

Veiligheidsplan roeien der W.S.R. Argo

Inhoud

Inleiding	2
1. Organisatie	2
1.1 Bestuur	2
1.2 Coaches & stuurtsjes.....	2
1.3 Bootsman	2
2. Veiligheidssysteem & veiligheid implementatie	3
3. Uitwerking	4
3.1 Thuiswater	4
3.2 Niet-thuis water.....	4
3.3 Materiaal	4
4. Kennis en vaardigheden	6
5. Maatregelen (regels)	7
5.1 Rijn.....	7
5.2 Kanaal	9
5.3 Vaarverboden & geboden	12
5.4 Coachboten	15
5.5 Registratie ongevallen & bijna-ongevallen.....	15
6. Risico's	17
6.1 Omslaan.....	17
6.2 Aanvaring.....	17
6.3 Vollopen	18
7. Protocol omslaan.....	19
8. Protocol onderkoeling	19
9. Protocol oververhitting	20
10. Protocol ernstige incidenten	20
11. Verantwoording.....	21
12. Versiebeheer	22
13. Bijlagen	23

Inleiding

“Sport is gezond” wordt erg vaak gezegd deze dagen. Echter lopen sporters ook een zeker risico bij het sporten, zowel generieke, vaak fysieke risico’s als sport specifieke risico’s. Dat is bij roeien, zeker op de Rijn, niet anders. Dit document fungeert als leidraad voor aankomende besturen, coaches en roeiers om zo veilig mogelijk de roeisport te kunnen beoefenen.

1. Organisatie

1.1 Bestuur

Het bestuur van de W.S.R. Argo bestaat uit acht functionarissen: voorzitter, secretaris, penningmeester, materieelcommissaris I, wedstrijdcommissaris, barcommissaris, materieelcommissaris II & competitiecommissaris. De materieelcommissaris II is belast met de verantwoordelijkheid rondom dit document en veiligheid op de vereniging in z’n algemeen, ook buiten roeien. De materieelcommissaris II is dus ook veiligheidscoördinator op Argo. De materieelcommissaris I & II zorgen dat het materieel in goede staat verkeerd en nemen de opleidingen (materieel- en veiligheids cursus & skiffproeven) op zich.

De materieelcommissarissen lichten de rest van het bestuur tevens ook voor zodat zij ook toe kunnen zien op naleving van de regels, en mogen indien noodzakelijk, sancties uitdelen als regels niet worden nageleefd. Ook zal het gehele bestuur, met de veiligheidscoördinator voorop, de regels maken omtrent wanneer er wel/niet geroeid mag worden en eventuele uitzonderingen daarop bekrachtigen.

1.2 Roeiers, Coaches & stuurtjes

De verantwoordelijkheid op het water ligt bij verschillende begeleidende mensen naast de roeiers. Als er een coach op de kant of in de coachboot begeleidt, is deze leidend in de veiligheid, omdat die het meeste overzicht heeft. Echter moet de stuur of degene met het commando (in geval van ongestuurde boten), stuurafwegingen maken ten behoeve van de veiligheid van de boot. De verantwoordelijkheid van materieel en veiligheid is echter te allen tijde voor de volledige ploeg in de boot zoals bekrachtigd in de statuten van de W.S.R. Argo.

1.3 Bootsman

De bootsman voert samen met de materieelcommissarissen onderhoud en reparaties uit aan de roeiboten.

2. Veiligheidssysteem & veiligheid implementatie

Op Argo zijn er 3 categorieën aan veiligheidsmaatregelen die ieder hun implementatie in de verenigingsstructuur en andere voorzieningen kennen. Deze categorieën zijn:

1. Organisatie
 - Regels rondom vaarverboden en geboden opstellen en communiceren met roeiers
 - Protocollen opstellen en communiceren bij handelen in geval van nood
 - Logboek voor (bijna-)incidenten opstellen en ervaringen met roeiers, stuurtsjes en coaches delen en indien mogelijk het veiligheidssysteem aanpassen
2. Materiaal
 - Preventieve veiligheidsmaatregelen nemen aan boten
 - Aanvullende veiligheidsmiddelen zoals reddingsvesten voor stuurtsjes en signalerende kleding (reflecterende hesjes voor de persoon op boeg)
 - Aanbieden van goede thermokleding in verenigingskleuren
3. Kennis, vaardigheden en opleidingen
 - Veiligheidsopleidingen aanbieden zodat roeiers hun positie, risico's en verantwoordelijkheden kennen
 - Examens voor de verschillende opleidingen afnemen

Veiligheid op de vereniging dient continu in de gaten te worden gehouden en wisselingen van seizoenen of de indeling van ploegen zijn uiterst goede gelegenheden om men zich bewust te maken van veiligheidsmaatregelen en vaarregels. Beginnende roeiers dienen al vroeg bewust te worden gemaakt van veiligheid, dan worden vaarregels immers snel vanzelfsprekend. Bovendien is de doorlooptijd op de studentenroeivereniging dusdanig kort groot dat er weinig tot geen collectief geheugen ontstaat, hoogstens bij de ervaren coaches en de profcoaches.

3. Uitwerking

3.1 Thuiswater

Het thuiswater van Argo betreft primair de Rijn vanaf de brug van de A50 bij Renkum tot de kerk/pont bij Rhenen. Daarnaast wordt er ook in het Havenkanaal van Wageningen geroeid. Ook daarvoor gelden aanvullende regels. Voor beide wateren dient men zich te houden aan de regels van het Rijnvaart Politie Regelement en aanvullende regels vanuit Argo die in dit document aan bod zullen komen.

3.2 Niet-thuis water

Bij een overeenkomst met het bestuur van Argo, kunnen leden met materieel van Argo deelnemen aan activiteiten op ander vaarwater. Bij die situatie gelden de regels m.b.t. materiaal en veiligheid, en mogelijk extra regels van de organiserende partij. Het bestuur gaat er van uit dat de organiserende/eisende partij voor de start van de activiteit controleert of het materiaal voldoet aan de door hen gestelde eisen én dat de roeiers dat zelf ook controleren.

3.3 Materiaal

De materieelcommissarissen zorgen ervoor, samen met de bootsman, dat het materiaal veilig is voor gebruik op het thuiswater. Roeiers controleren voor het uitvaren of het materiaal deugdelijk is. Als zij schade of gebreken ontdekken, melden ze dat via de mail of via het My-Fleet afschrijfsysteem aan het bestuur en wordt de boot direct uit de vaart genomen tot het gebrek is opgelost.

Voor verschillende typen boten en wijzen waarop die gestuurd wordt, zijn permissies nodig die behandeld zullen worden bij '4. Kennis en vaardigheden'.

Hieronder volgt een lijst met zaken die in orde moeten zijn voordat er gevaren mag worden:

Drijfvermogen

Alle boten van Argo hebben luchtkamers (w.o. de taften) waardoor boten blijven drijven in geval van omslaan. De luchtkamers dienen voor uitvaren dichtgemaakt te worden door het sluiten van de zgn. "taftdeksels". De taftdeksels dienen na het varen weer open gemaakt te worden zodat de luchtkamer kan drogen na condensvorming en de boot niet van binnenuit begint te rotten.

