

Watersportvereniging Vada
Afdeling Roeien
**Evaluatie en verkenning
Roeiaccommodatie**

eindconcept

“Roeien met de riemen die je hebt
...of zou willen hebben?”

Wageningen, 11 november 2006

Commissie accommodatie:
Martha Bloemberg
Alex Grashof
Hermine der Nederlanden
Bea Ponsioen
Han van der Voet

SAMENVATTING

Inleiding

Het bestuur van de roeifdeling van WSV Vada heeft aan de accommodatiecommissie verzocht om een evaluatie te maken van de roeiaccommodatie van de vereniging, om de eventueel aanwezige knelpunten te inventariseren en om de opties te verkennen voor het oplossen daarvan. Gevraagd is om daarbij rekening te houden met een eventuele verdere groei van het aantal roeileden. In de afgelopen maanden is de accommodatie van de Roeifdeling van WSV Vada geëvalueerd. In deze evaluatie is de accommodatie van de roeifdeling getoetst aan de daaraan door de Koninklijke Nederlandse Roeibond gestelde eisen en adviezen, bovendien is daarbij in globale zin gelet op eisen die vanuit de overheid worden gesteld (ARBO, brandveiligheid), is het functioneren van de accommodatie als systeem aan de orde geweest en zijn bezoeken gebracht aan roeiverenigingen om ervaringen met accommodaties te kunnen vergelijken en toetsen. Het voorliggende concept rapport wordt deze maand aan de ledenvergadering van de roeifdeling ter bespreking aangeboden.

Probleem- en doelstelling

Ons beperkend tot de roeifdeling geldt als probleemstelling voor deze studie:

Hoe staat de roeifdeling er momenteel voor, met welke problemen en knelpunten heeft zij te maken en welke maatregelen zijn te bedenken om te komen tot een duurzame ontwikkeling?

De doelstelling is in het verlengde van het bovenstaande:

Het maken van een toekomstvisie voor de roeifdeling als basis voor het opstellen van een lange termijn strategie voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling van de afdeling.

Hiervoor is een verkenning van knelpunten en opties nodig.

De notitie legt het accent op roeiaccommodatie/voorzieningen en het gebruik ervan niet op de bredere ontwikkeling van WSV Vada en de haven.

Bespreking en discussies binnen de roeifdeling moeten tenslotte leiden tot visie op de toekomst van de roeifdeling die kan worden benut in de contacten met WSV Vada, WSR Argo, Rijkswaterstaat en de gemeente.

Werkwijze en opzet rapportage

Stappen die voor deze verkenning zijn genomen zijn achtereenvolgens:

- het beschrijven van de roeifdeling en haar fysieke accommodatie en voorzieningen;
- analyse van bestaande en te verwachten knelpunten bij ledengroei;
- het verkennen van maatregelen voor korte en lange termijn;
- het toetsen van voor- en nadelen van deze opties;
- het op basis van een selectie uit de maatregelen komen tot aanzetten voor alternatieve ontwikkelingsrichtingen aan bestuur en leden van de roeifdeling.

Profiel roeifdeling en ontwikkeling in gebruik

De volgende conclusies zijn te trekken voor de ontwikkeling van de leden en het gebruik:

- het aantal roeileden is stabiel na een snelle groei in het laatst van de vorige eeuw;
- er is sprake van een zeer belangrijke groep ouderen, hun aandeel neemt toe;
- actief wervingsbeleid voor het aantrekken van nieuwe roeileden wordt kansrijk geacht;
- hiervoor is het weghalen van (eventuele) belemmeringen in de accommodaties voorwaarde.
- In het totaal hebben Vada-leden de beschikking over 100 roeiplaatsen (404 m lengte vloot)
- Er zijn pieken in het gebruik met name op zaterdag van 9.00 tot 14.00 uur.
- Vada roeit op de Nederrijn en geniet van deze prachtige plek aan de rivier.

Opbouw terrein en onderdelen roeiaccommodatie (zie kaart 1, bijlage)

Geanalyseerd is het Vada-terrein met de gebouwen van de roeifdeling en de directe omgeving rond de roeiloods. De volgende samenhangende onderdelen van de voorzieningen zijn in detail beschouwd en getoetst:

1. botenberging;
2. berging riemen en andere materialen;
3. werkplaats;
4. kleedruimten, sanitair;
5. emplacement;
6. trappen/botenlift en vloten;
7. vaarwater;
8. toegang, parkeren auto's, fietsen, botenwagens en nutsvoorzieningen;
9. clubhuis (kantine, vergaderruimte);
10. krachthok;
11. bak.

Knelpunten roeiaccommodatie uitgaande van het huidige ledenaantal (250)

Tabel 1 Kwantitatieve toets capaciteit roeiaccommodatie Vada bij huidig ledental (250)

Onderdelen bij huidig ledenaantal 250	aanwezig	volgens norm nodig	beoordeling
Vloot, aantal aanwezige roeiplaatsen	100	100	Voldoet aan norm
Stellinglengte * feitelijk aanwezig * mogelijk bij aanhouden normen	356m 264m	404m	Voor schadevrije berging is uitbreiding stellinglengte met ca. 53 % urgent
Botenberging bruto voor boten en riemen, in m. standaardeenheid van 6m breedte	45m	70m	Ten opzichte van de nu betekent dat een urgente uitbreiding met 56%
Vlotlengte	22m	50m	Een vergroting van vlotlengte met 127% tov
Kleedruimte/sanitair		Huidige omvang	Is aan grens capaciteit.

Naast bovenstaande kwantitatieve constatering, laat de analyse zien dat de ruimte voor de loods, trappen en vloten en vaarwater daaromheen, een minstens even groot knelpunt vormen als de omvang van de botenberging. Oplossen van het één is niet zinvol als het ander niet wordt aangepakt. In onderstaande tabel zijn deze knelpunten in kwalitatieve zin aangeduid.

Tabel 2 Kwalitatieve toets relatie accommodatie – vaarwater

functie	omschrijving knelpunt	oordeel
Emplacement	Capaciteit te klein en dus wachttijden Noodzaak tot manoeuvreren leidt tot schade	Structureel probleem. Verbetering mede gezien leeftijdsopbouw van ledenbestand en optredende schades aan materiaal urgent.
Trappen	Steilheid trappen risicovol voor gezondheid en materiaal Staat waarin trappen zich bevinden is matig tot slecht (verzakking, onregelmatigheid treden en overgangen)	
Botenlift	Noodzakelijk hulpmiddel maar risicofactor voor materiaal	
Vloten	Capaciteit te klein en dus wachttijden Tekort 28m lengte vlot Technische staat matig en onderhoudsgevoelig	
Vaarwater rond vloten	Manoeuvrere ruimte niet voldoende aan eisen KNRB, veiligheid bij instructie in geding. Elkaar kruisende "vaarwegen" en onoverzichtelijkheid riskant voor gezondheid en materiaal.	

Bovenstaande conclusies betekenen uitdrukkelijk niet dat in de huidige niet met plezier zou kunnen worden geroeid. Wel betekent het:

- een hoger risico voor de gezondheid van leden en in het verlengde daarvan het afhaken van leden;
- ongemak bij het in- en uitbrengen van boten;
- het optreden van meer schadegevallen aan het materiaal;
- het optreden van wachttijden in de piekuren zowel op de wal als voor ploegen die niet het water af kunnen;
- conflicten tussen instructie en andere vlotgebruikers;
- het in toenemende mate niet kunnen roeien op de meest gewenste tijd en daardoor afhaken van leden;
- het niet kunnen opvangen van nieuwe leden met gevolgen voor de duurzaamheid van de roeiafdeling.

Organisatorische maatregelen

Conclusies voor eventuele organisatorische maatregelen voor het gebruik zijn:

- De commissie ziet een *ledenstop* als weinig effectief aangezien belangrijke investeringen toch moeten worden gedaan om tot oplossing van knelpunten te komen. Investeringen waarvoor het draagvlak met invoering van een ledenstop afneemt.
- Afgezien van de vergroting van de capaciteit van het roeisysteem (emplacement en vloten) in aantallen roeiers dat van de zaterdagmorgen gebruik kan maken door het *beperken van de roeiduur en/of spreiding* blijven belangrijke maatregelen voor het oplossen van knelpunten nodig.
- *Samenwerking met WSR Argo* lijkt bijdragen te kunnen leveren aan het oplossen van knelpunten, maar kan niet als “dé oplossing voor hét probleem” worden beschouwd. Met name de tweedeling in gebruikersgroepen die daarvoor nodig is binnen de roeiafdeling, is onaanvaardbaar.
- Op tal van terreinen is via samenwerking met Argo reeds aan het oplossen en/of verzachten van bestaande problemen en knelpunten bij Vada gewerkt.

Algemene conclusies bij organisatorische maatregelen zijn:

- louter organisatorische maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van knelpunten, ze werken echter slechts voor korte duur en in beperkte mate. Ze laten de noodzaak van het nemen van andersoortige maatregelen onverlet.
- organisatorische maatregelen kunnen van betekenis zijn als aanvulling op andersoortige maatregelen en zijn van belang in overgangssituaties bij het nemen van meer structurele maatregelen.

Fysieke maatregelen op de huidige locatie

Conclusies voor oplossingen voor onderdelen op de huidige locatie:

- *Botenberging*: Op het bestaande terrein dat in gebruik is bij de roeiafdeling is geen duurzame op de toekomstgericht flexibel botenhuis te realiseren. Voor korte en middellange termijn is het knelpunt van de berging van vloot en materialen op te vangen in de noordelijke nooddoorgang, met eenvoudige middelen zou daarvoor een (tijdelijke) botenberging gerealiseerd kunnen worden.
- *Emplacement en vlot*: De meest voor de hand liggende oplossingen zijn onmogelijk gemaakt door de in de directe omgeving van roeiloods en roeivlot aangebrachte jachthavenvoorzieningen. Realisatie van vloten in het havenkanaal kan, indien haalbaar en technisch gezien mogelijk, oplossing zijn. Oplossen van de knelpunten mbt. emplacement, vloten en trappen zijn onmogelijk wanneer de ruimte ten zuiden van het botenhuis voor het uitbreiden van (boten)berging of het realiseren van kleedruimten/sanitair wordt gebruikt.
- *Kleedruimten*: Groei van ledentallen maakt op termijn uitbreiding van kleedruimten/sanitair nodig. Enige mogelijkheid daarvoor lijkt herinrichting van bestaande kleedruimten/sanitair, invalidentoilet, computerruimte/berging haven en werkplaats zeilafdeling. Deze oplossing biedt tevens de mogelijkheid tot realiseren van vluchtroutes en verbeteren van toegangen naar de roeiaccommodatie.
- *Botenwagenberging*: Stalling voor botenwagens is te realiseren tussen kantine en speelplaats.

Algemene conclusies voor de fysieke maatregelen op de huidige locatie zijn:

- Voor de korte termijn zijn maatregelen mogelijk voor het oplossen van het knelpunt van de botenberging.
- Voor (midden)lange termijn vergt het oplossen van de knelpunten aanzienlijke investeringen, die echter niet leiden tot een duurzame situatie voor een roeifdeling die groeit.
- Een duurzame oplossing voor de roeifdeling lijkt onmogelijk te realiseren op de huidige vestigingsplaats.

Evaluatie huidige roeiaccommodatie

1. De meest urgente knelpunten zijn:
 - het gebrek aan capaciteit (bruto) van de botenberging;
 - de kwantitatieve en kwalitatieve staat van trappen en vloten;
 - de beperkte capaciteit van het emplacement, de ruimte voor de hoofddeuren van de roeiloods.
2. Aandachtspunten zijn verder:
 - de veiligheid van de roeiers op het water voor het vlot;
 - de omvang van kleedruimten en sanitair;
 - de ruimte voor het stallen van de botenwagens en het laden ervan.
3. Bij een groeiend ledenbestand neemt aantal en ernst van de knelpunten verder toe.
4. Bij de huidige terreinindeling zijn oplossingen alleen mogelijk via grootschalige herverkeveling en herinrichting van de door de afdelingen gebruikte ruimten.
5. Structurele oplossingen vergen meer ingrijpende maatregelen waarbij het onvermijdelijk is dat ook uitplaatsing van onderdelen van de vereniging in beeld moet komen.

