

### Uitrusting van de boot

Elke toerboot van Beatrix, waarmee een tocht wordt gemaakt, hoort uitgerust te zijn met 2 pikhaken, 2 peddels, 2 meerpenen, 2 stootwillen, 2 landvasten, 1 lange sluislijn, 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 tocht! Verdiep je van tevoren in de waterkaart. Ze zijn 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

- Elke boot heeft op een tocht een **kapitein**, meestal zal dat diegene zijn die de meeste ervaring heeft. Hij/zij 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 aarzelen 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 IJssel, en de Waddenzee, het IJsselmeer, 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.

## AANVULLINGEN 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 vaarwater** (rivieren) bijvoorbeeld, zorg er dan wel 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 wal is. Dan moet je wel naar de bakboordwal. Dit is een situatie die valt onder: **ALS HET NIET KAN ZOALS HET MOET, DAN MOET HET ZOALS HET KAN**. Ook nu geldt dat er geen schip mag kunnen passeren tussen jou en de wal, en dat je duidelijk koers houdt **LAAT DUS ZIEN WAT JE DOET!**

### BEROEPSVAART HEEFT ALTIJD 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)

Is het mooi weer dan is er geen vuiltje aan de lucht. Is het heel erg slecht weer eigenlijk ook niet, want dan beslis je om niet te varen. **Problemen** kunnen zich voordoen **als al varende de wind aanwakkert**. Waarschijnlijk 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!**

## **PUNTEN om vòòr een tocht onder de aandacht te brengen**

---

- Kaartlezen, houd steeds bij waar je bent, neem bij het wisselen de tijd om goed duidelijk aan te wijzen waar je bent
- Wisselen op een rustige plekje, als je geen verkeer voor je en achter je ziet en NOOIT midden op het vaarwater waar ook beroepsvaart is
- Organiseer je bagage, denk vooruit goed na. Doe alle regenpakken bij elkaar in een zak én de zak met zwemvesten vlak achter de boeg, zo zijn deze zaken altijd 'binnen handbereik'

- LEES HET GELE <sup>= dit boekje</sup> BOEKJE weer en weer

- Houd altijd de volgende boot in de gaten.

x regenpak verplicht.

x kaartkieren - kompas

x ieder halfuur wisselen, allemaal tegelijk (zorg dat er geen spullen in de weg liggen!)

x Kapitein beslist, overlegt ook met andere K's.

x Geef bij wisselen de plek op de kaart aan voor de nieuwe kaartlezer.

x Denk aan beroepsuurt en jachten!



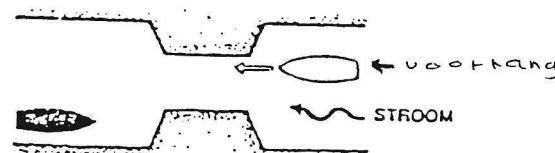
## **HET BINNENVAART-POLITIE-REGLEMENT**

Regels die tijdens het roeien van tochten belangrijk zijn.

- **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**
- **PONTEN HEBBEN VOORRANG** op kleinere schepen
- Voorts bij **KRUISENDE KOERSEN**
  - Klein wijkt voor groot
  - Spierkracht wijkt voor zeil
  - Kleine motor wijkt voor spierkracht en zeil (maar reken daar nooit op)

### **TEGENLIGGERS in NAUWE PASSAGES**

Als er stroom staat dan gaat stroomafwaarts voor. Zonder stroom heeft de boot die geen obstakels aan zijn oever aantreft voorrang (obstakels kunnen bijvoorbeeld zijn: afgemeerde schepen, vlonders, oude bruggenhoofden). Zijn er aan beide oevers evenveel obstakels dan gaat groot voor klein. Bij slecht zicht kan één lange stoot (attentiesein) op een toeter nodig zijn.