Boegballen

Alle boten zijn voorzien van deugdelijke boegballen, bevestigd volgens het KNRB/FISA protocol, waardoor bij aanvaringen schade en verwondingen worden voorkomen.

Voetenborden

De voetenborden zijn allemaal uitgerust met óf schoenen, óf flexheels of heelpups. Bij zowel schoenen als flexheels of heelpups, zijn er heelstrings en een quick-release aangebracht. Roeiers controleren voor het uitvaren de staat van de heelstrings, en bij ondeugdelijke heelstrings mag er niet gevaren worden. Om te zorgen dat men bij een noodsituatie uit de boot kan komen, mogen er geen schoenen met brede hakken of zolen gedragen worden als die vastzitten in flexheels of heelpups. Deze blijven haken en in een noodsituatie is snel uit de boot komen dan onmogelijk.

Reddingsmiddelen beschikbaar:

- Complete EHBO koffer
- Isolatiedekens
- Lijst met telefoonnummers arts

- AED (bij VADA (Jachthaven 1, 6702 DV, Wageningen) óf bij de Gamma (Nudepark 180, 6702 DX, Wageningen))

Ook is er de mogelijkheid om iemand van het bestuur te contacteren bij incidenten en deze kan kijken waar een coachboot beschikbaar is mocht die weg zijn, en kan een interne reddingsactie opzetten. Desondanks blijft de snelste en beste manier voor hulp invoeren toch 112 bellen.

Boeghesjes

Omdat roeiboten laag op het water liggen, zijn ze vaak slecht zichtbaar. Daarom moet de boegroeier van een boot en skiffeurs altijd een fluorescerend oranje, roze of geel hesje dragen. Argo stelt boeghesjes beschikbaar die men kan lenen en deze hangen in de botenloods. De boeghesjes dienen gedragen te worden vanaf het moment van uitvaren bij Argo tot en met de terugkomst aan het vlot.

4. Kennis en vaardigheden

Uit de landelijke roeipraktijk is gebleken dat het gros van roei-incidenten te wijten is aan onzorgvuldigheid/nalatigheid van mensen, zoals niet goed voorbereiden, onderschatting van bepaalde situaties, overmoedigheid en onoplettendheid. Het minimaliseren van de incidenten is dus positief te beïnvloeden door goede informatie en instructie met betrekking tot veiligheid.

Basis

Een opleiding om te mogen roeien is er op Argo in de vorm van baktraining vóór de eerste keer boottraining. De basiscommando's roeien worden terloops en in de boot uitgelegd door de stuur. Men mag dan alleen maar roeien in een C4+.

De basisopleiding om te mogen sturen en dus het commando over de boot te mogen hebben, is het bijwonen van een presentatie over veiligheid en materiaal gegeven door de materieelcommissarissen in het begin van het collegejaar met een schriftelijke toets die gehaald dient te worden na afloop van deze 'mini-cursus'. Eerstejaars roeiers mogen alleen in C4+, C4* en C2x roeien, tenzij anders beslist door veiligheidscoördinator met het bestuur en het betreffende coachkader. Voorbeelden van uitzonderingen hierop zijn de selectie van de eerstejaars wedstrijdroeiers en (uitgeselecteerde) clubroeiers.

Vervolg

Vanaf een watertemperatuur van 15°C kunnen zowel competitieroeiers als wedstrijdroeiers een skiffproef halen. Het is niet de bedoeling om onervaren (eerstejaars) roeiers een skiffproef af te nemen in de afroeiperiode of weken daarna. Deze roeiers kunnen hun skiffproef halen vanaf het eind van hun eerste jaar. Deze proef dient gehaald te worden voordat men in ongestuurde nummers mag roeien. De skiffproef wordt gehouden in de kom voor Argo en bestaat uit een aantal theoretische vragen aangaande voorbereiding, vaarverboden en -geboden en vaarregels. Daarnaast moet men in een oefen/tuimel skiff aan beide kanten van het kleine vlot kunnen aanleggen, zowel halend als strijkend. Ook moet men gecontroleerd rond kunnen maken, behoorlijke halen kunnen maken, een noodstop kunnen uitvoeren én binnen 30 seconden in de boot kunnen klimmen bij omslaan. Als men een van de onderdelen niet naar behoren van de examiner uitvoert, zal de skiffproef niet worden verleend. Skiffproeven worden afgenomen vanaf een watertemperatuur van 15°C. Met een wetsuit kan er geoefend worden vanaf 10°C. Op Argo lopen twee examinatoren rond; de beide materieelcommissarissen van het bestuur.

Voor competitieploegen is er voor het tweede jaar een najaarsbokaal in gladde boten. Voordat ze in de gladde boot mogen roeien, moeten ze een instaptraining van de competitiecommissie en het competitiecoachkader hebben gehad. Na een jaar kunnen competitieroeiers dus de rechten krijgen om gladde boten af te schrijven en mogen ze vervolgens daar in gaan roeien.

5. Maatregelen (regels)

Op thuiswater (de Rijn en het Havenkanaal) geldt het Rijnvaartpolitierglement (RPR). Dat wil zeggen dat een roeiboot wordt gezien als een schip. De stuurman van een roeiboot (dus ook degene met de het commando in ongestuurde nummers) is een schipper en verantwoordelijk voor de naleving van de regels. De bemanning is wettelijk verplicht om diens commando's op te volgen als dat noodzakelijk is om de regels na te leven. Belangrijkste regel daarin is dat de schipper "alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt worden geboden, teneinde met name te voorkomen dat

- Het leven van personen in gevaar wordt gebracht
- Schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden
- De veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht

De schipper moet daarvoor zo nodig zelfs van de bepalingen van de reglementen afwijken!