Opties fysieke maatregelen op de huidige locatie en rond haven

De opties voor fysieke maatregelen op de huidige locatie en in de omgeving van de haven die zijn beschouwd en vergeleken zijn:

1. Aanpassing van de huidige accommodatie
2. Nieuwbouw op huidige locatie (met benutting extra verdieping)
3. Nieuwbouw als buur van WSR ARGO
4. Nieuwbouw bij het Stek
5. Nieuwbouw drijvend botenhuis

Voorlopige conclusies zijn:

- Optie 1 is in beeld voor tijdelijke oplossingen dan wel een overgangssituatie naar duurzamer oplossingen
- Optie 2 geeft tijdelijke gebruiksproblemen en lijkt op den duur niet duurzaam vanwege de beperkte ruimte en flexibiliteit op het terrein
- Optie 3 en 4 geven op lange termijn duurzame oplossingen maar vergen veel ambitie en voorbereiding
- Voor Optie 5 geldt hetzelfde als bij Optie 3 en 4. Optie 5 moet vooral in beeld blijven in verband met de discussies met de gemeente Wageningen en Rijkswaterstaat over de haven en als alternatieve inrichting.

Inhoud

1	Inleiding	8
1.1	Opdracht	8
1.2	Aanleiding en probleemstelling	8
1.3	Doelstelling en te nemen stappen	8
1.4	Roeiaccommodatie als systeem	8
1.5	Afbakening van de verkenning	9
2	Schets van de roeiafdeling	11
2.1	Structuur van de vereniging	11
2.2	Ledenbestand	11
2.2.1	Aantal leden	11
2.2.2	Leeftijd leden	11
2.2.3	Herkomst leden	11
2.2.4	Herkomstgebied roeileden	12
2.3	Het roeien bij WSV Vada	12
2.3.1	Typen roeien	12
2.3.2	Verdeling van roeien over jaar en week	12
2.3.3	Roeigroepen	12
2.4	De vloot en haar gebruik	13
2.4.1	Voor leden beschikbare vloot	13
2.4.2	Gebruik vloot, roei-intensiteit bij leden	13
2.5	Conclusies profiel roeiafdeling	15
3	Beschrijving van de roeiaccommodatie	16
3.1	Inleiding	16
3.2	Gebouwen in gebruik bij de roeiafdeling	16
3.3	Directe omgeving van de roeiloods/onderhoudsloods	16
3.3.1	Terrein ten westen van loodsen	16
3.3.2	Terrein ten noorden van loodsen	17
3.3.3	Terrein ten oosten van loodsen	17
3.3.4	Terrein ten zuiden van loodsen	17
3.4	Locatie, dimensionering en functioneren van bestaande voorzieningen	17
3.4.1	Botenberging	18
3.4.2	BerGING riemen en andere materialen	19
3.4.3	Werkplaats	20
3.4.4	Kleedruimten en sanitair	20
3.4.5	Emplacement	21
3.4.6	Trappen, botenlift en vlotten	22
3.4.7	Vaarwater roeiafdeling	22
3.4.8	Toegang, parkeren auto's, fietsen, botenwagens en nutsvoorzieningen	23
3.4.9	Clubhuis (kantine, vergaderruimte)	24
3.4.10	Krachthonk	25
3.4.11	Bak	25
3.5	Slotopmerking	25
4	Knelpunten roeiaccommodatie	26
4.1	Toetsing roeiaccommodatie	26
4.1.1	De vloot	26
4.1.2	BerGING boten, riemen en andere materialen	27
4.1.3	Werkplaats	28
4.1.4	Kleedruimte/sanitair	28
4.1.5	Emplacement	28
4.1.6	Trappen/botenlift en vlotten	29
4.1.7	Vaarwater	31
4.1.8	Toegang tot roeiloods	31
4.2	Samenvattende conclusies bij 250 leden	32
4.3	Doorkijk naar groei tot 350 en 450 leden	33
5	Organisatorische maatregelen	34
5.1	Ledenstop	34
5.2	Spreiding van gebruik over de week	35
5.3	Samenwerking op deelterreinen met WSR Argo	36
5.4	Samenvattende conclusie	38
6	Fysieke maatregelen op de huidige locatie	39
6.1	Inleiding	39

6.2	Verkenning uitbreidingsmogelijkheden capaciteit botenberging	39
6.3	Verbetering emplacement, vloten en trappen	41
6.4	Aanpassing kleedruimte, sanitair	42
6.5	Berging botenwagens.....	42
6.6	Samenvattende conclusies	42
7	Verkenning mogelijkheden buiten huidige locatie	44
7.1	Overzicht van opties	44
7.2	Optimaliseren accommodatie op huidige locatie.....	44
7.3	Nieuwbouw op huidige locatie	44
7.4	Nieuwbouw als buur van WSR ARGO	45
7.5	Nieuwbouw bij 'het stek'	45
7.6	Een drijvend botenhuis.....	45
7.7	Een eerste vergelijking opties	45

Kaart 1	-	WSV Vada Terrein en onderdelen
Kaart 2	-	Opties op huidige locatie en rond de havenkom

NB Enkele bijlagen zijn nog niet toegevoegd, evenmin is op dit moment nog geen aandacht besteed aan mogelijke illustraties, zoals foto's van referentieverenigingen

Figuur 1	-	Relatie tussen roeionderdelen
Figuur 2	-	PM
Figuur 3	-	module voor opties
Bijlage 1	-	Roeiaccommodatie als systeem
Bijlage 2	-	Bootgebruik en vlootontwikkeling
Bijlage 3	-	Rapport commissie meldsteiger

Woordje vooraf:

Roeien met de riemen die je hebtof zou willen hebben?

Als 't niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals 't kan.

Roeien is fantastisch!

En ... VADA heeft het mooiste plekje aan de Rijn in handen!

1 Inleiding

1.1 Opdracht

Het bestuur van de roeiafdeling van WSV Vada heeft aan een ad hoc commissie bestaande uit M.Bloemberg, A.Grashof, H.der Nederlanden, B.Ponsioen en H.van der Voet verzocht om een evaluatie te maken van de roeiaccommodatie van de vereniging, om de eventueel aanwezige knelpunten te inventariseren en om de opties te verkennen voor het oplossen daarvan. Gevraagd is om daarbij rekening te houden met een eventuele verdere groei van het aantal roeileden.

1.2 Aanleiding en probleemstelling

De vraag naar de erkenning moet worden geplaatst tegen de achtergrond van discussies tussen de verschillende gebruikersgroepen in havenkom: roeiafdeling, kantine, jachthaven, kano- en de zeilafdeling binnen WSV Vada en WSR Argo en Rijkswaterstaat daarbuiten. Ze maken op verschillende wijze gebruik van de beschikbare ruimte en hebben uitéénlopende belangen. Ze maken ieder hun ontwikkeling met eigen dynamiek door en hebben, al dan niet expliciet uitgesproken, wensen ten aanzien daarvan. Deze situatie leidt in toenemende mate tot wrijving en conflicten. Door het sterke ad hoc karakter van veel maatregelen en beperkte communicatie daarover zijn emotionele, weinig rationele discussies, niet gebaseerd visies voor de lange termijn het gevolg, laat staan dat deze met elkaar worden gedeeld.

Naast de interne dynamiek binnen WSV Vada en andere bewoners van de havenkom worden deze gebruikers geconfronteerd met een zoekende gemeente. Een gemeente die bezig is met het formuleren van nieuw beleid voor het totale havengebied. Ook WSV Vada wordt in het kader daarvan bestookt met vragen over haar wensen voor de verdere ontwikkeling. Het zijn ook deze vragen die noodzaken tot het ontwikkelen van visies voor de lange termijn. Dit geldt niet alleen voor WSV Vada als geheel maar ook voor de roeiafdeling. De commissie moet daarvoor de eerste stap zetten. Ons beperkend tot de roeiafdeling geldt als probleemstelling voor deze studie derhalve:

Hoe staat de roeiafdeling er momenteel voor, met welke problemen en knelpunten heeft zij te maken en welke maatregelen zijn te bedenken om te komen tot een duurzame ontwikkeling?

1.3 Doelstelling en te nemen stappen

De doelstelling is in het verlengde van het bovenstaande:

Het maken van een toekomstvisie voor de roeiafdeling als basis voor het opstellen van een lange termijn strategie voor een beleid gericht op duurzame ontwikkeling van de afdeling.

Hiervoor is een verkenning van knelpunten en opties nodig.

Bespreking en discussies binnen de roeiafdeling moeten tenslotte leiden tot visie op de toekomst van de roeiafdeling die kan worden benut binnen het kader van WSV Vada en in de contacten met de gemeente.

Stappen die in het kader daarvan worden genomen zijn achtereenvolgens:

- het beschrijven van de roeiafdeling en haar fysieke accommodatie en voorzieningen;
- analyse van bestaande en te verwachten knelpunten;
- het verkennen van maatregelen voor korte en lange termijn;
- het toetsen van voor- en nadelen van deze opties;
- het op basis van een selectie uit de maatregelen komen tot aanzetten voor alternatieve ontwikkelingsrichtingen aan bestuur en leden van de roeiafdeling.

Deze stappen zijn in de hoofdstukken van de notitie terug te vinden.

1.4 Roeiaccommodatie als systeem

Om de roeimogelijkheden bij WSV Vada in kaart te brengen, wordt het gebruiken van de roeiaccommodatie als systeem beschouwd. Een systeem dat in al haar onderdelen moet passen bij het aantal leden en bij het door hen gewenste gebruik. Uitgangspunt is daarbij dat alle schakels in het systeem om te kunnen roeien van belang zijn. Wanneer één van de onderdelen van het systeem onvoldoende capaciteit heeft of niet goed functioneert is het gebruik van de accommodatie als geheel aan beperkingen onderhevig. De factor die in het minimum is, is bepalend voor het mogelijk ontstaan van problemen, dit ondanks eventuele beschikbare kwaliteiten en (over)capaciteit elders in het systeem.

Figuur 1 laat de onderdelen van het systeem zien.

1.5 Afbakening van de verkenning

De analyse richt zich op de roeiafdeling en strekt zich niet uit tot de andere afdelingen van WSV Vada. Er wordt uitgegaan van de status quo binnen WSV Vada van zomer 2006.

Naast de fysieke elementen (vloot, vloten, botenberging, sanitair, fietsenstalling etc.) kan het bij een dergelijke benadering gaan om de organisatorische aspecten van de roeiafdeling (opvang leden, instructie, onderhoud, evenwicht in ledenbestand, proevensysteem en dergelijke). De notitie legt echter het accent op accommodatie/voorzieningen en het gebruik ervan. De organisatorische aspecten van de roeiafdeling blijven buiten beschouwing.

Figuur 1 - Onderdelen van belang bij het realiseren van accommodaties voor roeiverenigingen

water		← →	overgang water oever	← →	botenhuys/ verenigingsaccommodatie			
vaarwater	water in onmiddellijke nabijheid vlot en botenhuis	-> -<	aanleggelegenheid afhankelijk van vaarwater: • vast, • op rails, • drijvend	-> -<	emplacement, manoeuvre ruimte tussen vlot en botenhuis	vloot en riemen botenwagen botenhuis • vast op land • op palen in het water • drijvend	-> -<	plaats voor op/afladen boten
samenhangend netwerk van wateren tbv toeroeien en recreatie roeien	manoeuvre ruimte tbv aanleggen bij voorkomende wind en weersomstandigheden	-> -<			afspoelplaats boten, plaats voor tijdelijk plaatsen riemen	werkplaats bootonderhoud		plaats voor berging botenwagen
oefenbaan	oefenwater jeugd, handicapbaan	-> -<	coachpad	-> -<	ruimte voor toeschouwers, sociale en veiligheidscontrole, terras	kantine, keuken	-> -<	parkeergelegenheid auto's en stalling fietsen
wedstrijd baan			oeververdedigingen			kleedruimten		raster
						wasgelegenheid sanitair		toegang naar openbare weg met voldoende ruime toerit ivm. botentransporten
						krachthok		sociaal en verkeersveilige toegangsroute voor sporters van alle leeftijden
						instructieruimte, vergaderruimte		

Bij het evalueren van de roeiomstandigheden bij WSV Vada richten we ons op de onderdelen die de vereniging min of meer zelf kan beïnvloeden. Zo zal het roeiwater (Havenkanaal en Rijn) niet bij de analyse worden betrokken. Evenmin vindt in dit stadium een verkenning plaats van het beleid van de Gemeente Wageningen, Provincie Gelderland of Rijkswaterstaat. Haalbaarheden komen aan de orde nadat zicht is verkregen op de interne problemen, bestaande wensen en na te streven ontwikkelingen.