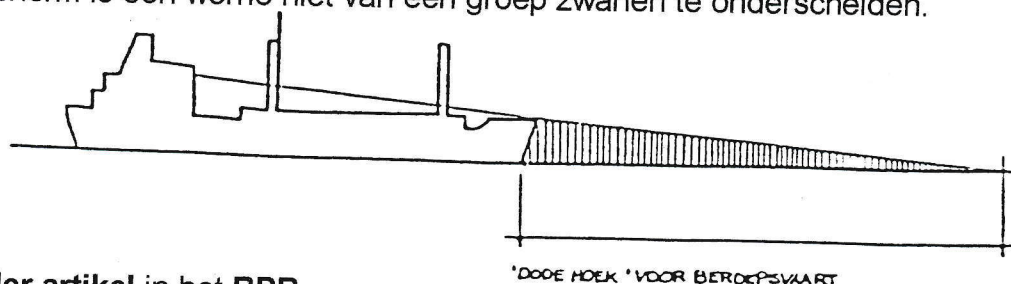
### **RECHTEN?**

**Eigenlijk heb je als kleine roeiboot nauwelijks rechten.**

De meeste rechten ontleen 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 werre niet van een groep zwanen te onderscheiden.



Er is één **bijzonder artikel** in het **BPR**

"Er moet van het vaarreglement worden afgeweken als goed zeemanschap dat vereist". Dus:

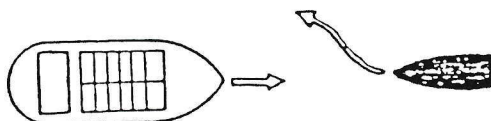
**ALS HET NIET KAN ZOALS HET MOET, DAN MOET HET ZOALS HET KAN.**



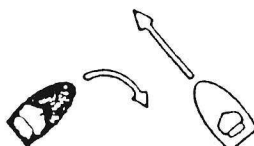
- spierkracht wijkt voor zeil



- klein wijkt voor groot



- stuurboord gaat voor



- bakboord inhalen



- kleine motor wijkt voor  
spierkracht en zeil  
(daar moet je nooit op rekenen)



In het **BPR** staan ook de **BORDEN** (verbodsborden en gebodsborden en tekens) die langs het water of sluizen en bruggen of baggerwerken zijn geplaatst. Ze zijn achterin deze instructies opgenomen. De officiële **GELUIDSSEINEN** tref je hieronder aan. Tegenwoordig worden er steeds minder geluidsseinen gegeven, veel wordt er gecommuniceerd per marifoon.

## GELUIDSSEINEN

- korte stoot (plm. 1 sec.)
- lange stoot (plm. 4 sec.)

### UITWIJKSEINEN voor vaartuigen die elkaar zien:

- ik ga stuurboord uit
- ik ga bakboord uit
- ik sla achteruit
- ik kan niet manoeuvreren

### OPLOPEN en VOORBIJLOPEN:

- ■ • ik wil u aan SB voorbijlopen
- ■ •• ik wil u aan BB voorbijlopen
- u kunt niet voorbijlopen

### BIJ SLECHT ZICHT:

- varend vaartuig : ■ minstens om de minuut
- ten anker liggend : 5 sec. snel de klok luiden  
minstens om de minuut

### ATTENTIESEIN: ■■

### ALGEMENE SEINEN:

- • ik ga opdraaien over SB
- •• ik ga opdraaien over BB
- • ■ nadering van een sluis of brug

### NOODSEINEN:

- a. aanhoudend luiden van de scheepsbel
- of b. een reeks lange stoten op de fluit
- of c. vlammen van b.v. olievat, fakkel,  
vuurpijlen of lichtkogel
- ik verlang medische hulp

## BRUGGEN

Geef voor elke brug een **vóóraankondiging**, 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.

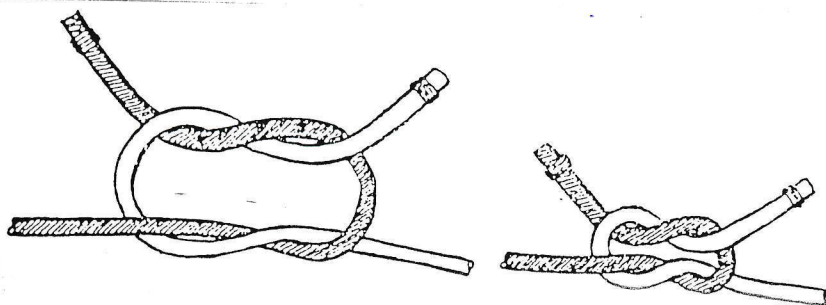
Er is één commando dat vooruit geoefend moet worden: "LAAT....LOPEN, SLIPPEN BEIDE BOORDEN... VALLEN".