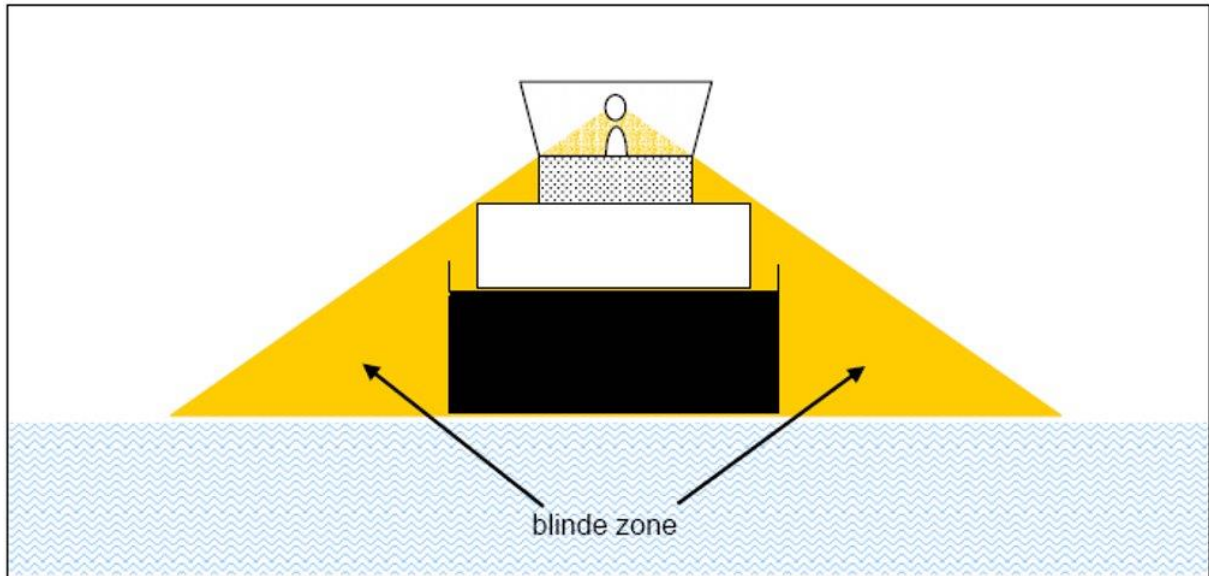
5.1 Rijn

Het RPR is een uitgebreid document dat na te lezen valt op websites van de overheid (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0006923/2018-12-01>). De belangrijkste regels voor de roeiers zijn als volgt:

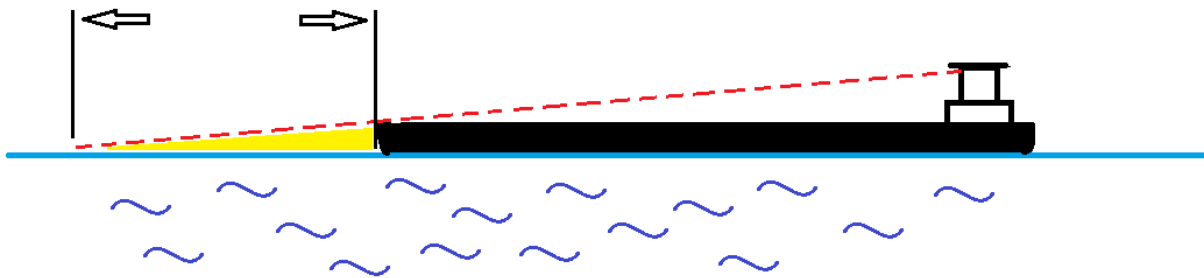
- Kleine schepen dienen grote schepen (groter dan 20 meter en/of beroepsvaart) ruimte te geven. De beide pontjes op de Rijn moeten de ruimte dus krijgen van roeiers.
- Schepen vanuit een nevenvaarwater mogen schepen op een hoofdvaarwater niet hinderen (Rijn is hoofdvaarwater, Havenkanaal is nevenwater van de Rijn, de jachthaven en de kom zijn nevenwater van het Havenkanaal).
- Alle kleine schepen moeten wijken voor een klein schip dat strak zijn stuurboordwal houdt.
- Roeiboten wijken voor zeilboten, motorboten wijken voor roei- en zeilboten.
- Als twee schepen waarvan geen voor de ander moet wijken recht op elkaar in sturen, dienen ze beiden naar stuurboord te wijken. Uitzondering hierop is een groot schip dat een vierkant blauw bord naast de kajuit vaart, deze mag aan andere wal varen dus dan varen beide schepen bakboordwal.

Aanvulling Rijnaken:

Vaar nooit in de koers van een schip en blijf bij grote schepen de kajuit van de schipper zien. Kom niet te dichtbij de boot, dan ziet de schipper de roeiboot niet. Blijf dus uit de blinde zone (afbeelding 1a + 1b). Daarbij mag er nooit vlak vóór een Rijnaak geroeid worden. Mocht er onverhoopt iets gebeuren, kan het schip niet meer op tijd remmen. Laat deze schepen passeren, of blijf in het gezichtsveld van de schipper er schuin voor varen. Let op dat er rond een ronddraaiende schroef stroming ontstaat en vaar nooit tussen wal en schip. Als een rijnaak je passeert ontstaan er meestal hoge golven. Ga dan op tijd parallel aan de golven liggen.



Afbeelding 1a. Blinde zone vrachtschip



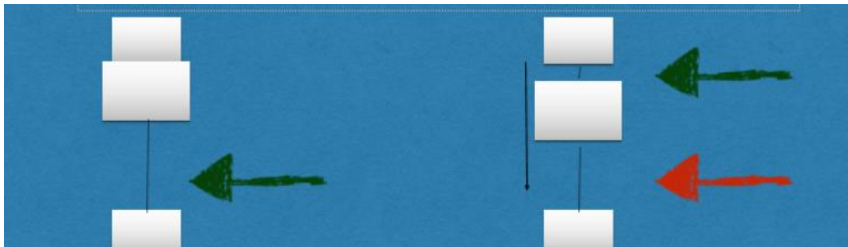
Afbeelding 1b. Blinde zone vrachtschip

Aanvulling pontjes:

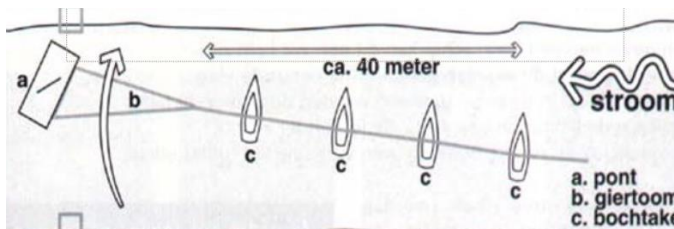
Zowel met de stroming meeroeiend als er tegenin, komt men na ongeveer 3 km een pont tegen. De pont stroomopwaarts is die van Lexkesveer, die stroomafwaarts de pont van Opheusden (zie afbeelding 2). Beide ponten dienen altijd achterlangs gepasseerd te worden zodat roeiers niet klem tussen de pont en de kant kunnen komen (zie afbeelding 3 & 4).



Afbeelding 2. Argo's primaire roeiwater met de twee ponten t.o.v. de stroom en Argo.



Afbeelding 3. De veerpont dient achterlangs gepasseerd te worden, dus via de groene pijl.



Afbeelding 4. Veerpont van Opheusden. Deze pont dient ook achterlangs in te worden gehaald, verschil met de pont van Lexkesveer is dat deze aan een kabel heen en weer slingert, de kabel is gemarkeerd met bochtaken en daar kan niet overheen worden gevaren.

5.2 Kanaal

Naast de door de vereniging ingestelde “vaarverboden” zijn er ook een set “geboden” die bij bepaalde (weer)situaties aangeven welke restrictieve vaarregels er nageleefd moeten worden om te mogen roeien; “Je mag roeien, maar...”. Dit is opgesteld n.a.v. een toenemende hoeveelheid zwaardere aanvaringen met competitieroeiers in het Havenkanaal. Ook door klachten van de havenmeester en geruzie met VADA over waar te varen in het Havenkanaal, zijn de vaarregels verduidelijkt en aangescherpt.