2 Schets van de roeiafdeling

2.1 Structuur van de vereniging

Vada is in 1912 ontstaan als Roei-, Zeil- en Canovereniging Vada aan de Nederrijn. Inmiddels is Vada uitgegroeid tot een Watersportvereniging met vier afdelingen. Naast de roeiafdeling zijn er een kano-, zeil- en havenafdeling. De afdelingen hebben een zekere zelfstandigheid, eigen bestuur en budgetrecht binnen de koepel van Watersportvereniging Vada. Alleen de laatste is rechtspersoon. Op deze organisatorische aspecten wordt niet verder ingegaan. Zie daarvoor statuten, huishoudelijke reglementen en verslagen.

2.2 Ledenbestand

2.2.1 Aantal leden

Op 31 juli 2006 had WSV Vada 255 roeileden waarvan 21 roei-jeugdleden, 71 zeilleden waarvan 21 zeil-jeugdleden, 261 havenleden waarvan 1 jeugdlid en 44 kanoleden. Er is sprake van 26 leden die van twee afdelingen lid zijn en 1 van drie.

Rond 1980 wordt in stukken van de vereniging, geschreven in het kader het tot standkomen van de roeiloods van 1983 gemeld, dat het aantal leden van de roeiafdeling dan rond de 100 leden schommelt. In 2003 en 2006, ca 25 jaar later is het aantal roeileden toegenomen tot ca. 250. De groei lijkt zich de laatste jaren te stabiliseren. Het is bestuursbeleid om vanwege knelpunten bij instructie en opvang van nieuwe roeileden geen actieve werving te plegen. Er wordt uitgegaan van een "natuurlijke" aanwas van zichzelf aanmeldende nieuwe leden.

Kwaliteitsverbeteringen en beperkingen in accommodatie/voorzieningen kunnen op de ontwikkeling van het aantal leden van invloed zijn. Bij de groei van het aantal roeileden van 100 naar 250 hebben vernieuwing van roeiloods, uitbreiding van trappen en vloten en uitbouw en vernieuwing van de roeivloot in de afgelopen ca. 25 jaar een belangrijke rol gespeeld. Ervaringen van andere roeiverenigingen met hun ledenontwikkeling na het uitvoeren van vernieuwingen laten vergelijkbare groei van ledenbestanden zien; gesprekken met ondermeer RV Rijnland in Voorschoten, de KRZV De Dordsche in Dordrecht en RV Daventria in Deventer. Er is sprake van verdubbeling van ledental.

Evengoed kunnen knelpunten nu leiden tot ledenverlies en het stabiliseren van het aantal roeileden.

2.2.2 Leeftijd leden

Ten aanzien van de leeftijdsverdeling van de leden van de roeiafdeling het volgende:

1. de groep studerende ontbreekt doordat jeugdleden elders hun vervolgopleiding genieten en als ze blijven roeien stappen ze over naar een studentenroeivereniging w.o. Argo.
2. het aandeel 50-plussers is groot zowel door van het beleid om deze groep aan te spreken en als door de in Nederland en Wageningen e.o. plaatsvindende vergrijzing.
3. de groep uit de studentenverenigingen stromende roeiers ontbrak in het verleden binnen Vada. Gelukkig bestaat deze barrière door kwaliteitsverbetering van de vloot niet meer.

2.2.3 Herkomst leden

Tabel 1 - Herkomst roeileden

	Juni 1979		Maart 2003		Zomer 2006	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Wageningen	64	56	133	54	140	55
Bennekom	19	17	25	10	18	7
Renkum	8	7	8	3	8	3
Rhemen	8	7	11	4	11	4
Ede	1	1	17	8	13	5
Elders	14	12	54	22	65	42
Totaal	114	100	248	100	255	100

Tabel 1 laat niet alleen de groei van het aantal roeileden zien maar ook de plaatsen van herkomst. Het aandeel van Wageningen is stabiel, relatief en absoluut is het aandeel uit Bennekom afgenomen en

dat uit Renkum, Rhenen en Ede in relatieve zin. Het aantal leden van buiten de genoemde kernen is zowel in absolute als relatieve zin sterk toegenomen.

Wanneer we rekening houden met naar de inwonertallen van de omliggende kernen en van het percentage roeiers onder de Wageningse bevolking uitgaan, dan kunnen we de aanwezigheid van een potentiële groeiemarkt in Bennekom, Renkum, Rhenen en Veenendaal vermoeden. Actieve werving binnen het gebied van de WERV (WageningenEdeRhenenVeenendaal) lijkt niet kansloos. Het grote aantal leden dat woonachtig is op grotere afstand kan samenhangen met het instromen van oud-roeileden, vooral van Argo, en hun sociale netwerken.

2.2.4 Herkomstgebied roeileden

Tabel 2 – Herkomstgebied roeileden (afstanden hemelsbreed)

	Zomer 2006		
	Abs.	%	Cumulatief %
0 – 5 km	141	55	55
6 – 10 km	53	21	76
11 – 15 km	45	18	94
16 – 20 km	6	2	96
21 – 25 km	2	1	97
> 25 km	8	3	100
Totaal	255	100	100

Uit de herkomstgegevens van de roeileden is het herkomstgebied van de leden van de roeiafdeling af te leiden. Tabel 2 laat zien dat ca 75% van de leden binnen een cirkel met een straal van 10km woont en ca 95% binnen 20km. In deze gegevens weerspiegelt zich de invloed van de buurverenigingen RZV Jason in Arnhem, De Drie Provinciën in Cuyck, de Leerdamse RV in Leerdam en RZV De Helling in Culemborg.

2.3 Het roeien bij WSV Vada

2.3.1 Typen roeien

Roeien is een activiteit is met een belangrijke sociale dimensie. Binnen de vereniging is sprake van wedstrijdroeien door jeugd en veteranen, van roeien als trimactiviteit om fit te blijven, van recreatief roeien en het maken van kortere en langere tochten zowel binnen het eigen vaarwater als daarbuiten. Het vaarwater bestaat uit het havenkanaal en de prachtige rivier de Nederrijn.

2.3.2 Verdeling van roeien over jaar en week

Er wordt alleen bij daglicht geroeid. Het is het hele jaar mogelijk, maar niet bij vorst, wanneer er ijs ligt, bij mist en (te) harde wind. Seizoenen, zomer- en wintertijd, maken dat er in het gebruikspatroon van vloot en accommodaties fluctuaties optreden. In het winterhalfjaar is er een sterke concentratie op zaterdagmorgen tot ca 14.00 uur, in mindere mate op zondagmorgen tot ca 12.00 uur en op vrijdagmorgen en donderdagmiddag. Ook het jeugdroeien vindt vaak op zaterdagmorgen plaats.

Gedurende het zomerhalfjaar wordt meer gespreid door de week geroeid. Werkenden kunnen bij licht in de avonden roeien. Met name op de woensdagavond is, als gevolg van een “instuif”, dan een piek aanwezig. Het jeugdroeien verschuift in de zomer deels naar vrijdag in de namiddag.

Gedurende het zomerhalfjaar worden er veel dag- en meerdaagse tochten gevaren. In het wedstrijdseizoen is sprake van hogere gebruiksintensiteiten door training voor wedstrijden en roei-ontmoetingen met wedstrijd karakter; de Head of the River Amstel, de Lingebokaal, Elfstedentocht.

2.3.3 Roeigroepen

Kenmerkend voor de roeiafdeling van Vada is het roeien in een aantal grote groepen met een instuif karakter. Daarnaast zijn er kleinere meer op het wedstrijdroeien gespecialiseerde ploegen. De grote roeigroepen gebruiken de accommodatie op min of meer vaste tijdstippen. Ze maken, afhankelijk van de opkomst binnen de groep, gebruik van een kleiner of groter, wisselend deel van de vloot dat voor dit doel voor de betreffende groepen wordt gereserveerd. Losse roeiers, losse ploegen en nieuwe

leden hebben daardoor (soms) moeite om op de spitsuren roeigelegenheid te krijgen. Al dan niet terecht gevoelde historische “rechten” spelen daarbij een rol.

Bij de Fifty-fit groepen (op vrijdagmorgen en donderdagmiddag) is de groepsvorming tot stand gekomen op basis van leeftijd en beschikbaarheid over tijd door de week (niet meer participierend in het werkproces of in deeltijd werkzaam). Er wordt intensief instructie gegeven. Het accent is gelegen op trim- en recreatief roeien. Er worden veel dag- en meerdaagse tochten gemaakt.

Bij de jeugdleden is eveneens sprake van groepsvorming. Deze is echter vooral gebaseerd op de voor deze groep noodzakelijke instructie en begeleiding. De jeugd instructie vindt veelal plaats op zaterdagmorgen/middag en vrijdagavond. De instructietijden zijn gebonden aan de eigen roeitijden van de instructeurs. Efficiënt gebruik van de tijd van de instructeurs is daarbij een belangrijke argument voor de keuze van de instructietijden, naast de beschikbaarheid van de kinderen.

Bij het jeugdroeien wordt het roeivlot intensief gebruikt. De instructie van de jeugd is in de zomer in skiff's en tweetjes en in C-materiaal in de winter. Hij vindt plaats vanaf de kop en vanaf de vloten. Onafhankelijk mag door de jeugd niet op de Rijn worden gevaren.

Een aantal groepen binnen de vereniging houden zich met het (veteranen)wedstrijdroeien bezig.

2.4 De vloot en haar gebruik

2.4.1 Voor leden beschikbare vloot

Tabel 3 - Specificatie vloot ter beschikking van roeileden, situatie zomer 2006

Type	Aantal	Lengte boot (m)	Totaal		Eigendom Vada		
			Totaal aantal roeiplaatsen	Lengte totaal (m)	Aantal	Roeiplaatsen	Lengte totaal
Skiff	12	7,5	12	90	10	10	75
C-1	2	7,5	2	15	2	2	15
Enkel wherry	1	8	1	8	-	-	-
Gladde twee	7	10	14	70	7	14	70
C-2	4	9	8	36	4	8	36
Dubbel wherry	4	8	8	32	3	8	24
C-3	1	10	3	10	1	3	10
Gladde vier	4	13	16	52	4	16	52
C-4	5	11	20	55	4	16	44
Gladde acht	2	18	16	36	2	16	36
Totaal	42	-	100	404	37	91	362

In het totaal hebben Vada-leden de beschikking over 100 roeiplaatsen. De totale lengte van vloot is 404m. Binnen de vloot zijn naast oefen- en recreatieboten, wedstrijdboten aanwezig. Het grootste deel van de vloot is eigendom van de vereniging, 37 boten met 91 roeiplaatsen. Door leden zijn de volgende boten ter beschikking van de vereniging gesteld voor gebruik door leden: 1 C4, 1 dubbel wherry, 1 enkel wherry en 2 skiffs. In deze notitie vindt geen nadere analyse van de vloot plaats.

2.4.2 Gebruik vloot, roei-intensiteit bij leden

De gegevens over bootgebruik en vlootontwikkeling zijn in 2005/2006 in de vergadering van de roeiafdeling aan de orde geweest. De gegevens daarvan zijn opgenomen in bijlage 2. In de volgende paragrafen worden gegevens daaruit samengevoegd met historische gegevens uit het jubileumboekje van de vereniging. Alle gegevens zijn uiteindelijk ontleend aan de gegevens uit het afschrijfboek. Deze cijfers zijn zo betrouwbaar als het afschrijven plaatsvindt. De gegevens zijn dan ook een onderschatting van het gebruik. Ook het gebruik van de boten buiten Wageningen in het kader van tochten en wedstrijden is maar ten dele in de gegevens is terug te vinden en is ongelijksoortig. Tabel 4 en 5 geven een beeld van het gebruik van de vloot bij de interpretatie ervan moet met genoemde beperkingen rekening gehouden worden.