- **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 tegenligger, misschien zelfs wel twee. Soms kan een kleiner gat genomen worden. Tel spijlen van brughek om precies in het midden onder de brug door te kunnen varen.
- **Smalle bruggen waar je moet slippy, maar niet hoeft te bukken.** Commando "LAAT....LOPEN, SLIPPEN BEIDE BOORDEN". Houdt druk op de handles, bladen zijn dus uit het water. Stuurlieden moeten zonnig peddelen. Na de brug "Riemen uit" "beide boorden gelijk of go".
- **Smalle bruggen waar je moet slippy en moet bukken.** Geef een vooraankondiging !!!! en dan de commando's: "LAAT...LOPEN, SLIPPEN BEIDE BOORDEN, BUKKEN". Houdt druk op de handles, 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 dus vaart) en geef dan het commando: "LAAT... LOPEN, SLIPPEN BEIDE BOORDEN, 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 vóór de stuurstoel gaan zitten en zonnig de boot via het plafond van de brug voortbewegen. Na de 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 instructieboek.

## 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, bijvoorbeeld als er werk in uitvoering is, of als er ergens een scheepswrak ligt, zullen er óók doorgangsbeperkingen zijn. Aan de "rood-witte" kant is de doorgang vrij, "rood" is verboden doorgang. Let in genoemde situaties ook op ankerkettingen, ze zijn gemarkeerd door een gele boei met radarreflector.



← BOEREN - KNOOP  
of "OUD WIF"

Toepassing: NwIT en  
NERGENS



## 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

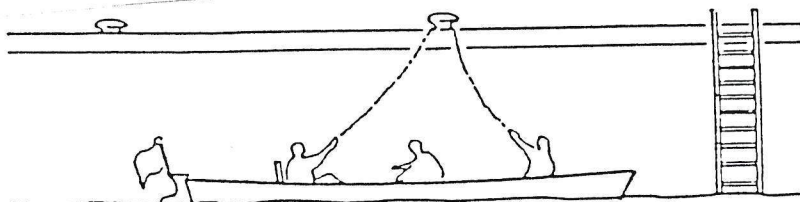
**Rood groen** = sluis wordt klaargemaakt!

**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 als de 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
- Laat beroepsvaart en grotere pleziervaart altijd voorgaan
- **Vaar vlot de sluis binnen, maar vaar toch heel langzaam!** Zodat je 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 lopen



IN DE SLUIS: LIJNDE VAN STUUR NAAR BOEG OVER DE BOLDER

- 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 één (halve) riem en één peddel, **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, gooi je boot niet los voor je vrij baan hebt.

In het buitenland worden sluizen soms automatisch bediend. Stel je 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 "erger" 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:

- LAAT....LOPEN
- VASTROEIEN BAKBOORD, OF VASTROEIEN STUURBOORD
- BLADEN PLAT OP HET WATER
- UITHOUDEN BAKBOORD OF UITHOUDEN STUURBOORD, het genoemde boord houdt de handels hoog. Zo "rij je 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**