Principe is dat alle toer-, competitie- en clubroeiers alleen als er een vaarverbod op de Rijn is, in het Havenkanaal varen. Daarbij dient het Havenkanaal afgeschreven te worden door deze groep, waardoor maximaal twee competitieploegen tegelijk van het Havenkanaal gebruik kunnen maken. Afschrijven kan alleen wanneer de stuur in het bezit is van een stuurproef. Deze ploegen dienen in bovenstaande situatie één coach/fietsper per boot langs de kant te hebben, die in het bezit is van een

toeter en de overige boten in het kanaal in de gaten houdt. Wedstrijdroeiers trainen bij voorkeur op de Rijn, maar het is aan de roeier/coach zelf om die afweging te maken. Snellere ongestuurde vieren (4-, 4x-) gaan vanwege hun snelheid t.o.v. het beperkte overzicht in het kanaal nooit het kanaal in.

Deze regels hebben het aantal roeiboten op het kanaal flink gereduceerd waardoor het aantal letsels en schades meer dan evenredig is afgenomen, maar de aanvaringen met ernstigere gevolgen voor roeiers en materiaal gebeuren nog steeds vrijwel allemaal in het kanaal. Het kanaal heeft door zijn korte lengte, drukte met bewegende Rijnaken en onoverzichtelijke ligging (VADA, bocht, draaikolken), per definitie meer risico op aanvaring tussen roeiboten, Rijnaken en of de kant dan de Rijn.

Vaarregels Kanaal

Net zoals op de Rijn, geldt in het havenkanaal het RPR. Voor het gebruik van het kanaal heeft Argo nog een aantal aanvullende regels:

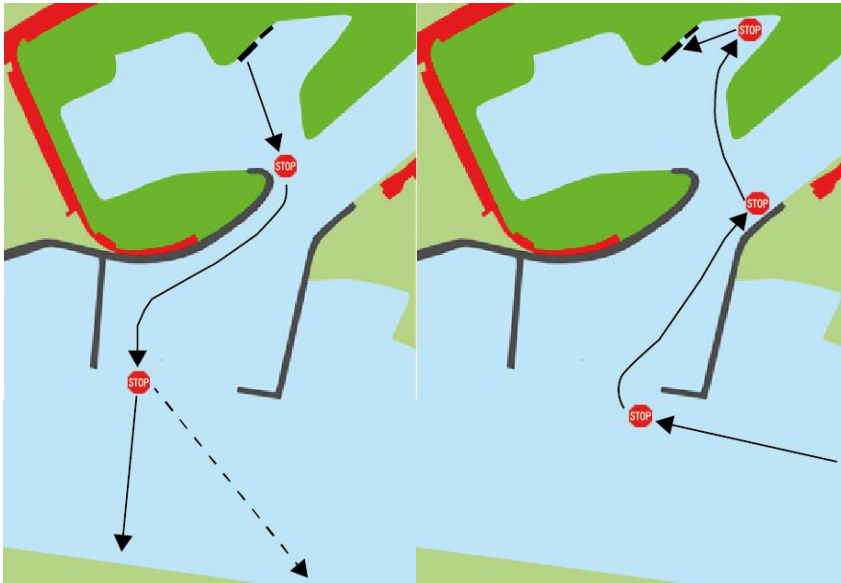
- Nooit in een 4- of een 4x in het kanaal roeien.
- Ongestuurde competitie-boten roeien nooit in het kanaal (1x, 2x, 2- of C3x-)
- Gestuurde competitie-boten roeien nooit in het kanaal, tenzij er een vaarverbod op de Rijn is
- Als er een vaarverbod op de Rijn is, is het voor zowel competitie- als wedstrijd ploegen verplicht om één coach/fietser (met toeter) per boot op de kant te hebben. Wedstrijdroeiers wordt sterk aangeraden ook zonder vaarverbod een fietser mee te hebben, om aanvaringen te voorkomen.
- Zowel wedstrijd- als competitie stuurproefjes dienen in het bezit te zijn van een stuurproef
- Het aantal competitieboten in het kanaal is beperkt tot twee. Het havenkanaal wordt voor competitieboten afgeschreven in het afschrijfsysteem door de stuur die in bezit is van de stuurproef.

Coaches en roeiers dienen altijd zelf in te schatten aan de hand van het aantal andere aanwezige roeiers en rijnaken in het kanaal of er op een veilige manier getraind, dan wel hard gevaren kan worden in het havenkanaal. Zorg er in dit laatste geval voor dat dit gecommuniceerd wordt naar alle kanaalgebruikers! Een trialformat waar het mogelijk is dat verschillende boten naast elkaar komen te liggen wordt ten strengste afgeraden tenzij het zeer rustig is in het kanaal.

Onder bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld buiten piekuren, wanneer het risico op aanvaring minimaal is), kan er in overleg met de veiligheidscoördinator en/of het bestuur afgeweken worden van bovenstaande kanaalregels.

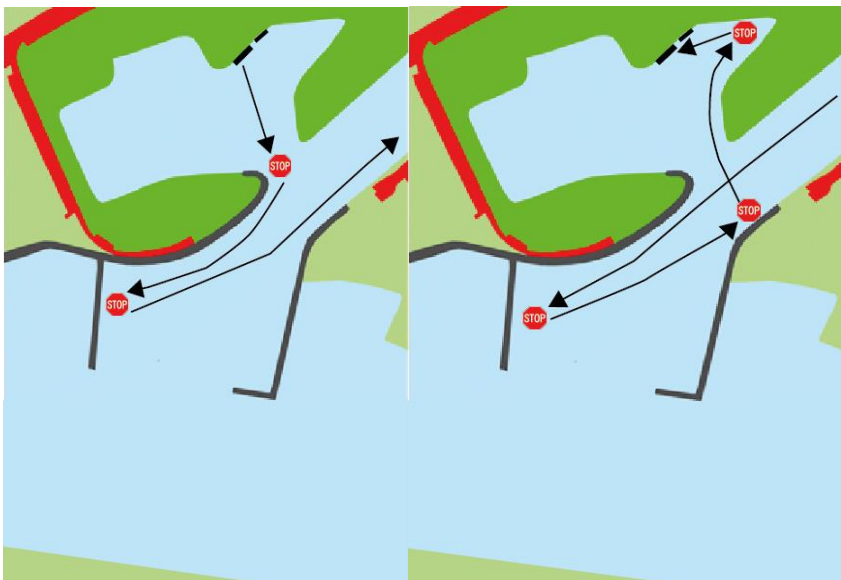
Manoeuvreren

Het manoeuvreren in en uit de kom de Rijn op en af dient volgens afbeelding 5a&b te geschieden.



Afbeelding 5a&b. Instructie manoeuvres de Rijn op vanaf Argo en terug naar Argo

Het manoeuvreren in uit en de kom het Havenkanaal in en uit dient volgens afbeelding 6a&b te geschieden. Belangrijk hierbij is dat er goed stuurboordwal wordt gehouden!