De gegevens in de tabellen laten een toename van het aantal afvaarten zien. Tussen 1973 en 2005 is tenminste sprake van een verdubbeling van het aantal afvaarten. De tabellen laten fluctuaties in het gebruik van de verschillende typen boten zien. Deze zijn het gevolg van beschikbaarheid boten (optredende schades, aanschaf van nieuwe boten en het intensieve gebruik dat direct na aanschaf

vaak volgt), van het vigerende instructiebeleid (het geven van instructiecurssussen en de vorm waarin dat geschiedt; skiffinstructie aan nieuwe leden versus instructie in C-materiaal), de samenstelling van het ledenbestand (veel of weinig jeugdleden) en de belangstelling van de leden.

Weersomstandigheden kunnen sterke invloed hebben door het optreden van vorstperioden, perioden met hoogwater, koude, natte, winderige seizoenen.

“De laatste vier jaar bootgebruik laat een aantal duidelijke trends zien” aldus de materiaalcommissaris op basis van de gegevens over de periode 2002 tot en met 2005. “Er is een gestage afname in het gebruik van de achten en gladde vieren, welke gecompenseerd wordt door een gezonde groei in het gebruik van de C2+ en C4+. Het zou interessant zijn deze trend te vergelijken met de leeftijd en roeiervaring van de leden. Verder neemt het boordroeien 8+, 4+, C4+, C2+ en 2- een bescheiden, doch vrij constante, plaats in op onze vereniging, terwijl de beschikbare vloot qua roeiplaatsen aan alle wensen van de boordroeiers kan voldoen in de komende jaren”. En verder:

“Het gebruik van de wherry's is niet opgenomen in de dagelijkse statistiek, wat niet wil zeggen dat dit bij een groot deel van de leden, zeer geliefd boottype, weinig gebruikt zou worden. Integendeel, vooral in het zomerseizoen zijn de wherry's vrijwel wekelijks permanent afgeschreven. Vooralsnog is de roeiplaatsen capaciteit van de twee K- en de twee houtenwherry's toereikend, overigens moet toekomstige uitbreiding in relatie gezien worden van de algehele ruimteproblematiek in de roeiloods”.

Ter toelichting: de conclusies van de materiaalcommissaris in de vorige citaten zijn gebaseerd op de cijfers van de afgelopen 4 jaar. In tabel 4 en 5 zijn aan deze gegevens de cijfers van 1973 en 1986 toegevoegd. Een langer tijdsperspectief is daardoor beschikbaar. De getrokken conclusies met betrekking tot het gebruik van het C-materiaal moeten op basis daarvan worden gerelativeerd. Na een zeer omvangrijk gebruik van het C-materiaal in 1986, is in 2002-2005 sprake van geringer gebruik en een relatieve toename van het gebruik van het gladde materiaal. Het gebruik over de lange termijn wijzigt zich onder invloed van het beschikbaar komen van een meer diverse en kwalitatief betere vloot; naast oefen- en toermateriaal, nu ook specifieke wedstrijdboten voor zowel boord- als dubbelroeien.. Op basis van de gebruiksggegevens vinden in de loop van de jaren aanpassingen in de vloot plaats.

Tabel 4 – Samenstelling vloot en gebruik ervan (abs.)

Type	1973		1986		2002		2004		2005	
	Aantal boten	Aantal afvaarten	Aantal Boten	Aantal afvaarten	Aantal boten	Aantal Afvaarten	Aantal boten	Aantal afvaarten	Aantal boten	Aantal afvaarten
Acht	-	-	1	42	3	120	3	77	2	59
Gladde vier	1	53	1	65	2	237	2/3	193	4	167
Gladde twee #			3	157	7	443	7	386	7	343
Gladde skiff #	1	66	6	627	8	695	11	718	12	796
C4*	3	347	3	322	4	486	5	544	5	580
C2*	1	64	3	547	3	364	4	359	4	413
C1*	1	94	1	60	1	104	2	156	2	134
Wherries**	3	317	3	51	-	-	-	-	-	-
Totaal	10	1213	21	1913	23	2449	27/28	2433	30	2492

*incl overnaads; ** tochten grotendeels buitenbeschouwing # inclusief jeugdmateriaal

Tabel 5 – Samenstelling vloot en gebruik ervan (index 1986=100)

Type	1973		1986		2002		2004		2005	
	Aantal boten	Aantal afvaarten	Aantal Boten	Aantal afvaarten	Aantal Boten	Aantal Afvaarten	Aantal boten	Aantal afvaarten	Aantal boten	Aantal afvaarten
Acht	-	-	1=100	42=100	300	286	300	183	200	140
Gladde vier	100	81	1=100	65=100	200	365	200/300	297	400	270
Gladde twee #	-	-	3=100	157=100	233	282	233	246	233	218
Gladde skiff #	16	11	6=100	627=100	133	111	183	115	200	127
C4*	100	347	3=100	322=100	133	151	167	169	167	180
C2*	1	64	3=100	547=100	100	67	133	66	133	76
C1*	1	94	1=100	60=100	100	173	200	260	200	223
Wherries**	100	317	3=100	51=100	167	-	167	-	167	-
Totaal	58	63	21=100	1913=100	110	128	129/133	127	143	130

In het verleden zijn op basis van de afschrijfboeken verdergaande analyses gemaakt om een indruk te krijgen van de frequentie waarmee leden de vloot gebruiken. Een aantal van deze gegevens zijn vastgelegd in het “rapport roeisport RZM Vada” van de roeicommissie van Vada uit maart 1980, geschreven om subsidie bij de gemeente Wageningen voor de bouw van de roeiloods van 1983 los te krijgen. Deze gegevens geven een van jaar tot jaar wisselend beeld van het totaal aantal afvaarten en uitéénlopende gemiddelde roeifrequenties per roeilid zien, zie tabel. Vergelijking met meer recente gegevens zou interessant zijn. Gegevens daarvoor zijn echter niet te achterhalen. Het als ploeg onder ploegenamen of met louter voornamen inschrijven van boten maakt een dergelijke analyse onmogelijk.

Niet onderzocht is de lengte van de roeibeurten. Het vraagt nadere analyse van de afschrijfboeken. Iets waarvan is afgezien vanwege de hoeveelheid werk en de onbetrouwbaarheid van de afschrijfboeken in deze. De indruk bestaat echter dat de tijd die ploegen op het water zijn toeneemt. In het verleden roeiden ploegen vooral heen en weer naar Lexkesveer, d.w.z. dat ze ca. 1 uur op het water waren. Nu wordt door veel ploegen verder en dus langer gevaren. Van invloed hierop is de toename van het gladde roeien, deelname aan wedstrijden en ontmoetingen met wedstrijd karakter (denk aan de Elfstedentocht). Het kan leiden tot toenemende concurrentie om boten met name op de spitsuren en tot beperking van het aantal roeiers dat bij een gegeven botenbestand aan zijn trekken kan komen.

Tabel 6 – Roei-intensiteit van leden in de periode 1973-1979

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Aantal afvaarten	1215	1539	1610	1827	1803	1348	1569
Aantal roeibeurten	2807	3574	3767	3702	3245	2306	3745
Aantal roeibeurten/lid	20	29	31	29	26	20	31

2.5 Conclusies profiel roeiafdeling

De volgende conclusies zijn te trekken:

- het aantal roeileden is stabiel na een snelle groei in het laatst van de vorige eeuw;
- er is sprake van een zeer belangrijke groep ouderen, hun aandeel neemt toe;
- de constatering dat ouderen tot op hoge leeftijd doorroeien, de ontgroening en de vergrijzing in Nederland in het algemeen en in de WERV in het bijzonder, maakt dat bij het ontwikkelen van een beleid voor de roeiafdeling met deze groep rekening moet worden gehouden;
- actief wervingsbeleid voor het aantrekken van nieuwe roeileden wordt kansrijk geacht;
- hiervoor is het weghalen van [eventuele] belemmeringen in de accommodaties voorwaarde.
- er wordt in de roeiafdeling zowel op het eigen vaarwater als daarbuiten intensief geroeid. Zowel typisch recreatieve, trim als activiteiten met wedstrijd karakter komen voor. De samenstelling van de vloot is aan dit veelzijdige karakter aangepast;
- kenmerkend is dat er binnen de roeiafdeling in grotere en kleinere groepen geroeid wordt. Pieken in het gebruik treden op donderdagmiddag, vrijdag en zaterdagmorgen op.
- de indruk bestaat dat de tijd die men tijdens een roeibeurt op het water is toeneemt waardoor de concurrentie om de gunstige roeitijden en de geliefde boten toeneemt.
- voorgaande conclusie geldt des te meer wanneer men zich realiseert dat de (jeugd)instructie door de tijdstippen waarop de instructeurs beschikbaar zijn eveneens sterk aan de piekuren zijn gebonden en de instructie zich ook op en nabij het roeivlot afspeelt.
- VADA roeit op de Nederrijn en geniet van deze prachtige plek aan de rivier.

3 Beschrijving van de roeiaccommodatie

3.1 Inleiding

De roeiaccommodatie is geanalyseerd voor de situatie van zomer 2006. Kaart 1 (zie bijlage) laat het terrein van WSV Vada en haar naaste omgeving zien. Het terrein ligt op een landpunt omsloten door Nederrijn, Havenkanaal en Jachthaven. Het terrein wordt ontsloten via de toegangsweg "Jachthaven" vanaf de Rijndijk.

Het maaiveld van de kop ligt tussen de 10m en ruim 12m boven NAP en is, hoewel het terrein geheel in het winterbed van de Nederrijn ligt grotendeels hoogwatervrij.

We vinden op de kaart (kaart 1, zie bijlage) binnen de begrenzing van het door WSV Vada gebruikte terrein incl. water:

- a) havenkom, inclusief steigers en vaar/manoeuvrerruimte;
- b) clubhuis;
- c) roeiloods;
- d) onderhoudsloods roei- en zeilafdeling;
- e) twee werkloodsen van de jachthaven;
- f) kanoloods;
- g) afsputplaats en kraan;
- h) wal ligplaatsen zeilboten;
- i) trailerhelling;
- j) toegang, parkeerterrein;
- k) ruimten rondom de roeiloods.

De roeiafdeling is geconcentreerd op de uiterste punt van het terrein en het omliggende water van Havenkanaal en Jachthaven, (a, c, d en k op kaart 1).

In deze ruimten moeten de verschillende accommodaties/voorzieningen (in het vervolg functies) voor het roeien hun plek vinden. Ze zijn nodig om het als systeem te beschouwen roeien te laten functioneren.

Ruimten en functies vallen niet 1 op 1 met elkaar samen. Sommige ruimten hebben voor meer functies betekenis, soms is sprake van reserveruimte of onbestemde marges. Alvorens het roeisysteem in zijn onderdelen uitéén te rafelen en te bespreken, wordt in verband daarmee eerst een overzicht gegeven van de gebouwen (c en d op kaart 1) in paragraaf 3.2 en de ruimten daaromheen (k op kaart 1) in paragraaf 3.3. In 3.4 worden de functies en hun ruimtebeslag en functioneren beschreven.

3.2 Gebouwen in gebruik bij de roeiafdeling

Roeiloods, onderhoudsloods en clubhuis vormen bouwkundig één geheel, (b, c en d op kaart 1). Zowel roeiloods als onderhoudsloods zijn grotendeels bij de roeiafdeling in gebruik. Het clubhuis staat ten dienste van de vereniging als geheel. Tussen clubhuis enerzijds en roeiloods/onderhoudsloods anderzijds, is geen doorgang anders dan via de pergola voor de westgevel van de roeiloods.

De afmetingen van de roeiloods zijn 12 x 29 m. en van de onderhoudsloods 4 x 23 m. De oriëntatie van de loods globaal noordwest – zuidoost.