Het 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**

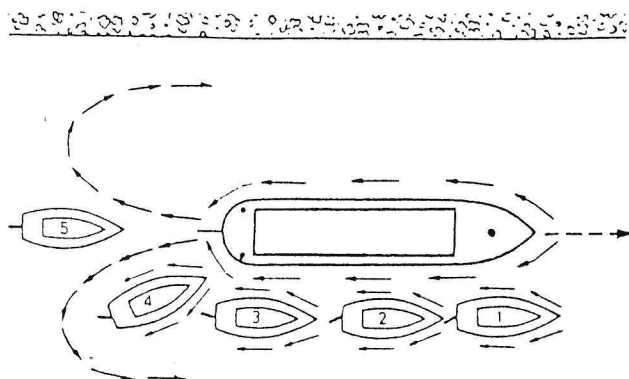
In extreme gevallen, bijvoorbeeld als je veel hoge kruisende golven voor de boeg van je boot hebt, kan het nodig zijn de boeg van de boot "omhoog" te manoeuvreren zodat er minder golven naar binnen kunnen komen. Dit bereik je door de volgende commando's te geven: LAAT LOPEN - INPIKHOUDING - RIEMEN PLAT 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 vaarwater (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 één 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 "zeeg", waardoor ze heel wat golven kunnen pareren, maar toch.....**bij twijfel geen oversteek maken!!!!**. Ga dan terug, of wacht tot de wind afneemt, of leg 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.
- Is de beslissing gevallen om een oversteek te maken, zet dan de sterkste roeiers aan de riemen, het zal een kwestie van stug volhouden worden... Laat eventueel met  $\frac{3}{4}$  bankje roeien om zoveel mogelijk vaart in de boot te houden.
- Vaar bijna 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 roei je in bovenbeschreven situaties met een **zwemvest**.



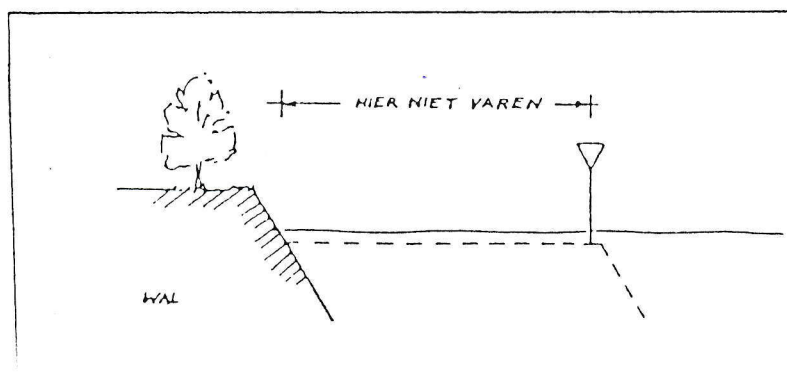
Verklaring zie vorige pagina.



## STUREN OP STROMEND WATER

- Heb ogen van voor en van achteren, **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.
- 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.
- 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 wisselen 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 aan!
- 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.
- Wanneer je een haventje in moet varen, dan moet je scherp op het dichtstbijzijnde havenhoofd aansturen. Is je boeg uit de stroom, dan zwenkt vanzelf je achterschip waardoor je goed voor de havenmond komt te liggen. Wel even hard laten trekken om geheel uit de stroom te komen!
- 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 vaak onder leiding de rivier opgeweest te zijn, een fikse proef afleggen. Dan ben je "bevoegd". **Dan wéét je dat je ogen van voor en van achter moet hebben**, dan wéét 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 wéét 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 moeilijkheden elders nauwelijks voor kunnen stellen. Wat wél 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 wél aan de broodnodige ervaring?

Bijvoorbeeld 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 onverwachte plaats of er zwemt een hond in het water... geef dan onmiddellijk het commando:

**NOODSTOP!!! HOUDEN GELIJK .... STOPPEN.... STRIJKEN !!!**

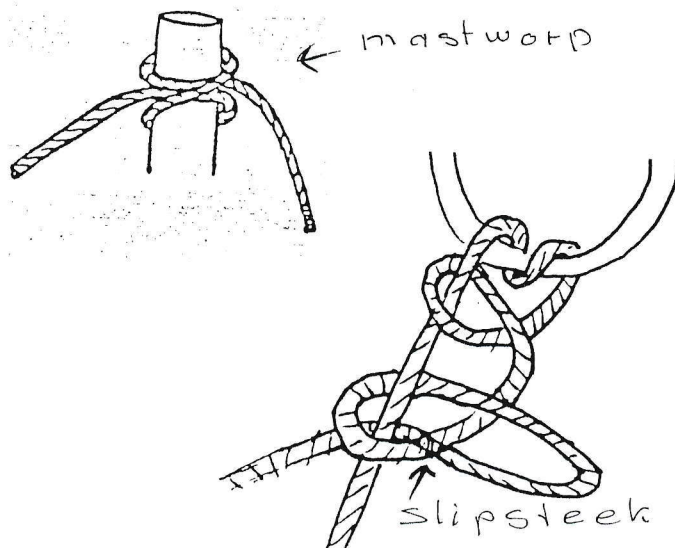
"Stoppen" is wel is waar geen officieel commando, maar wordt gebruikt om de boot zo snel mogelijk geheel stil te leggen, de bladen keer je dan na het houden vliegensvlug om, waarna direct gestreken kan worden, aan dit commando gaat geen 'laat lopen' vooraf, daar is geen tijd voor. Dit commando moet iedereen snel kunnen uitvoeren, het moet dus vooruit geoefend worden!!!!

## AANLEGGEN

Haal riemen aan de landzijde uit de dollen en leg ze in de boot, klap riggers in aan de landzijde (als dat kan). Trek riemen aan de waterzijde in en leg ze aan de binnenzijde van het boord, het blad steekt dan schuin omhoog. Of haal de riemen er ook helemaal uit. Bevestig zonodig stootwilletjes. Leg de boot vast met 2 landvasten. Gebruik de goede knopen. Mastworp, of mastworp met slipsteek. Laat in principe de boot nóóit alleen achter, tenzij je voor 100% zekerheid hebt dat er niks kan gebeuren (kwajongens, andere nieuwsgierige personen, passerende scheepvaart).

Tot slot: Goede vaart en  
behouden thuiskomst!

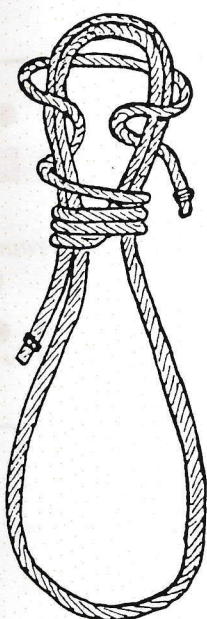
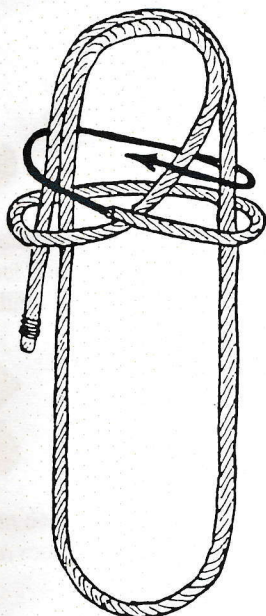
Eerste druk maart 2000  
Tweede druk maart 2002



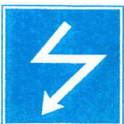


# OPSCHIETEN

van  
Lange lijnen



ankerplaats



hoogspan-  
ningskabels



stuw



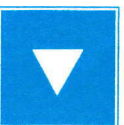
meren  
toegestaan  
(20 m breedte  
vanaf het bord  
gerekend)



niet-  
vrijvarende  
pont



ligplaats voor  
duwvaart



ligplaats  
binnenvaart  
(geen  
duwvaart)



ligplaats  
duwvaart en  
binnenvaart



ligplaats



u vaart op een  
nevenvaar-  
water,  
recht door =  
hoofdvaarwater

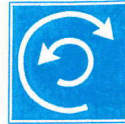
rechts = hoofdvaarwater,  
links = nevenvaarwater



snel varen  
toegestaan



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,  
recht door =  
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)

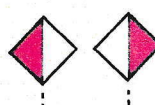


einde alle  
verboden en  
geboden



kleine schepen  
toegestaan

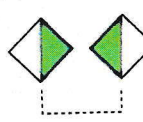


 verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen (tussen de rood-witte ruiten blijven)

 verboden door te varen, maar klaarmaken voor in- of doorvaart (brug/sluis)

 of licht  
aanbevolen doorvaartopening op een brug met meer  
doorvaartopeningen. tegemoet komend verkeer mogelijk