Afbeelding 6a&b. Instructie manoeuvres het Havenkanaal in vanaf Argo en uit naar Argo

Er dient extra rekening en aandacht te worden gehouden bij de volgende situaties (zie afbeelding 7):

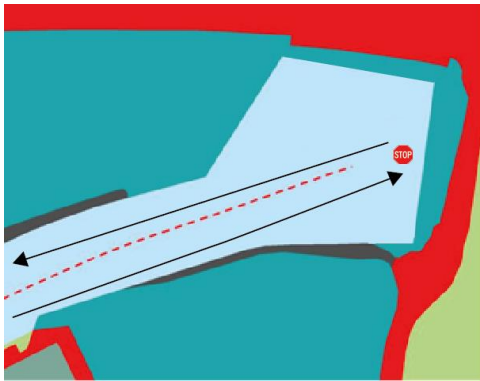
1. Het rondmaken in het kanaal dient aan het uiteinde, in het verlengde van de geul te gebeuren zodat er overzicht kan worden behouden over het kanaal.
2. Bij de ingang van de kom en de jachthaven dient er rekening te worden gehouden met roeiers van Vada en andere pleziervaart, die daar plotseling de hoek om kunnen komen.
3. Bij de knik, ongeveer in het midden van het havenkanaal, ziet een dode hoek en er kunnen daar boten, uit het zicht, stilliggen.
4. Het havenkanaal heeft hier een versmalling met 2 drukke kades aan beide zijden. Hier liggen vaak schepen stationair te draaien wat draaikolken kan geven.

5. Rondmaken aan het andere eind van het kanaal dient te gebeuren in het verlengde van de geul (zie afbeelding 8), evenals de andere kant.

Noot: evenals bij het RPR dient de schipper van de bepalingen van deze reglementen af te wijken als hiermee de veiligheid wordt gewaarborgd!



Afbeelding 7. Punten van aandacht in het havenkanaal



Afbeelding 8. Rondmaken aan het andere eind van het kanaal.

5.3 Vaarverboden & vaargeboden

Er gelden vaarverboden en –geboden voor de Rijn, voor het kanaal, of voor beiden. Via de website zal er gecommuniceerd worden of er een vaarverbod dan wel vaargebod geldt. Mochten roeiers twijfelen aan wat er op de website wordt gecommuniceerd, dienen zij dat te verifiëren met de dienstdoende pief. De vaarverboden en vaargeboden die er kunnen gelden zijn de volgende:

Duisternis – Bij schemerig en duisternis zijn roeiboten vrijwel onzichtbaar voor de andere vaart. Omdat de roeiboten niet uitgerust zijn met de vereiste verlichting, is er voor gekozen dat iedere roeiboort tot maximaal 15 minuten na zonsondergang op het water mag zijn. Bij helder weer is het bij 15 minuten na zonsondergang nog ruim licht, terwijl het bij regenachtig weer dan schemerdonker is. Gekozen is voor een vast tijdstip om discussies met bestuur hierover te minimaliseren.

Mist – 1000m zicht is officiële grens vanuit Rijkswaterstaat voor varen op de Rijn zonder radar. De daaruit afgeleide vuistregel is dat het rode haven-kribbaken op de Rijn (met nummer 903.170R, afbeelding 9) zichtbaar moet zijn vanaf Argo. Indien deze niet zichtbaar is, geldt een vaarverbod.



Afbeelding 9. Rode haven-kribbaken (met nummer 903.170R) (<https://map.openseamap.org/>)

Wind – Bij teveel wind is er een groot risico van omslaan door bemoeilijkte manoeuvreerbaarheid en het risico op het wegwaaien van boten tussen loods en water. In principe is wind zelf niet echt een grote risicofactor om te roeien, maar m.n. het in en uit het water brengen van de boten wordt risicovoller en onervaren boten kunnen wegwaaien en vast komen te zitten aan lagerwal. Gebleken is dat de wind een relatief hoge grenswaarde heeft van 7 Bft / 10 m/s (<http://www.met.wur.nl/veenkampen/graphs/cur/speed2.png>) Vanaf 7 Bft geldt er een algemeen vaarverbod. Bij een windkracht van 5 Bft geldt een vaargebod en mogen ploegen alleen met meerdere boten of coachboot de Rijn op. Er mag dan alleen met ervaren stuurtsjes geroeid worden. Kleine nummers wordt afgeraden om met 5Bft het water op te gaan.

Golven - Bij vorming van golven door wind, kunnen er (veel) eerder schuimkoppen ontstaan dan bij windkracht 7 Bft. Dat gebeurt vooral bij een windrichting die tegen de stroomrichting van de Rijn in blaast, dus overwegend bij wind vanuit W of ZW. Schuimkoppen op de Rijn of het kanaal zijn prima te gebruiken grenswaarden voor het beperken van de mogelijkheden om te roeien. Bij schuimkoppen op de Rijn kan je vaak wél roeien op het kanaal, daarom geldt een specifiek vaarverbod voor beide situaties.

Kou - De overlevingskans in water neemt beneden de 4°C watertemperatuur snel af naar maximaal 20 minuten. Daarom geldt bij een watertemperatuur van onder de 4°C (<https://waterinfo.rws.nl/#!/kaart/watertemperatuur/>, Driel boven) een vaargebod voor alle alleenvarende boten op de Rijn: “alleen met meerdere ploegen of met coachboot op de Rijn”. Er geldt onder de 4°C dus geen extra gebod voor het Havenkanaal.

Aangezien stuurtjes veelal zwaardere kleding dragen die het drijfvermogen beperken (jassen truien etc); en bovendien in hun taakuitvoering niet worden gehinderd door een zwemvest, is een extra veiligheidsregel opgenomen. De regel is dat stuurtjes een zwemvest moeten dragen bij een watertemperatuur <math><10^{\circ}\text{C}</math>; maar om praktische redenen is de regel ingesteld dat zwemvesten gedragen dienen te worden tijdens trainingen als de wintertijd geldt (Laatste weekend van oktober tot het laatste weekend van maart).

De kunststof boten zelf kunnen wel tegen kou, bij <math><-2</math> graden Celsius luchttemperatuur komt er ijs in de slidings waardoor roeien lastig wordt, bovendien bevroren stuurtjes en vingers bij vorst ook in snel tempo. Bij ijsvorming op het water kunnen er stukken ijs door de huid van de boot komen waar de boot kapot van gaat. 0 (nul) graden Celsius luchttemperatuur (<http://www.met.wur.nl/veenkampen/graphs/cur/graphs.html>) is dus de grens voor een algemeen vaarverbod voor zowel kanaal als Rijn. Bij ijsvorming in de kom kan er dus niet geroeid worden.