De roeiloods/onderhoudsloods bieden ruimte aan de volgende functies: botenberging, kleedruimten, sanitaire ruimten (douches en wc's), onderhoudswerkplaatsen, opbergkamer, krachthonk, invalidentoilet, berg/computerruimte en een opbergzolder.

De roeiloods is niet geïsoleerd, noch de wanden noch het dak.

De roeiloods heeft twee identieke schuifdeuren in de oostgevel. Ze geven toegang tot twee gangpaden. In de westgevel geven schuifdeuren toegang tot het noordelijk gangpad. In de westgevel zijn toegangen naar invalidentoilet en berg/computerruimte.

De onderhoudsloods heeft toegangen aan zowel oost als westzijde.

Naast de roeiafdeling maken de zeil- en havenafdeling van ruimten in beide gebouwen gebruik.

3.3 Directe omgeving van de roeiloods/onderhoudsloods

De directe omgeving van de roeiloods wordt, behalve door de taluds van Jachthaven en Havenkanaal, bepaald door clubhuis, onderhoudsloodsen en installaties van de jachthaven (havenkraan, brandstofvoorziening, toegangsbrug naar meldsteiger en havenkantoor). De vier ruimten naast de bebouwing worden in de volgende paragrafen omschreven. Zie ook kaart 1 (bijlage)

3.3.1 Terrein ten westen van loodsen

Op het terrein ten westen van de loods is het betegelde toegangspad naar roeiloods en clubhuis. Het pad is deels voorzien van een overkapping. Werkplaats zeilafdeling, invalidentoilet en berg/computer-ruimte hebben hun toegangsdeur langs dit pad. Verder liggen er: de oprit naar de grote deuren van het noordelijke gangpad van de roeiloods; brandstoftanks; technische installaties van de havenkraan; afsputplaats; put van het rioleringsysteem; een mededelingenbord. Tussen al deze voorzieningen door ligt de (nood)doorgang langs de noordkant van de bebouwing naar het terrein ten oosten van de roeiloods.

Het terrein is, voor zover er geen bouwwerken, verhardingen en installaties staan, groenvoorziening. Het wordt aan de westzijde begrensd door de verharding van het afsputplateau onder de hijskraan/toegangsweg naar steigers, trailerhelling en "scheve"loods (werk/opslagloods van de haven).

Afstand roeiloods tot aan verharding:	7,5m
Breedte oprit naar achterdeur roeiloods:	2,65m
Breedte toegang naar nooddoorgang:	4,5m
Kortste afstand tussen roeiloods en bovengronds bouwwerk	3,5m

3.3.2 Terrein ten noorden van loodsen

Het terrein tussen talud en roeiloods is (betegeld) toegangspad en (onverharde) nooddoorgang naar het terrein ten oosten van de loods. In noodgevallen kunnen auto's naar de andere zijde van het gebouw (ziekenauto, brandweer etc). Het zelfde geldt voor onderhoudsmachines. De ruimte wordt ook gebruikt als doorgang voor botenwagens. In de doorgang zijn na de bouw van de roeiloods brandstofpomp geplaatst, is de toegang ontstaan naar meldsteiger/drijvend havenkantoor en is een hoog boven het maaiveld uitstekende afvoerput geplaatst.

Breedte betegelde voetpad:	1,2m
Breedte doorgang tussen roeiloods en talud:	5m
Nauwste doorgangspunt	4,2m

3.3.3 Terrein ten oosten van loodsen

De ruimte ten oosten van de roeiloods is betegeld en wordt begrensd door de taluds naar Jachthaven en Havenkanaal. De noordzijde geeft toegang tot trappen/botenlift en roeivlot, aan de westzijde zijn de toegangsdeuren van de roeiloods en van de werkplaats van de roeiafdeling. Er zijn lieren voor de vloten, een waterleidingput en kraan met slang voor het afsputten van boten, er staat een bank tegen de roeiloods en een vlaggenmast in de bovenzijde van het talud van het Havenkanaal.

Het voorterrein is driehoekig.

Direct langs de voorgevel van de roeiloods is het voorterrein:	ca 21,5m
De grootste afstand tussen loods en bovenzijde talud aan de punt is:	ca 23m
Afstand talud tot noordelijke toegangsdeur:	ca 21,5m
Afstand talud tot zuidelijke toegangsdeur:	ca 15m
Afstand waterkraan roeiloods	10,75m
Afstand vlaggenmast roeiloods	15,4 m
Breedte bovenzijde trappen:	ca. 17m

Maaiveldhoogte van het voorterrein varieert van 10 tot 11 m boven NAP.

3.3.4 Terrein ten zuiden van loodsen

Dit deel van het terrein wordt begrensd door roeiloods, onderhoudsloods, clubhuis en Havenkanaal. Tussen clubhuis en onderhoudsloods zijn de inmiddels niet meer functionerende bezinkput en septic-tank gelegen. Door de verspringende bebouwing is het terrein onregelmatig van vorm. De denkbeeldige verbindinglijn tussen de hoeken van roeiloods, onderhoudsloods en clubhuis is de grens van het bouwperceel in het bestemmingsplan (parallel aan bovenzijde talud Havenkanaal). Het terrein was aanvankelijk ook bedoeld als kampeerplek voor passanten met roeiboot of kano. Inmiddels is de ruimte ten dele betegeld, in gebruik als pad naar het terras bij het clubhuis en als stallingsplaats van botenwagens.

Afstand tussen terug geplaatste voorgevel van onderhoudsloods en gevel roeiloods	ca 4,5m
Kortste afstand hoek roeiloods en hoek onderhoudsloods tot talud Havenkanaal	ca 7m
Grootste afstand van voorgevel onderhoudsloods tot bovenzijde talud Havenkanaal	ca 16m

3.4 Locatie, dimensionering en functioneren van bestaande voorzieningen

In de ruimten die de roeiafdeling ter beschikking staan (bebouwd en onbebouwd) moeten de volgende functies een plaats krijgen (zie ook kaart 1, bijlage).

- 1) Botenberging;

- 2) berging riemen en andere materialen;
- 3) werkplaats;
- 4) kleedruimten, sanitair;
- 5) emplacement;
- 6) trappen/botenlift en vloten;
- 7) vaarwater;
- 8) toegang, parkeren auto's, fietsen, botenwagens en nutsvoorzieningen;
- 9) clubhuis (kantine, vergaderruimte);
- 10) krachthok;
- 11) bak.

Ze worden in de volgende paragrafen achtereenvolgens aan de orde gesteld.

3.4.1 Botenberging

Botenberging is de hoofdfunctie van de roeiloods. De loods heeft twee gangpaden van 2m met aan beide zijden van de gangpaden stellingen van 2m. Het noordelijke gangpad is 29m, het zuidelijke 15m. De rest van de ruimte in de zuidelijke helft van de roeiloods heeft als functies kleedruimten, sanitair, opslag roeimaterialen (o.a. op een opbergzolder), invalidentoilet en berg/computerruimte. De ruimten voor beide laatste functies zijn niet toegankelijk vanuit de roeiloods en niet in gebruik bij de roeiafdeling. Hier is verder de functie als botenberging aan de orde.

Voor het bergen van de boten zijn in de roeiloods stellingen aanwezig. Deze zijn vervaardigd van steigerbuis, ze zijn verstelbaar en demontabel. Om redenen van stabiliteit zijn de stellingen bevestigd aan de dakgordingen, oostgevel en muren van kleedkamers/sanitair en zijn met stangen met elkaar verbonden. De stellingen zijn niet voorzien van uitrijdbare oplegarmen. Bij het gereedkomen van het eerste deel van de roeiloods in 1983 is uitgegaan van standaard hoogte van 4 boten boven elkaar, op respectievelijk 0m, 0,8m, 1,4m en 2,0m boven de vloeroppervlakte. Sindsdien zijn de stellingen aangepast. Om de groei van de vloot op te vangen zijn de volgende maatregelen genomen:

- tussenruimte tussen de boven elkaar gelegen boten is verkleind;
- het aantal lagen is van 4 naar 5 en 6 boten boven elkaar vergroot;
- verrijdbare skiffstellingen zijn gebouwd waardoor boten met onderlinge overlap (in lengte richting) in de loods zijn te leggen.

Ondanks deze verdichting zijn niet alle boten in stellingen op te bergen.

Inmiddels:

- ligt materiaal op de dwars stangen in de nok van de loods (single wherry);
- liggen de dubbel wherry's op verrijdbare wagens grotendeels in het noordelijke gangpad;
- wordt de werkloods vaak eveneens als botenberging benut.

Ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van beide gangpaden als botenberging zijn de volgende opmerkingen te maken.

- De bruikbaarheid van de noordstelling in het noordelijke gangpad is niet optimaal door een inspruing in de wand van de roeiloods van ca 1m x 4m. Dit is een gevolg van de locatie van de brandstoftank van de jachthaven bij het verlengen van de roeiloods van 21m naar 29m een aantal jaren geleden. Aan de voorzijde van de noordstelling wordt de restruimte gebruikt voor het bergen van roertjes en zwemvesten, plaatsen van schragen en van ander materiaal.
- De ruimte voor de zuidstelling van het noordelijke gangpad wordt (achterin) beperkt door de trap naar de opbergzolder boven de kleedkamers. Voorin zijn riemenrek, lessenaar en materiaalopslag beperkende factoren in de gebruiksmogelijkheden als botenberging. Totaal gaat het daarbij om ca. 5m. Om in de overblijvende ruimte toch zo veel mogelijk boten neer te kunnen leggen is het vaste stramien van de stellingen doorbroken (eenheden van 6m breedte: 2m stelling, 2m gangpad en 2m stelling). De middenstelling tussen sanitairblok en oostgevel van de roeiloods is ca 1m naar het zuiden verplaatst. Hierdoor kunnen in het noordelijke gangpad boten met een overlap worden neergelegd. De stelling naast de kleedkamer en het sanitair is daarvoor vervangen door twee verrijdbare stellingen voor oefen- en gewone skiffs.
- De effectieve stellinglengte langs de zuidmuur van het zuidelijke gangpad is ca 13m door de toegangsdeur naar de werkloods en door opslag van diverse materialen (achterin: reserve kleding, EHBO-trommel, schoonmaakmiddelen; voorin: schragen, brandblusser, bedieningshandels van lieren, materiaal botenlift).
- De ruimte voor de middenstelling in de zuidelijke gang is beperkt door riemenrek, afschrijflessenaar/ prikbord/schoonmaakdoeken/opslag reservebankjes, touw, stootwillen e.d.

Tabel 7 - Specificatie van aanwezige stellingen

<i>Stelling aantal lagen en globale lengte</i>	<i>Totaal aanwezige lengte (m)</i>
4 lagen van ca 12m	48
5 lagen van ca 11m	55
5 lagen van ca 11m	55
5 lagen van ca 9m	45
5 lagen van ca 9m	45
4 lagen van ca 18m	72
4 lagen van 9m	36
Beschikbare stellingen totaal	Ca 356
Niet in stellingen:	
In gangpaden en nok 4 boten van 9m	36
In onderhoudsloods 1 boot van 10m	10
Lengte boten buiten stellingen totaal	46
Totaal stellingruimte nodig voor huidige vloot	402

3.4.2 *Berging riemen en andere materialen*

Om te kunnen roeien is naast de opslag van de vloot opslag van andere materialen nodig. De belangrijkste daarvan zijn:

Riemen

Bij de boten die de leden ter beschikking zijn tenminste 1 en in sommige gevallen 2 sets riemen aanwezig. Daarnaast zijn er reserve riemen en oude houten riemen. Een beperkt aantal leden beschikt over een eigen riemen. Voor de opslag van de riemen is een riemenrek van steigerbuis ter beschikking in het verlengde van de middenstelling bij de ingang van de roeiloops (deze locatie is bepaald door de voor de riemen benodigde hoogte). Het rek heeft 2 x 14 ophangvakken en daarmee heeft niet iedere boot een eigen riemenvak. De riemen horend bij de oefen- en recreatieboten en bij het gladde materiaal hangen zoveel mogelijk ieder aan één zijde van het riemenrek. De privé riemen hebben geen duidelijke eigen plek in de loods. Reserve en oude riemen liggen op de opbergzolder boven kleedruimten/ sanitair. De afmetingen van het betreffende rek inclusief gangpaden zijn: 4m x 3,5m.