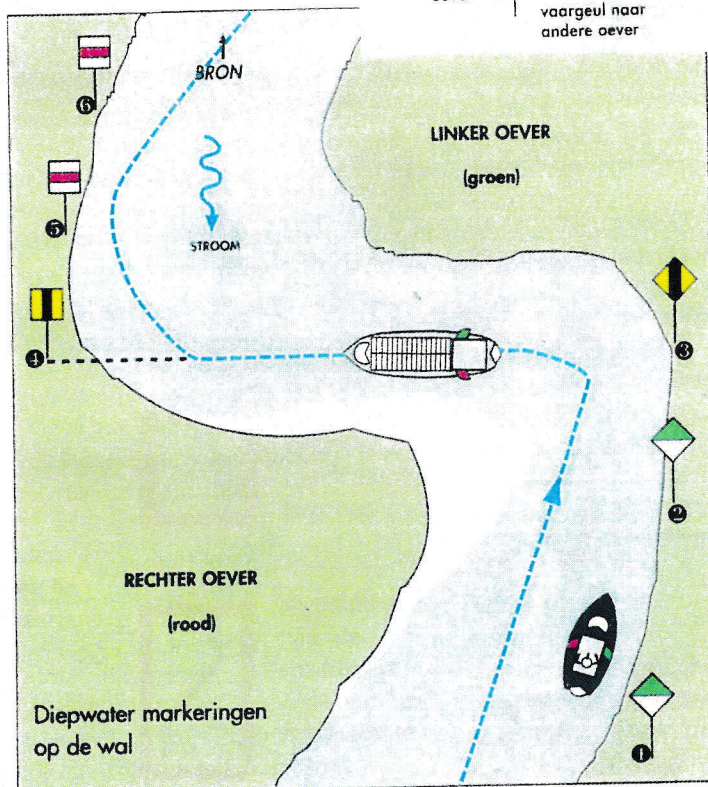
 of lichten  
doorvaartopening zonder tegemoet komend verkeer (aan de andere kant staat een rood-wit-rood bord)

 aanbeveling binnen de aangegeven grenzen te blijven varen (dus niet verplicht)

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

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

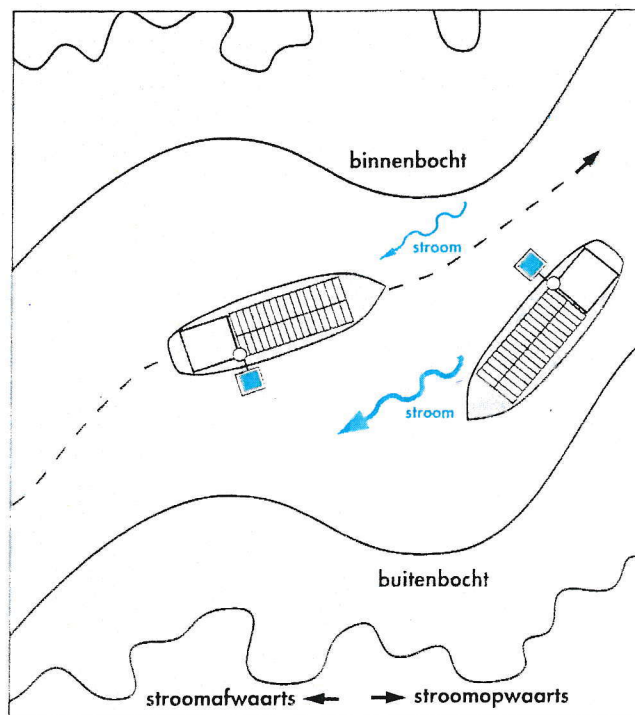
 dagmerk linker-oever  
 dagmerk linkeroever markering overgang vaargeul naar andere oever  
 dagmerk rechter-oever  
 dagmerk rechteroever markering overgang vaargeul naar andere oever



 en/of spuien  
er wordt gespuid (3 rode lichten in een driehoek en/of een blauwe vlag met witte letters)