Onweer – Het risico op getroffen worden door bliksem, is op het water nog groter dan op het land. Bij onweer is er dus een vaarverbod. Men mag niet roeien indien er binnen een uur tijd onweer boven Argo hangt volgens de voorspelling van buienradar (<https://www.buienradar.nl/nederland/neerslag/onweerradar>). Mocht men toch op het water zijn bij plots opkomend onweer, moet men zo snel mogelijk naar de kant gaan en zich klein maken in het veld. Daarbij wordt de vuistregel gehanteerd dat men naar Argo terug kan roeien mits dat niet in de richting van het onweer is

Hoogwater - Zijn de kribben niet zichtbaar (>9m + NAP in Driel) (<https://waterinfo.rws.nl/#!/kaart/waterhoogte-t-o-v-nap/>), geldt er een vaarverbod voor gladde nummers op de Rijn. C-nummers mogen wél de Rijn op, mits onder begeleiding van een coachboot.

Stroming (waterafvoer) - manoeuvreerbaarheid en risico's bij omslaan zijn de factoren die tot een vaarverbod door stroming leiden. In principe is stroming op zichzelf niet erg risicovol, maar kan het snel bepaalde risico's (bijvoorbeeld in combinatie met de wind die golven veroorzaakt) versterken en het vereist hierdoor meer ervaring en inschattingsvermogen. Bijvoorbeeld: golven worden versterkt door stroming en manoeuvreerbaarheid rondom kribben is veel lastiger, waardoor koers houden op de Rijn moeilijker is. Hierdoor kom je sneller in gevaarlijkere situatie terecht, zoals afdrijven naar Rijnaken, pontje e.d.. Het gevaarlijkst is het op de Rijn als het water net NIET over de kribben stroomt, omdat dan de stroomsnelheid midden op de Rijn het sterkst afwijkt van de randen en dus de manoeuvreerbaarheid rond kribben de meest onverwachte effecten geeft. Op het moment dat het water over de kribben gaat, bij hoogwater, krijgt de rivier meer ruimte en nemen de verschillen in stroomsnelheid af.

Bij een afvoer van $500\text{m}^3/\text{s}$ (<https://waterinfo.rws.nl/#!/kaart/waterafvoer/>, Driel boven) op de Rijn geldt er een vaarverbod voor kleine en ongestuurde nummers op de Rijn. Grote gestuurde nummers mogen alleen de Rijn op onder begeleiding van een coachboot en ervaren stuurtje.

Regelgeving - van hogerhand opgelegde eisen aan of/hoe te water te gaan, zichtbaarheid, verlichting, specifieke stremmingen etc.

Bestuur – ALV's, botendoop, etc. Trainen alleen mogelijk met toestemming bestuur.

Aanvullende maatregelen

Ter aanvulling op voorgaande regels genoemd in dit document, zijn er een aantal maatregelen die de veiligheid vergroten. Deze zijn als volgt:

- Alle boten die in het afschrijfsysteem staan dienen afgeschreven en meegenomen te worden, opdat bij de pief/het bestuur bekend is welke boten er weg zijn in het geval van een calamiteit.
- Er dient altijd een telefoon mee te zijn in de boot wanneer er geen coachboot mee is, opdat in het geval van een calamiteit Argo dan wel hulpdiensten gebeld kunnen worden. Telefoonhoesjes zijn verkrijgbaar bij het bestuur.
- Wanneer er geen coachboot mee is, wordt sterk aangeraden om een pief op de kant te hebben, die een eventuele reddingsactie kan coördineren of contact op kan nemen met de hulpdiensten.
- Bij boten die niet in het afschrijfsysteem staan, dient de pief voorafgaand aan de training op de hoogte te worden gebracht.

5.4 Coachboten

De meest actieve roeiers worden vaak begeleid door een coachboot. De bestuurder dient in bezit te zijn van ten minste een klein vaarbewijs I. Er wordt aangeraden met ten minste één coachbootbestuurder en één coach het water op te gaan. Op deze manier kunnen beide personen zich richten op hun eigen taak, wat de veiligheid ten goede komt. Bij het varen dient rekening gehouden te worden met andere watergebruikers en de omgeving.

Om een coachboot te kunnen gebruiken bij een reddingsactie na omslaan, dienen er de volgende hulpmiddelen aanwezig te zijn:

- Reddingsdekens
- Reddingsvesten
- Een peddel
- Reddingstouw/spanbanden

Het onderhoud van de coachboten wordt geregeld door het bestuur (de materieelcommissarissen). Echter is het melden van schade, defecten of het missen van deze hulpmiddelen essentieel in het zorgen voor een bruikbare coachboot. De brandstof voor de coachboten wordt door Argo aangeschaft en is beschikbaar in de loods. De bestuurder van de coachboot is verantwoordelijk voor het vullen van de tank voorafgaand aan de training en om te zorgen dat er een kleine jerrycan met reserve brandstof meegaat. Bestuurders van de coachboot dienen ook altijd telefonisch bereikbaar te zijn in geval van nood. Argo beschikt over twee motorboten: één reddingsboot en één coachboot. De reddingsboot moet te allen tijde beschikbaar zijn om reddingsacties uit te voeren. Daarom worden coaches aangeraden deze boot met drie coaches te bemannen, met een maximum van 6 personen, zodat mensen altijd uit het water getild en teruggebracht kunnen worden.

5.5 Registratie ongevallen & bijna-ongevallen

Op Argo is er te allen tijde een meldingsformulier voor ongewenste gebeurtenissen aanwezig. Het doel van het melden van ongewenste gebeurtenissen is het waarborgen van de veiligheid in de omgeving en op het roeiwater voor de leden en de meldingen te kunnen indienen bij de omgeving-/roeiwaterbeherende instantie(s), zoals de KNRB (<https://knrb.nl/incidentregistratie/>). In de bijlage is de meest recente versie van het formulier opgenomen. Deze is tevens te vinden in de piefmap, aanwezig bij de bar.

6. Risico's

Zoals al eerder aangegeven en benoemd, brengt roeien op het thuiswater van Argo (de Rijn en het havenkanaal) altijd bepaalde specifieke risico's met zich mee door wisselende waterstanden, stroming, beroeps- en pleziervaart, veerponten en weersomstandigheden. Hieronder worden de kansen en gevolgen van deze drie risico's (omslaan, aanvaringen en het vollopen van boten) uiteengezet.

Kansen:

- | | |
|----------------|---------------------------------------|
| A. zeer groot: | Kans op voorkomen >5x per jaar |
| B. groot: | Kans op voorkomen 2-5x per jaar |
| C. reëel: | Kans op voorkomen ca. 1x per jaar |
| D. klein: | Kans op voorkomen ca. 1x per 2-5 jaar |
| E. zeer klein: | Kans op voorkomen <1x per 5 jaar |

Gevolgen:

- | | |
|----------------|---|
| A. zeer groot: | Zeer grote materiele schade met blijvend letsel/overlijden |
| B. groot: | Grote materiele schade met vrijwel zeker zwaarder letsel/ziekenhuisopname |
| C. reëel: | Materiele schade met mogelijk licht letsel |
| D. klein: | Lichte materiele schade, geen letsel |
| E. zeer klein: | Geen materiele schade, geen letsel |

6.1 Omslaan

Inschatting kans: D. reëel (grote nummers) / C. zeer groot (kleine nummers)

Inschatting gevolg: E. zeer klein

De Rijn is een overzichtelijke rivier maar bij zware stroming, harde wind of snel passerende gemotoriseerde vaart, is er een reële kans dat een roeiboot kan omslaan.

