten van de te houden wal wordt ter hoogte van de stuurhut aan de stuurboordzijde kenbaar gemaakt met een uitgestoken blauwe vlag of een blauw bord. Op de Franse waterkaarten staat duidelijk wanneer van vaarrichting gewisseld moet worden, houd je daar roeiende ook
aanl

. Om op stromend water ergens aan te leggen, kan het nodig zijn vroegtijdig rond
te maken, zodat je tegen de stroom in aan kan leggen. Hoe sterker de stroom,
hoe moeilijker deze manoeuvre wordt.
o Wanneer je een haventje in moet varen, dan moet je scherp op het dichtstbijzijnde havenhoofd aansturen. ls je boeg uit de stroom, dan zwenkt vanzelf je achterschip waardoor je goed voor de havenmond komt te Iiggen. Wel even hard laten trekken om geheel uit de stroom te komenl
. Veel situaties zijn moeilijk te verwoorden, door ervaring krijg je ze onder de knie"'

Sturen op stromend water is dus niet niks. Roeiverenigingen aan stromend water stellen hoge eisen aan stuurlieden. Leden moeten, na viAk onder leiding de rivier opgeweest te zijn, een fikse proef afleggen. Dan ben je "bevoegd". Dan w66t je dat je ogen van voor en van achter moet hebben, dan w6et je dat op de radar van een groot schip een werrie op een groep zwanen lijkt en dat je soms door de dode hoek niet eens gezien wordt. Dan w66t je dat je als klein schip geen enkel recht hebt, dan heb je idee hoe golven van schepen zich gedragen, hoe je ze " af moet rijden", hoe schepen kunnen zuigen, hoe vroeg je bij moet sturen om een haven in te gaan enz.

ERVARING OPDOEN

Op ons kanaal is ervaring ten ene male niet op te doen. Vandaar dat onervarenen zich de moeilijkhederi elders nauwelijks voor kunnen stellen. Wat w6l op ons kanaal te leren is, dat is het goed en duidelijk commando's geven, zonder aarzeling en zo
dat iedereen in de boot het hoort.

Maar hoe kom je dan w6l aan de broodnodige ervaring?
Btivoorbeeld door mee te gaan met onze meerdaagse tochten. Veel leer je in de praktijk van ervaren toerroeiers. De weektochten die de KNRB op buitenlandse rivieren organiseert zetten wat dat betreft ook veel zoden aan de dijk, een week lang oefenen en nog eens oefenen.
De Rotterdamse roeiverenigingen Maas en Nautilus organiseren jaarlijks cursussen van drie zaterdagen: "sturen op stromend water", ook warm aanbevolen.

Tot slot twee zaken die nog niet aan de orde zijn geweest, die toch heel belangrijk zijn en daarom alsnog besproken worden:

NOODSITUATIES

.. '..er komt bijvoorbeeld een schip uit een onverwachte hoek, een barrage zit op een onven'rachte plaats of er zwemt een hond in het water... geef dan onmiddellijk het

commando.

NOODSTOP!!! HOUDEN GELIJK ..,. STOPPEN..,. STRIJKEN !!! "Stoppen" is wel is waar geen officieel commando, maar wordt gebruikt om de boot

zo snel mogelijk geheel stil te leggen, de bladen keer je dan na het houden

vllegensvlug om, waarna direct gestreken kan worden, aan dlt commando gaat geen 'laat lopen' vooraf, daar is geen tijd voor. Dit commando moet iedereen snel kunnen

uitvoeren, het moet dus vooruit geoefend wordenllll

AANLEGGEN

Haal riemen aan de tandzijde uit de dollen en teg ze in de boot, klap riggers in aan de landzijde (als dat kan). Trek riemen aan de wateziioe in en leg =* ,u,iJ" binnenzijde van het boord, het blad steekt dan schuin omhoog Of haal de riemen er ook helemaal uit, Bevestig zonodig stootwilletjes. Leg de booivast met 2 landvasten. Gebruik de goede k19nen Mastworp, of mastworp riet slipsteek . Laat in principe de boot nooit alleen achter, tenziije voor 1ao% zekerheid hebi oat er niks xrn gluJui*

(kwajongens, andere nieuwsgierige personen, passerende scheepvaart).

1..os!wot-P

Tot slot: Goede vaart en
behouden thuiskomst!