Afschrijfboek en berging van kleine materialen

De ruimte aan één zijde van het rek wordt tevens voor lessenaar van afschrijfboek en opslag van kleine materialen benut. Tegen het riemenrek is verder een opbergrek geplaatst en er zijn mededelingenborden opgehangen.

Riggers

Riggers van afgeriggerde boten, extra sets riggers, reserve en oude riggers hebben geen duidelijke plaats. Ze zijn te vinden op de opbergzolder en opgehangen aan de wanden van de roei- en onderhoudsloods.

Roeren

C-materiaal en wherry's beschikken over losse roeren. In het totaal gaat het momenteel om: 13 roertjes. Voor de roertjes is direct naast de hoofddeur een rek ter beschikking waar niet voor ieder roer (meer) een eigen plaats beschikbaar is. De roertjes van de wherry's bevinden zich in de werkplaats van de roeifdeling.

Schragen en singels

Schragen en singels zijn nodig voor het neerleggen van boten, om ze klaar te maken voor het roeien, om ze schoon te maken er na, om boten aan- en af te riggeren en reparaties te verrichten, dit zowel thuis als elders tijdens wedstrijden. Ze worden in de praktijk neergezet in restruimten bij de ingangen van de roeiloops.

Zwemvesten

Binnen de vereniging geldt als regel dat gedurende het winterseizoen stuurlieden een zwemvest moeten dragen. Er zijn in verband daarmee zwemvesten ter beschikking voor de 17 boten met een stuurplaats. Ze hangen net als de roertjes bij deur in het noordelijke gangpad.

Toermateriaal

Voor het maken van tochten zijn peddels, roeren, pikhaken, landvasten, stootwillen, waterpompjes, hoosvaten etc ter beschikking. Het is zoveel mogelijk bij elkaar in een kist en aan haken/rekken in werkloods van de roeiafdeling opgeborgen.

Materiaal botentransport

Voor het vervoer van boten naar tochten en wedstrijden is binnen de vereniging een drietal botenwagens ter beschikking, daarnaast worden boten met botenwagens van derden vervoerd. Voor het vervoer zijn behalve singels als andere materialen ter beschikking. Onderdelen van de botenwagen voor het toermateriaal zijn opgeborgen werkloods, singels voor het vastbinden van boten zijn opgeborgen in kastjes bij het afschrijfboek. Gereedschapskisten voor toertochten en wedstrijden hebben een plek in de onderhoudsloods.

Schoonmaakmiddelen

Twee soorten schoonmaak middelen zijn binnen de roeiafdeling voorhanden. Droogdoeken en sponsjes voor het schoonmaken van de boten hebben hun plek bij de deur van het noordelijke gangpad en huishoudelijke schoonmaakmiddelen bij de kleedruimten/sanitair.

Materiaal voor het houden van kampen (o.a. kookspullen), het versieren van boten en het aanpassen van boten voor de "Elfstedentocht" zijn opgeborgen op de opbergzolder.

Kleding

Droge kleren voor drenkelingen zijn geborgen in kisten bij de kleedruimten. Gevonden voorwerpen hebben geen duidelijke plaats in de roeiloods. Ze hangen ten dele bij en rond het afschrijfboek, ten dele tegen een muur van de roeiloods en in de kleedruimten. De scheiding tussen de reserve kleding voor drenkelingen en de gevonden voorwerpen is onduidelijk.

Overig

Materiaal bijvoorbeeld voor het bouwen en aanpassen van stellingen, hout etc is zowel op zolder als achter boten en in kasten in de werkloods te vinden.

De specifieke opslagzolder boven kleedruimte/sanitair is verder krachthonk (3 roeiergometers) en winterberging van de jeugdzeilbootjes

Opslag van materiaal vindt zoals uit het voorgaande blijkt sterk verspreid in roei- en werkloods plaats. De aanvankelijk voor het bergen van materialen gereserveerde ruimten zijn ondermeer door de groei van de vloot steeds verder onder druk komen te staan. Het gevolg daarvan is dat restuimte in de roeiloods overal voor opslag wordt gebruikt. Het is de vraag of onvoldoende specifieke berguimte reden is van onvoldoende structurering.

3.4.3 Werkplaats

De onderhoudsloods is tegen de voormalige buitenwand van de roeiloods aangebouwd. Hij beschikt over ramen in de zuidmuur. Hierin zitten luiken voor luchtverversing. De vloer is niet vloeiend dicht (straattegels in zandbed). Het grootste deel van deze onderhoudsloods is in gebruik als werkplaats van de roeiafdeling. Deze werkplaats is voorzien van primitieve afzuiginstallatie, werktafel (7,5m x 0,8m), ingebouwde kast [bestemd voor opslag van brandbare verf en oplosmiddelen] en twee grote losse kasten. Er is een watertappunt en uitstortgootsteen aanwezig. In de ruimte zorgen cv-radiatoren voor basisverwarming. De verwarming is gekoppeld aan de verwarmingsinstallatie in het clubhuis. Door het niet geïsoleerd zijn van de tussenwand van werk- en roeiloods is vooral in de winter de temperatuur maar in beperkte mate te beheersen. De werkplaats beschikt over een schuifdeur aan de oostzijde en een deur naar de roeiloods. De tussendeur tussen werkplaatsen van roei- en zeilafdeling is op uitdrukkelijke wens van de zeilafdeling niet meer in gebruik. Hiermee is een vluchtroute vanuit zowel werkplaats-roeien als de kleedruimten in de roeiloods buiten gebruik geraakt.

De werkplaats van de zeilafdeling wordt niet verder beschreven.

- Afmetingen werkplaats roeiafdeling: ca 14,2m x 3,8m

3.4.4 Kleedruimten en sanitair

In de roeiloods zijn aan eind van het zuidelijke gangpad de heren- en de dameskleedkamer. Deze kleedruimten hebben ieder de beschikking over een toilet en een wastafel met twee wasbekkens. De heren doucheruimte heeft vier douchekoppen de damesdoucheruimte drie.

De kleedruimten zijn voorzien van wandhaken en losse banken. De vloeren en plinten zijn betegeld en de muren met planken betimmerd. De kleedruimten zijn centraal verwarmd.

De doucheruimtes zijn betegeld, toilet is voorzien van prefab afscheiding en deur. Het sanitair heeft van warm en koud water en centrale verwarming.

De warmwatervoorziening en warmte voor de CV radiatoren wordt geleverd door de installatie in het clubhuis. De vuilwaterafvoer gaat via de gemeentelijk riolering.

De toegang naar kleedruimten en sanitair is alleen mogelijk via zuidelijke deur en gangpad van de roeiloods. Er zijn geen vluchtdeuren vanuit kleedruimten/sanitair direct naar buiten.

- Afmeting herenkleedruimte: 5,75m x 2,7m = ruim 15m²
- Afmeting herendoucheruimte: ca 2m x 4,5m (globaal, in/verspringen muren)
d.w.z ruim 10 m² inclusief toilet
- Afmeting herentoilet: 1,5m x 0,8m
- Lengte aflegruimte banken heren kleedkamer: ca 10m

- Afmeting dameskleedruimte: 5,75m x 2,7m = ruim 15m²
- Afmeting damesdoucheruimte: ca 2m x 4,5m (globaal, in/verspringen muren)
d.w.z. ruim 10m² inclusief toilet
- Afmeting damestoilet: 1,5m x 0,8m
- Lengte aflegruimte banken dames kleedruimte: ca 10m

3.4.5 Emplacement

De betegelde ruimte ten oosten van de roeiloods heeft de functie van emplacement. Het is het draaipunt waar boten vanuit de loods gereed worden gemaakt om in het water gebracht te worden en omgekeerd om boten die na het roeien uit het water worden gehaald schoon te maken voor het opbergen ervan in de stellingen in de roeiloods. Het emplacement is de buffer voor ploegen die met hun boot moeten wachten om via trappen en vlot naar het water te kunnen gaan. Op het emplacement worden boten aan- en afgeriggerd, vindt klein onderhoud plaats en worden botenwagens op- en afgeladen. Om deze functie te kunnen vervullen geeft het emplacement aan de noordzijde toegang tot trappen/botenlift en roeivlot, aan westzijde zijn de toegangsdeuren van roeiloods en werkplaats en bovendien komt de (nood)doorgang langs de noordzijde van de roeiloods op het emplacement uit. Van belang is om te constateren dat trappen en vloten niet zijn gelegen in het verlengde van de gangpaden van de roeiloods. Om boten in het water te brengen moet daardoor steeds met de boten een bocht van 90 graden worden gemaakt.

Voor de bediening van de vloten zijn lieren op het emplacement aanwezig. Er is een waterleidingput en kraan met slang voor het afsputten van boten. Aan de bovenzijde van het talud, aan de kant van het Havenkanaal, is de vlaggenmast geplaatst.

Behalve draaipunt voor het te waterbrengen van de boten, fungeert de ruimte als centraalpunt voor de roeiactiviteit. Leden ontmoeten elkaar voor en na het roeien en het is de plaats waarvandaan instructie vanaf de wal plaats vindt. Roeiploegen wachten er op het terugkomen van ploegen om boten over te kunnen nemen. Reden daarvoor is dat er geen directe visuele relatie is tussen clubhuis en toegang naar de roeiloods, roeivlot en roeiwater. Hierdoor heeft het emplacement zijn centrale rol gekregen. Tekenend daarvoor is dat in de loop van de tijd een aantal banken op en rond het emplacement een plaats hebben gekregen.

Bij roeiwedstrijden ligt de finish in het Havenkanaal ter hoogte van het emplacement. De hoge ligging t.o.v. het stuwpeil laat het als finishtribune functioneren. Het emplacement is op die momenten de ruimte waar het "rand"gebeuren van barbecues, prijsuitreikingen e.d. van wedstrijden plaatsvinden.

- Het voorterrein is driehoekig.
- Direct langs de voorgevel van de roeiloods is het voorterrein: ca 21,5m
- De grootste afstand tussen loods en bovenzijde talud aan de punt is: ca 23m
- Afstand talud tot noordelijke toegangsdeur: ca 21,5m
- Afstand talud tot zuidelijke toegangsdeur: ca 15m
- Afstand waterkraan roeiloods 10,75m
- Afstand vlaggenmast roeiloods 15,4m
- Breedte bovenzijde trappen: ca. 17m
- Maaiveldhoogte van het voorterrein varieert van 10m tot 11m boven NAP.

3.4.6 Trappen, botenlift en vlotten

Trappen

De trappen verbinden emplacement en vlotten (eigenlijk in hoogte verstelbare roeisteigers). Ze overbruggen daarmee een hoogteverschil van ca 4m. De trappen zijn opgesloten tussen de betonbanden waarop de rails van de vlotten, die op en neer zijn te rijden langs het talud, zijn gemonteerd. De betonnen funderingen van de rails zijn beneden het zomerstuwpeil verzakt en dit proces is nog gaande. Sommige rails zijn vergaand verroest.

De 3 trappen aan de Wageningse kant (twee smalle en één brede) van de punt zijn het meest recent vernieuwd, hun gezamenlijke breedte is ca 12m. Ze bestaan uit prefab treden van ca. 0,5m diepte en 0,15m hoogte. Tussen maaiveld van het emplacement en het zomerstuwpeil (6m boven NAP) zijn ca 25 treden.

De 2 trappen aan kant van de roeiloods zijn ouder, hun gezamenlijke breedte is ca 5,5m. De treden zijn van stoepranden en tegels. Ze zijn niet stabiel en glijden enigszins naar beneden waardoor de treden niet meer horizontaal liggen. De treden zijn ca. 0,3m diep en 0,10m à 0,15m hoog. Het totaal aantal treden tussen maaiveld en zomerstuwpeil is ca 30.

Bij alle trappen zijn de laatste treden onderaan het talud, vlak boven het zomerstuwpeil, van gewapend beton en ter plekke gestort.