Dit risico is uiteraard vergroot en reëel bij van zichzelf instabiele nummers. Risico bij C-boten is het kleinst, daarna de 8+, 4*, 4+, 4- & 4x. Het risico is relatief het grootst bij de 1x, 2-, 2x, waarbij competitieboten (met doorgaans minder ervaring aan boord) een groter risico lopen dan wedstrijdroeiers.

(Voorzorgs)maatregelen:

- Kleine nummers met meerdere boten het water op, hulp bij incident is aanwezig. Kans op letsel wordt verkleind
- Checken van de weersvoorspelling vlak voor vertrek
- Vergroot je opvallendheid op het water door het verplichte boeghesje en evt. lampjes op de boot.
- Anticiperen op grote en snelle schepen (aan wal gaan liggen, tussen de kribben liggen, boot stilleggen parallel aan golven)

Mocht een boot toch omslaan, volg protocol omslaan (Hoofdstuk 7) en, als het water koud is, protocol onderkoeling (Hoofdstuk 8).

6.2 Aanvaring

Aanvaring met roeiboten, plezier- of beroepsvaart

Inschatting kans: Rijn: E. zeer klein, Kanaal: C. groot

Inschatting gevolg: C. reëel tot B. groot

Boten maken vrijwel nooit onverwachte bewegingen en zijn vaak van ver, door het overzicht op de Rijn, goed aan te zien komen. Bij recreatievaart en met name speedboten bestaat die kans wel, dit risico is groter gedurende voorjaar en zomer ivm de activiteit van de recreatievaart dan in de winter. (Voorzorgs)maatregelen:

- Vergroot de opvallendheid door de verplichte boeghesjes
- Waarschuw de stuur (als slag) voor achterop varende boten.
- Zo min mogelijk in het havenkanaal varen

Aanvaring met drijvende objecten en kribben

Inschatting kans: B. Groot

Inschatting gevolg: D. klein tot C. reëel

Na een periode van hoog water en harde stroming kan veel drijfhout of andere objecten uit de uiterwaarde in de Rijn of het kanaal terecht komen. Deze kunnen zich ook vlak onder het wateroppervlak ophouden dus zijn niet altijd goed zichtbaar, zeker niet voor ongestuurde nummers. Aanvaringen met kribben zijn op Argo van alle dag en zullen zich, zeker bij ongestuurde nummers, blijven voordoen. Het risico op aanvaringen is het grootst bij onervaren, ongestuurde roeiers en deze dienen extra aandacht te schenken aan hun koers.

(Voorzorgs)maatregelen:

- Begeleiding door coaches op de kant of in de coachboot
- Zonnebril of pet tegen laagstaande zon
- Om de 5 tot 10 halen omkijken om de koers te bepalen en aan te passen

6.3 Vollopen

Inschatting kans: C. reëel

Inschatting gevolg: D: klein tot E: zeer klein

Bij het passeren van grote of snelle boten óf bij de combinatie tussen harde wind en stroming, kunnen golven ontstaan die in de boot breken waardoor de boot vol loopt. Bij sterke stroming is het dan van belang zo snel mogelijk de veiligheid en luwte op te zoeken i.v.m. de onbestuurbaarheid van de boot.

(Voorzorgs)maatregelen:

- Vaarverboden bij harde stroming en wind
- Begeleiding door coaches met hoosmiddelen in de coachboot
- Anticiperen op golven door er haaks op of parallel aan te gaan liggen

7. Protocollen

Omslaan

Algemeen:

Kom zo snel mogelijk los van de boot, dus uit de schoenen of flexheels dan wel stuurtoew.

Voorkom het binnenkrijgen van water

Denk aan jezelf en je mederoeiers. De boot is vervangbaar maar ook drijfvermogen als je te water raakt.

Voorkom onzekerheid/onduidelijkheid bij mede watergebruikers door duidelijk communiceren.

Als de ploeg veilig is, meldt het bij de pief of het bestuur.

Scenario's bij omslaan:

- Probeer z.s.m. in de boot te komen door de boot op het water om te draaien. Klim vervolgens weer in de boot en roei direct terug naar de kant of de vereniging. Als de boot volgelopen is kun je deze leeg krijgen door deze over een boord te kantelen.
- Lukt dit niet, **blijf dan altijd bij de boot** en zwem met boot en al zo snel mogelijk naar de dichtstbijzijnde kant, in koud water houd je het zwemmend niet lang vol. Vraag daarna z.s.m. om hulp!

Nazorg:

- Raadpleeg een arts na omslaan als er:
 - o Plotseling een ziekte optreedt
 - o Iemand veel water binnen heeft gekregen
 - o Iemand grote open wonden heeft opgelopen na omslaan
- Controleer of er schade aan boot of riemen is ontstaan en als dat gebeurd is, meldt dit bij de materieelcommissarissen.

Onderkoeling

Indien het water van de Rijn erg koud is, kan er binnen minuten onderkoeling op treden bij te water zijnde roeiers. Als ze uit het water zijn kun je dat herkennen aan de volgende verschijnselen:

- Heeft een bleke en koude huid
- Rilt om zich warm te krijgen
- Wil slapen en voelt zich moe
- Kan bewusteloos raken
- Kan een stilstand van bloedomloop of ademhaling krijgen

Indien de verschijnselen geconstateerd zijn, doe dan het volgende:

- Trek natte kleren uit
- Wrijf romp droog met deken of doek
- Leg op een beschutte plek en wikkel in doek, trui of isolatiedeken
- Pak het hoofd ook goed in
-
- Houd de persoon bij bewustzijn door ertegen te blijven praten.
- **Onderschat de toestand niet!**
- Bij twijfel, raadpleeg altijd een arts
- Zet het slachtoffer absoluut NOOIT direct onder een warme douche én geef het NOOIT alcohol.

Als het slachtoffer buiten bewustzijn is, neem dan de volgende stappen:

- **BEL ONMIDDELIJK AMBULANCE OF ANDERE REDDINGSDIENSTEN**
- Indien het slachtoffer nog ademt: Leg in stabiele zijligging (op een zij, hoofd naar achter zodat de tong niet in de keel komt).
- Indien het slachtoffer niet meer ademt: Als er geen hartslag meer is: REANIMEREN. Als er wél een hartslag is, maar niet bij bewustzijn, beadem mond op mond.

Oververhitting

Oververhitting kan in de zomer een risico zijn, zeker op het water. De combinatie van hitte en te weinig of geen drinken aan boord, kan voor ernstige gezondheidsrisico's zorgen zijn. Vanaf luchttemperaturen van +30 graden Celsius is het risico duidelijk aanwezig, maar zelfs vanaf 25 graden kan men bevangen worden door de hitte.