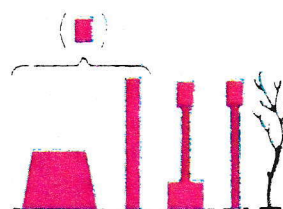
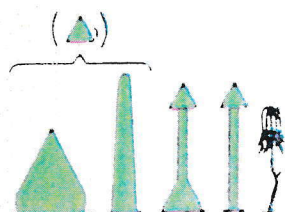
 en/of inlaten  
er wordt ingelaten (lampen met de punt omlaag)

 en/of spuien inlaten  
er zal weldra gespuid of ingelaten worden (lampen op een rij)



**Betonning**  
gezien stroomafwaarts varende

 knibbaken



 knibbaken



## ■ Verkeerstekens



verboden  
doorvaart  
(brugopening)



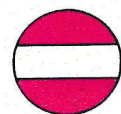
verboden  
doorvaart  
voor  
langere tijd  
(sluis/ brug)



verboden  
doorvaart  
voor  
kortere tijd  
(sluis/brug)



verboden  
doorvaart  
(werk in  
uitvoering)



vaarverbod  
voor grote  
schepen en  
motorboten  
(dus niet voor  
kleine roei- en zeilboten)



voorbijlopen  
(inhalen)  
verboden



voorbijlopen  
(inhalen) en  
voorbijvaren  
(tegemoet  
komen)  
verboden



verboden stil  
te liggen  
(meren/-  
ankeren)



verboden te  
meren of te  
ankeren  
binnen de  
aangegeven  
breedte (in dit geval 20 m).



verboden te  
ankeren



verboden te  
meren



verboden te  
keren



verboden  
golfslag te  
maken



verboden voor  
motorboten



verboden voor  
kleine schepen



verboden te  
waterskiën



verboden  
voor door  
spierkracht  
voortbewogen  
schepen



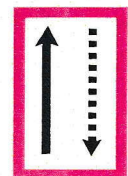
verboden te  
surfen



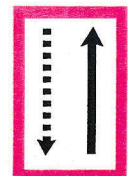
einde van het  
vaargedeele  
waar door  
snelle motor-  
boten zonder  
beperking van de snelheid  
mag worden gevaren



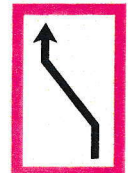
verplicht in  
de richting  
van de pijl  
te varen



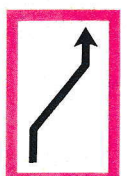
verplicht de  
bak-  
boordzijde  
van het  
vaarwater te  
houden



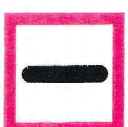
verplicht de  
stuurboord-  
zijde van het  
vaarwater te  
houden



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  
snelheid (in km/uur).



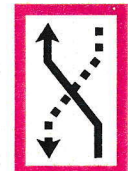
beperkte  
waterdiepte  
(120 cm)



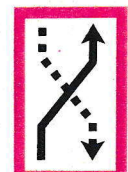
beperkte  
doorvaart-  
hoogte  
(7 m)



beperkte  
doorvaart  
breedte  
(9 m)



verplicht over  
te steken naar  
de bakboord-  
zijde van het  
vaarwater



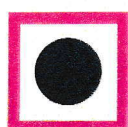
verplicht over  
te steken naar  
de stuur-  
boordzijde  
van het vaar-  
water



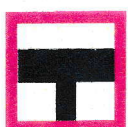
verplicht de  
marifoon aan-  
te hebben op  
het in dat  
gebied  
voorgeschreven kanaal



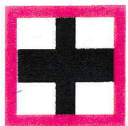
verplicht u te  
melden op het  
aangegeven  
marifoon-  
kanaal



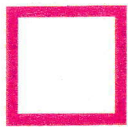
verplicht een  
geluidssignaal  
te geven (indien  
nodig)



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 of  
snelheid



vaart-  
beperking;  
de aard van  
de beperking  
wordt  
aangegeven  
met een onderbord



het vaarwater  
is ... meter van  
de oever (in  
dit geval 12  
meter van  
de rechteroever)