De aansluitingen van de trappen aan het emplacement liggen niet op gelijke hoogte. Aan de benedenzijde sluiten trappen en vlotten niet op elkaar aan, dit laatste wordt provisorisch opgevangen met twee smalle losliggende, stalen loopbruggen van 1m breedte. Bij geen van de trappen zijn de treden "maatvast" en stabiel. Het ernstigst is dat bij de trappen aan de Rhenense zijde.

Botenlift

Tussen de tweetrappen aan de Wageningse kant is een verhuislift als botenlift gemonteerd. Zware boten zijn met deze lift naar beneden te brengen. Boten zijn dan via een rol op de kop van het vlot in het water te brengen. De geringe breedte van de lift en het afwezig zijn van een vertraging bij opstarten en stoppen zijn negatieve punten van de op zich zeer gewenste voorziening om boten op een, ook voor ouderen, aanvaardbare wijze naar beneden te brengen. De lift vergt vaardigheid en zorgvuldigheid om boten zonder schade naar beneden te brengen.

Vlotten

De wisselende waterstanden maken het gebruik van een vaste roeisteiger onmogelijk. In het verleden is gekozen voor een op rails rijdende steigerconstructie een constructie die we in het dagelijks gebruik met roeivlot aanduiden. Argumenten daarvoor waren het verkrijgen van voldoende stabiliteit van de vlotten bij het te waterbrengen van boten (denk bv. aan de situatie waarbij negen personen over het vlot naar de rand lopen om hem in het water te leggen), de problemen van de sterk wisselende waterstanden, de sterke stroming vanuit de havenkom bij het passeren van snel voorbijgaande grote beroepsschepen) en de beschikbare ruimte op het water.

In de loop van de tijd zijn de "vlotten" verlengd tot totaal $2 \times 11\text{m} = 22\text{m}$.

Door het verlengen van de vlotten zijn ze onvoldoende stijf, hangen aan de uiteinden door en zijn daardoor moeilijk te stellen. Ofwel het midden van de vlotten is relatief aan de hoge kant, ofwel de uiteinden blijven onderwater. Vlotranden zijn mede doordat ze nat zijn glad.

De steigers zijn ieder met behulp van een tweetal, in putten op het voorterrein gemonteerde, lieren in hoogte te verstellen. Doordat het twee vlotten zijn, zijn ze moeilijk op gelijke hoogte en aan de waterzijde in lijn te brengen. Bij waterstanden tussen ca 9m en 10m boven NAP komen de "vlotten" onderwater doordat ze niet hoger zijn op te halen.

- Afmetingen roeivlot 2 maal 11m x 1m

3.4.7 Vaarwater roeiafdeling

De Nederrijn

Vada roeit op en bij de rivier de Nederrijn. Vanuit de roeiaccommodatie is er prachtig zicht op de rivier en zijn wisselende waterstanden en weersomstandigheden. Via de havenkom is de rivier bereikbaar. Het havenkanaal is een belangrijk roekanaal voor trainen, wedstrijden en roeien bij slechte omstandigheden op de rivier.

Havenkom

De kom waarin WSV Vada is gevestigd, is niet alleen in gebruik bij de verschillende afdelingen van WSV Vada, maar ook bij WSR Argo, Rijkswaterstaat Directie Bovenrivieren en de brandweer van Wageningen heeft er een brandweerstoep liggen. Soms maken binnenschepen van de monding van de Jachthaven gebruik om te draaien.

De 22m steiger van de roeiafdeling bevindt zich direct ten westen van de ingang van de havenkom. Roeiboten kunnen, wegvarend langs de stuurboordwal, direct het Havenkanaal en de Nederrijn bereiken zonder daarvoor door de beroepshaven of de jachthaven te varen.

Terugkomend vanaf het Havenkanaal en Nederrijn wordt, meestal tegen de wind in, onder een hoek van ca. 30 à 45 graden met het vlot aangelegd.

In de praktijk betekent dat, dat boten bij hun aanlegprocedure bij westen wind starten bij de in de havenmonding aanwezige brandweerstoep en daarbij de haveningang kruisen op hun weg naar het vlot en bij oosten wind starten bij de havenboxen tegenover de meldsteiger en daarmee het water voor havenkantoor en meldsteiger benutten. In bijlage 3 is deze situatie geanalyseerd.

Beginnende roeiers krijgen hun instructie vanaf het roeivlot. Hierbij is het afwezig zijn van een eigen bak een factor. Het is daardoor gebruikelijk dat nieuwe roeileden ook de allereerste beginselen van het roeien in een boot aan de roeisteiger worden bijgebracht. Het openwater tussen de steigers van de jachthaven en de taluds aan het noorden en oosten van de havenkom wordt vanaf het roeivlot als oefenwater gebruikt. Dit inclusief het oefenen in omslaan en (in het verleden) het uitzetten van handi-capbaantjes voor de jeugd instructie.

Direct naast het roeivlot en ten dele in het aanvaarwater naar het roeivlot, ligt de meldsteiger van de jachthaven, het havenkantoor en het uitgiftepunt van water en brandstof. Behalve oefenwater voor beginners is het water voor het roeivlot derhalve doorvaarruimte voor jachten naar meldsteiger, brandstofpomp, havenkantoor en havenboxen, manoeuvreer ruimte van roeileden van WSV Vada naar het eigen vlot, doorvaarruimte voor leden van WSR Argo en doorvaarruimte voor schepen van rijkswaterstaat. De kop waarop zich het emplacement van de roeiafdeling bevindt, heeft zeer steile taluds, is ten opzichte van de gebruikelijke waterstanden van de Nederrijn hoog en belemmert zowel het zicht van de gebruikers van de jachthaven op het Havenkanaal als omgekeerd. Geregeld ontstaan daardoor gevaarlijke situaties wanneer vaartuigen van allerlei soort bij het binnenvaren niet de stuurboordwal houden en vlak onder het talud van deze wal binnenvaren. Het zijn situaties die zeker bij instructie aan beginnende roeiers en jeugdleden risico's met zich meebrengen.

- Doorvaarbreedte jachthaveningang: ruim 50 m.
- Zie voor de ruimte voor de vloten bijlage 3.

Havenkanaal

De beroepshaven van Wageningen is voor de roeiafdeling van WSV Vada oefenwater, trainings- en trimwater, wedstrijd baan. Het Havenkanaal wordt in het bijzonder als roeiwater gebruikt bij ongunstige vaaromstandigheden op de rivier. Hiervoor gelden regels binnen de roeiafdeling.

- Zonder begeleiding/toezicht van gekwalificeerde volwassenen/instructeurs is het voor leden beneden de 18 jaar verboden om op de rivier te roeien.
- Roeileden zijn op het Havenkanaal aangewezen bij schuimkoppen op de rivier.
- Roeien mag alleen op het Havenkanaal bij waterstanden waarbij de kribben onderwater zijn.

De vaarmogelijkheden op het kanaal worden beperkt door de beroepsscheepvaart; gemeerd liggende schepen en aan- en afvaren daarvan.

Aan de zuidoostzijde van het Havenkanaal ligt een fietspad dat als coachpad wordt gebruikt. Voor het gebruik ervan moet 1,5km worden omgefietst naar de overzijde van het Havenkanaal waarmee de bereikbaarheid vanaf roeiloods en roeivlot slecht te noemen is.

Wanneer het Havenkanaal als wedstrijd baan voor roeiwedstrijden wordt benut, is de finish direct bij het voorterrein van de roeiloods gelegen.

3.4.8 Toegang, parkeren auto's, fietsen, botenwagens en nutsvoorzieningen

Toegang, parkeren auto's en fietsen

De toegang van de roeiloods loopt vanaf de Grebbedijk via de toegangsweg "Jachthaven" naar de hoofdingang van het terrein van WSV Vada. Deze toegangsweg is niet hoogwatervrij. Het terrein van WSV Vada, inclusief het parkeerterrein, grotendeels wel.

Het terrein van WSV Vada is omrasterd en heeft één centraal toegangshek voorzien van een afsluiting met SEP-key. Deze SEP-key is voor leden tegen betaling aan te schaffen. Het hek heeft geen bel of telefoon, evenmin noodvoorzieningen voor het verschaffen van toegang door hulpdiensten of het

verlaten van het terrein zonder het gebruik van SEP-key. Door de grote afstand tussen roeivlot en toegangshek en het afwezig zijn van communicatiemiddelen treden er problemen bij het ophalen en wegbrengen van jeugdleden wanneer het betreffende hek niet open staat.

Het hek geeft toegang tot het parkeerterrein van de totale vereniging. Het is een weg met aan beide zijde gelegenheid tot het dwars op deze weg parkeren van auto's. Totaal kunnen op deze wijze naar schatting ca 50 auto's een plaats vinden. Het parkeerterrein is in het winterhalfjaar winterberging/-onderhoudswerkplaats voor de boten van havenleden de parkeerruimte voor auto's van leden is dan navenant kleiner.

Bij de "scheve loods" zijn mogelijkheden voor het stallen van fietsen. De tussenruimte tussen de fietsenrekken is zodanig dat ze niet aan beide zijden zijn te benutten, de gangpaden zijn te smal om fietsen tussen de gestalde fietsen uit het rek te kunnen halen.

Tussen parkeerterrein en terrein rondom clubhuis, roeiloods en havenkraan is een afsluitboom. De roeiloods zelf is tenslotte voor voetgangers te bereiken via een betegeld toegangspad van 1m breedte rondom de roeiloods. De toegang voor auto's loopt via afsputplaats onder de havenkraan naar het toegangspad naar de schuifdeuren in de westelijke muur van de roeiloods en naar de nooddoorgang ten noorden van de roeiloods. De draaicirkels bij de toegangen zijn beide vast gedefinieerd door direct naast de toegangen aanwezige technische installaties van de jachthaven, rioleringsput, onderdelen van de brandstofvoorziening en onderdelen van de havenkraan. De in- en uitrijmogelijkheden zijn daarmee beperkt.

- Breedte toegangsweg "Jachthaven": 2,5m à 3m
- Breedte toegangshek: m
- Aantal parkeerplaatsen auto's: ca 50 als er geen boten op de wal zijn.

Botenwagens, toegang en stallingsmogelijkheid

De roeiafdeling heeft drie botenwagens: een grote botenwagen, een kleine botenwagen voor wherry's en een oude botenwagen als reserve. De grote botenwagen heeft door wettelijke bepalingen haar functie voor het vervoeren van gladde vieren en ongedeelde achten verloren. Er wordt aan een oplossing voor dat knelpunt gewerkt via samenwerking met WSR Argo. De wagens hebben geen overdekte stalling. Ze staan buiten geparkeerd. Het gevolg daarvan is dat de wagens onderhevig zijn aan corrosie en de banden aan uitdroging. In het algemeen staat de grote botenwagen aan de noordzijde van de roeiloods in de nooddoorgang, de kleine botenwagen op de ruimte ten zuiden van de werkloods. De oude botenwagen wordt reserve gehouden en staat regelmatig geparkeerd op het terrein van WSR Argo. De botenwagens worden in het algemeen op- en afgeladen in de doorgang ten noorden van de roeiloods of op het emplacement. Er bestaat voor de kleine botenwagen meestal een mogelijkheid om door de roeiloods naar de toegangsweg aan de westzijde van de roeiloods te manoeuvreren. Het zelfde gold tot voor kort voor de doorgang ten noorden van de roeiloods voor met kleine botenwagens met wherry's en met C-vieren en/of gladde vieren en gedeelde achten beladen botenwagens.

De put aangelegd voor de riolering is er samen met andere haveninstallaties, hellingen in het maai-veld en bochten in de toegangsweg debet aan dat de mogelijkheid voor het passeren met grote botenwagens zonder schade te veroorzaken moeizaam is geworden.

Nutsvoorzieningen, riolering en afvoer van afval

Het perceel is aangesloten op telefoon, gas, water, elektriciteit en riolering. De afvoer van afval vindt voor de vereniging als geheel plaats. Daarnaast is op het terrein een eigen waterbron aanwezig. Deze wordt voor het reinigen van het roeimaterieel gebruikt. In de roeiloods is elektriciteit, drinkwaterleiding en riolering aanwezig maar heeft geen telefoonaansluiting.