Eerste druk maart 2000
Tweede druk maart 2002

oPscH t€TeN

VOrt

Lange- lljnen

I

ankerplaats

hoogspan-
ningskabels

meren

toegestaan
(20 m breedte
vanaf het bord
gerekend)

niet-
vrijvarende
pont

ligplaats voor
duwvaart

ligplaats
binnenvaart
(geen
duwvaart)

ligplaats
duwvaart en
birurenvaart

ligplaats

u vaart op een
nevenvaar-

water,
rechtdoor =
hoofdvaarwater

toegestaan te

meren

keerplaats

u vaart op een
hoofdvaar-
water en
kruist een
nevenvaar-
water

u vaart op een
hoofdvaar-
water, aan
stuurboord
passeert u een
nevenvaarwater

u vaart op een
hoofdvaar-
water,
rechtdoor =
nevenvaarwater
naar sb = hoofdvaarwater

u vaart oP een
nevenvaar-
water en
kruist een
hoofdvaar-

water (voorrang geven aan alle boten)

u vaart op een

nevenvaar-

water en komt

uit op een
hoofdvaar-
water (voorrang verlenen)

einde alle
verboden en
geboden

kleine schepen
toegestaan

rechts = hoofdvaarwater,
links = nevenvaarwater

snel varen
toegestaan

f

ccll::lll".
:.-------i begrenzing
te varen (tussen de rood-
witte ruiten bliiven)

verboden door
te varen, maar
klaarmaken
voor in- of
doorvaart

(brug/sluis)

l,t: rt

)

I

!fi6oii'

,, I
t
t
I
t
!
\
I

TryTry
'" -liQiql'

aanbevolen
doorvaart-
opening op
een brug met
meer
/rrrl+rov. "

komend verkeer

doorvaart-
opening

zonder
tegemoet
komend ver-

cc aanbeveling

binnen de
aangegeven
grenzen te
blijven
varen (dus niet verPlicht)

aanbeveling
te varen in
de aange-
geven richting. 's Nachts:
een isofaaslicht = evenlang
aan als uit, naast een vast
brandend wit licht.

,

I
I
,

t.

,, /
t-t
,i. .

,,.

, '.'

,.

,

,

, l6

I
I
t

r ?,,@hilmn* ff$#f *:,*o:'f :" ""'I I o"mPen oP een nJ)

(e') A /---L,

rl

kribbaken IIIIY

,/.r /-r,/\ L- -l tt all?rn i I
Hffi : EI #i i

-tr- I

ff,llffi:flt dekantvanhet O 8

knipperende licht is de
aanbevolen richting
(vaak bij een sluis)

er wordt
gespuid
(3 rode lichten
in een

driehoek en/of
hlauwe vlag met witte
)

al er wordt

ingelaten
(lampen met
de punt
omlaag)

Betonning
gezicn stroomrtwaart3 yarend

(r,

++
I dogm"rk I dost"rk

I linker- I lrnkeroever lo.tu, t morkering overgong

voorgeul noor
ondere oever

dogmerk
rechteroever

morkaing oYergong
voorgeul aoor
nnderg oaYer

*+

&&&

-

I Verkeerstekens

=[ffi:;]*,N#tr'', aangegeven

verboden breedte (in dit geval20 m)' doorvaart
voor

langere tijd
(sluis/ brug)

verboden
doorvaart
voor

kortere tijd
(sluis/brug)

verboden
doorvaart

(werk in
uitvoering)

vaarverbod
voor grote
schepen en
motorboten
(dus niet voor

verboden te
ankeren

verboden te
meren

verboden te
keren

verboden
golfslag te
maken

verboden voor
motorboten

verboden voor

kleine schepen

verboden te
waterskiiin

verboden
voor door
spierkracht
voortbewogen
schepen

verboden te
surfen

einde van het
vaargedeelte
waar door
snelle motor-
boten zonder

beperking van de snelheid
mag worden gevaren

verplicht in
de richting
van de pijl
te varen

verplicht de
bak-
boordzijde
van het
vaarwater te
houden

verplicht de
stuurboord-
zijde van het
vaarwater te
houden

verplicht zich
naar de
bakboord-
zijde van het
vaarwater te

begeven

verplicht zich
naar de
stuurboord-

zijde van het
vaarwater te

begeven

verplicht te
stoppen voor
dit bord
(wachtplaats
sluis of brug)

verplicht goed
op te letten
(bijvoorbeeld
kabelpont)

verplicht de
snelheid te
beperken
tot de
aangegeven

verplicht ovr
te steken naa
de bakboord
zijde van het
vaarwater

verplicht ove
te steken naa
de stuur-

boordzijde
van het vaar-
water

verplicht de
marifoon aar
te hebben op
het in dat
gebied
voorgeschreven kanaal

r.erplicht u te
melden op hr
aangegeven
marifoon-
kanaal

verplicht een
geluidssein tr
geven (indier
nodig)

verplichting
niet het
hoofdvaar-
water op te
varen als

andere schepen worden
gehinderd

verplichting
niet het
hoofdvaar-
water over te
steken als

andere schepen worden
gehinderd in hun koers ol
snelheid

kleine roei- en zeilboten)

voorbijlopen
(inhalen)
verboden

voorbijlopen
(inhalen) en
voorbijvaren
(tegemoet
komen)
verboden

verboden stil
te liggen
(meren/-
ankeren)

EmNn
snelheid (in km/uur).

beperkte
waterdiepte
(120 cm)

beperkte
doorvaart-
hoogte
(7m)

beperkte
doorvaart
breedte

(em)

vaart-

beperking;
de aard van
de beperking
wordt
aangeSeven

het vaarwater
is ... meter var

de oever (in
dit geval 12
meter van

n
met een onderbord

de rechteroever)