Herkenningspunten oververhitting:

- Pijn in spieren van armen en benen (hittekrimp)
- Hevig transpireren
- Hoofdpijn en misselijkheid
- Roodgestuwde huid (hittestuwing) of bleke huid (hitte uitputting)
- Hitteberoerte: lichaamstemperatuur boven 40.5 graden, slachtoffer heeft bewustzijnsveranderingen en gedraagt zich anders dan normaal

Wat te doen:

- Breng het slachtoffer in een koele omgeving. Geef hem (bij voorkeur een sportdrink) te drinken. Bij sufheid/ stoornis in het bewustzijn **niet** laten drinken!
- Koel een pijnlijke spier, geef zo mogelijk voorzichtig tegenrek bij spierkrimp
- **Bel 112 bij stoornis in het bewustzijn**
- Direct starten met koelen bij oververhitting in tegenstelling tot hitteberoerte Koelen mag niet worden uitgesteld: koel met behulp van een ventilator, met koud water af te sponsen of te besproeien, in water onder te dompelen en in een nat laten te wikkelen.

Om uitdroging te voorkomen, hanteer de volgende vuistregel: Het menselijk lichaam heeft 2 liter vloeistof per dag nodig. Deze hoeveelheid dient verhoogd te worden bij sport (1 liter per uur sport) en luchttemperatuur (1 liter per 5 graden Celsius vanaf 25 graden Celsius). Water, hypotonische en isotonische vloeistoffen worden aangeraden.

Draag kleding die zweet doorlaten, geen donkere kleuren en kleding die kan ventileren. Draag bedekking op het hoofd, bijvoorbeeld een pet die om de zoveel tijd wordt ondergedompeld in water ter verkoeling.

Ernstige incidenten

Ondanks alle voorzorgsmaatregelen kan er door een samenloop van omstandigheden (zie ongeluk Jason 2017) een ernstig ongeluk gebeuren. In het geval van een ernstig incident dienen ten alle tijden éérs de hulpdiensten ingeschakeld te worden. Daarna dient het bestuur van Argo ingelicht te worden die, samen met de hulpdiensten en betrokkenen, familie van het slachtoffer en de roeileden zullen informeren. Daarbij zal er vanuit de vereniging één woordvoerder (vanuit het bestuur) de media te woord staan met een eenduidig verhaal. Het inlichten van nabestaanden, betrokkenen en (oud-)leden heeft hier echter een hogere prioriteit dan het te woord staan van media. In het geval van letsel en/of grote schade is het waarschijnlijk dat justitie onderzoek gaat doen.

8. Verantwoording

Dit document is gemaakt met behulp van:

Veiligheidsplan Watersportvereniging De Helling Culemborg, oktober 2011.

Vadamecum roeien, november 2008



Fisa, minimum guidelines for the safe practise of rowing, 2006

9. Versiebeheer

Basis plan, 2018, Joost Geerlings (MCI 2017-2018) & Koen van Niekerk (MCII 2017-2018)

Aanvullingen & veranderingen Basis plan, 2019, Lilian Prinsen (MCI 2018-2019) & Norwin Zuidema (MCII 2018-2019)

10. Bijlagen

Meldingsformulier Ongewenste gebeurtenissen Gevaarlijke situaties, (milieu)incidenten en ongevallen		
Versie: 1.0	Vrijgegeven door: Bestuur Peters	Vrijgegeven op: 15-03-2017
Doel: Het doel van het melden van ongewenste gebeurtenissen is het waarborgen van de veiligheid in de omgeving en op het roeiwater voor de leden en de meldingen te kunnen indienen bij de omgeving-/roeiwaterbeherende instantie(s).		
Datum:-.....-.....	Meldingsnummer:	
Deel 1: in te vullen door melder/betrokkene		
Melder* Naam:	Betrokkene* Naam:	
Lidmaatschaptype:	Lidmaatschaptype:	
* melder en betrokkene kunnen dezelfde persoon zijn		
Soort ongewenste gebeurtenis		
<input type="checkbox"/> Gevaarlijke situatie: Situatie die tot een incident of ongeval kan leiden.		
<input type="checkbox"/> Incident: Negatieve onverwachte gebeurtenis waardoor materiële schade of letsel is opgetreden, maar niet dusdanig dat het een ongeval is.		
<input type="checkbox"/> (Verenigings)ongeval met:		
<input type="checkbox"/> verzuim: Studie/werk wordt de volgende dag of in een later stadium niet hervat.		
<input type="checkbox"/> ziekenhuisopname: Een geregistreerde opname waarbij de patiënt een bed krijgt toegewezen.		
<input type="checkbox"/> (mogelijk) blijvend letsel:		
<input type="checkbox"/> de dood tot gevolg.		
<input type="checkbox"/> Anders, namelijk:		
Locatie		
Plaats: gebouw/straat/Rijn/kanaal/... ..		
Datum ongewenste Gebeurtenis:-.....-.....		
		Tijdstip:-..... uur
Hebben andere personen de ongewenste gebeurtenis gezien?		
<input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja, namen:		
Nadere toelichting van de situatie ten tijden van de ongewenste gebeurtenis (eventueel een bijlage bijvoegen).		
Meldingsformulier Ongewenste gebeurtenissen Gevaarlijke situaties, (milieu)incidenten en ongevallen		

Beschermingsmiddelen

Werden er persoonlijk beschermingsmiddelen gebruikt?

- N.v.t.
- Ja, namelijk:
- Nee, omdat:

Materiële schade of letsel (uitsluitend m.b.t. betreffende ongeval of incident)

- Letselschade, betreffende:
- Schade aan persoonlijke goederen, betreffende:
- Overige schade, betreffende:

Maatregelen

Wat zijn de direct getroffen maatregelen (toepassen EHBO/BHV, oproepen brandweer, etc.):

Ondertekening

Melder:

Betrokkene:

Deel 2: In te vullen door het bestuur der W.S.R. Argo

Welke acties zijn ondernomen of welke verbeteringen gaat u toepassen om deze gebeurtenis of gevaarlijke situatie vanaf nu te voorkomen of op te heffen?

Ondertekening bestuur

Naam:

Handtekening:

Datum:-.....-.....

Deel 2: In te vullen door de Veiligheidscoördinator van het bestuur der W.S.R. Argo

Resultaat ongevalsonderzoek

Aanvullende maatregelen noodzakelijk: Nee Ja, zijnde:

Ondertekening Veiligheidscoördinator

Naam:

Handtekening:

Datum:-.....-.....

Controle doeltreffendheid (1 maand na melding)

Doeltreffend Niet doeltreffend:

Handtekening:

Kopieën van dit ingevulde formulier worden gegeven aan (meerdere mogelijkheden)

<input type="checkbox"/> Betrokkene	<input type="checkbox"/> Melder	<input type="checkbox"/> Veiligheidscoördinator	<input type="checkbox"/> Verzekering, zijnde:	<input type="checkbox"/> Roeiwater beherende instantie(s), zijnde:
-------------------------------------	---------------------------------	---	---	--