3.4.9 Clubhuis (kantine, vergaderruimte)

De roeiafdeling maakt binnen het clubhuis gebruik van de gemeenschappelijke kantine, inclusief terras en van de vergader-/instructieruimte van de vereniging. Ten behoeve van groepen roeiende leden die buiten de openingstijden van de kantine roeien, is er een kastje met koffiezetapparaat en kopjes ter beschikking in de kantineruimte. Vanuit de kantine en het terras is er geen uitzicht op de ruimte voor de roeiloods, roeivlot of oefenwater voor beginnende roeiers.

Het zicht vanuit de kantineruimte in enge zin op roeiers op het Havenkanaal is beperkt en redelijk tot goed vanaf terras en vanuit de vergaderruimte. Het zicht vanaf die plaats op een deel van de rivier en de roeiboten die vanaf Lexkesveer komen aanvaren is uitmuntend!

De vergaderruimte is goed te benutten als instructieruimte voor groepen tot 20 á 25 leden. De vereniging/roeiafdeling beschikt over een tv, recorder en video-apparaat.

In de vergaderruimte is een kast ten behoeve van het opbergen van materiaal van het bestuur van de roeiafdeling.

3.4.10 Krachthonk

Een krachthonk ontbreekt. Er staan drie roei-ergometers ter beschikking van de leden. Nadat ze lang in het noordelijke gangpad hebben gestaan, hebben ze nu op de zolder boven kleedkamers en sanitair een plaats gekregen. Deze zolder is toegankelijk via een steile trap vanuit het noordelijke gangpad van de roeiloods. De vloer van dit zoldertje is provisorisch van planken voorzien. Er zijn openingen in de vloer ten behoeve van de ventilatoren van de onderliggende heren en dames douchegelegenheden. De zolder is voorzien van balustrade van buizen. Het gebruik van de ruimte wordt beperkt door de aanwezige stalenspanen en de beperkte hoogte tussen (onbeschoten) dak en vloer. Daarnaast beperkt de constructie van het sanitairblok de gebruiksmogelijkheden. De vloer rust op een balkenlaag op enkel steens muurtjes en is niet op gebruik als krachthonk gedimensioneerd. Deze ruimte wordt behalve voor opslag van roeimaterialen gebruikt als winteropslag van zeilbootjes van de zeilafdeling.

3.4.11 Bak

De bij roeiverenigingen gebruikelijke bak is niet op het terrein van de roeiafdeling beschikbaar. Gebruik wordt gemaakt van de bij WSR Argo beschikbare voorziening.

3.5 Slotopmerking

Na het tot stand komen van de nieuwe jachthaven eind jaren '70 begin jaren '80 heeft de roeiafdeling haar accommodatie, die zich van oudsher op de punt van het haventerrein bevond, vernieuwd en met een zekere regelmaat aan haar ontwikkeling aangepast. De beschrijving in de voorgaande paragrafen geeft het beeld van de midden 2006 aanwezige situatie.

Het systeem dat aanvankelijk werd gedimensioneerd voor ca 160 á 200 roeileden wordt nu, na het uitvoeren van diverse aanpassingen, gebruikt door ruim 255 roeileden. De ruimte rondom de roeiloods is meer en meer in gebruik genomen door de eveneens in haar activiteiten expanderende jachthaven.

In het volgende hoofdstuk vindt op basis van de in hoofdstuk 2 en 3 weergegeven gegevens een systematische analyse van de knelpunten plaats.

4 Knelpunten roeiaccommodatie

4.1 Toetsing roeiaccommodatie

Op basis van de beschrijving van de roeiaccommodatie van WSV Vada in de hoofdstukken 2 en 3, worden de voor het roeien meest cruciale accommodaties/voorzieningen op hun functioneren geanalyseerd. Hierbij wordt uitgegaan van 250 roeileden (situatie zomer 2006).

Het gaat daarbij in paragraaf 4.2 respectievelijk om:

- 1) vloot;
- 2) berging boten, riemen en andere materialen;
- 3) werkplaats;
- 4) kleedruimten, sanitair;
- 5) emplacement;
- 6) trappen/botenlift en vloten;
- 7) vaarwater;
- 8) toegang tot roeiloods.

Voor het dimensioneren van gebouwen en terreinen spelen bij het ontwikkelen van opties voor de toekomst zeker meer zaken een rol zoals bv. krachthonk, vergaderruimte en kantine. Later in de notitie komen deze, indien relevant weer in beeld.

In paragraaf 4.3 worden de knelpunten uit 4.2 meer in samenhang bekeken en een waardeoordeel van de commissie uitgesproken in de vorm van conclusies voor de situatie met 250 roeileden.

Paragraaf 4.4 geeft op basis van deze conclusies een doorkijk op de situatie van verdere groei van de roeiafdeling naar 350 en 450 leden.

Voor het toetsen van de roeiaccommodatie van Vada staan de volgende wegen open. Ze worden afhankelijk van de situatie in de volgende paragrafen benut.

- a) Wet- en regelgeving: Bestemmingsplan, Bouw- en Milieuvorschriften, ARBO, brandveiligheid etc. Er wordt in dit stadium niet in detail op de regelgeving ingegaan. Wel worden indicaties gegeven van knelpunten die we op basis daarvan vermoeden.
- b) Door de KNRB en de roeiliteratuur aangehouden adviezen en richtlijnen.
- c) Ervaringen van collega roeiverenigingen.
- d) Kritieke punten in het gebruiksproces van de roeiaccommodatie.

4.1.1 De vloot

De KNRB gaat als norm voor de roeimogelijkheden/omvang van de vloot van roeiverenigingen uit van 2 roeiplaatsen per 5 leden.

In tabel 8 staan de gegevens van de roeiafdeling van WSV Vada, van een aantal andere verenigingen en de op basis van de KNRB-norm berekende vlootomvang in roeiplaatsen.

Tabel 8 - Toetsing beschikbare roeiplaatsen voor 250 leden

	WSV Vada	RV Rijnland	KRZV De Dordse
Aantal boten Aanwezig	42	78*	87*
Aantal roeileden	250	550	500
Aantal roeiplaatsen	100	188	185
Aanwezige aantal leden per roeiplaats	2,5	2,9	2,7
Aantal roeiplaatsen nodig volgens KNRB-norm	100	220	200

*) niet bekend is of vloot vereniging in- of exclusief particuliere boten is.

Uit tabel 8 blijkt dat de voor de roeileden van Vada ter beschikkingstaande vloot aan de KNRB richtlijn ten aanzien van het aantal roeiplaatsen voldoet. Hierbij is niet naar verdeling over boottypen en evenmin naar verdeling over oefen-, trainings- en wedstrijdboten gekeken. Voor het toetsen van het ruimtegebruik binnen de vereniging is dat echter ook niet relevant.

Conclusie 1: de huidige omvang van de vloot is bij 250 leden geen knelpunt.

4.1.2 Berging boten, riemen en andere materialen

Botenberging

De KNRB en de roeiliteratuur wijst ten aanzien van het opbergen van de vloot op de volgende punten:

- 1 de boten moeten zodanig worden neergelegd dat ze zijn te gebruiken door de doelgroep waar de boten voor zijn bedoeld zonder dat dit gezondheidsrisico's met zich meebrengt;
- 2 het gebruik van de boten mag niet tot schade aan het materiaal leiden;
- 3 geadviseerd wordt om bij het opbergen uit te gaan van stellingen met 4 lagen, de eerste op de vloer van de loods, de tweede op 0,8m, de derde op 1,4m en de vierde op 2m hoogte.
- 4 opslag van (tijdelijk) niet gebruikte boten kan eventueel hoger plaatsvinden;
- 5 toepassing van uitschuifbare stellingen kan bijdragen aan het voorkomen van letsel en schade;
- 6 de standaard eenheid botenberging bestaat uit een gangpad van 2m breedte met aan iedere zijde een stelling van 2m breedte en een obstakelvrije hoogte van 2,75 à 3m.

Tabel 9 - Toetsing botenberging bij de voor 250 leden benodigde vloot

	Stellinglengte defacto aanwezig in botenhuis (zomer 2006)	Stellinglengte mogelijk bij KNRB-norm	Lengte vloot	Vereiste netto botenberging bij KNRB-norm	Vereiste bruto botenberging bij KNRB-norm
Vada	356m	264m	404m	50m	70m

Tabel 9 geeft respectievelijk de stellinglengte die defacto bij Vada aanwezig is, de stellinglengte in de huidige loods volgens de KNRB richtlijn (ad. 3) is te realiseren, de lengte van de vloot en de netto standaard botenberging (lengte gangpad met aan tweezijden stellingen, zie 6) die daarvoor nodig is. Let wel: het gaat hierbij om de netto lengte voor het bergen van de vloot.

Er is bij de vermelde netto lengte standaard berging geen rekening gehouden met andere functies, evenmin met het feit dat boten nu eenmaal een bepaalde lengte hebben en niet iedere combinatie efficiënt is te op te bergen, noch met voorkeursplaatsing van boten tbv. bepaalde gebruikersgroepen.

De tabel maakt cijfermatig duidelijk dat, voor het bergen van de in omvang toegenomen vloot, een groot aantal maatregelen is genomen. De bestaande ruimte met idealiter 264m goed ingerichte stelling, is verdicht waarmee 356m stelling beschikbaar is gekomen. Daarnaast liggen boten elders en in gangpaden. De lengte van alle boten samen is 404m.

Deze gegevens maken duidelijk dat voor het bergen van de nu beschikbare vloot, op een wijze die minder risico's op schade met zich meebrengt en tevens minder belastend is voor de leden een uitbreiding van de netto botenberging nodig is. De netto stellinglengte moet minstens met 53 % worden uitgebreid. De bestaande situatie is bovendien extra kwetsbaar doordat de stellingen om financiële redenen bij de inrichting van de botenberging niet zijn voorzien van verrijdbare opleggers.

Conclusie 2: er bestaat bij het huidige aantal leden en de daarbij passende vloot een groot capaciteitsprobleem met betrekking tot de berging van de vloot.

Conclusie 3: uitbreiding van de stellinglengte naar 404m (uitbreiding van 53%) bij 250 leden is nodig, dit betekent een uitbreiding van de netto standaard botenberging van van 6m breedte van de huidige 45m naar 50m.

Conclusie 4: het installeren van stellingen met "uitrijdbare" opleggers kan wellicht schade en letsel voorkomen. Voor het toepassen ervan moeten de afstanden tussen de boten echter eveneens voldoende groot zijn. Hiervoor is uitbreiding nodig.

Berging van riemen en andere (roei)materialen

Door de KNRB wordt ook een richtlijn gegeven voor de maten van botenbergingen inclusief riemenberging en ruimte voor het bergen van andere materialen. Hierbij wordt uitgegaan van units botenhuis van 28m x 6m per 100 leden. Bij het huidige aantal van 250 leden van de roeifdeling, komt de rekening uit op 2,5 unit van 28m x 6m die ter beschikking zou moeten zijn, totaal 70m standaardloods van 6m breedte (uitbreiding met 56%). Momenteel is globaal 1,5 unit (45m) ter beschikking met gebruiksbepalingen. Bijvoorbeeld de in de noordwand van de roeiloos aanwezige inham van 3,7m x 1m.

Naast knelpunt voor het bergen van de beschikbare vloot heeft het bestaande ruimtegebrek ook tot gevolg dat voor het bergen van riemen en materialen een weinig optimale situatie is ontstaan.

Conclusie 5: het capaciteitsprobleem van de botenberging wordt versterkt doordat ook voor riemenberging en opslag van andere materialen een, kwantitatief en kwalitatief, gebrek aan ruimte aanwezig is.

Conclusie 6: uitbreiding van de bruto botenberging van 45m naar 70m (56%) bij 250 roeileden is nodig.

4.1.3 Werkplaats

Ten aanzien van de normen is door de KNRB op de ARBO en milieuwetgeving gewezen. Ten aanzien van de benodigde ruimte voor een werkplaats wordt een minimum aangegeven van 4m x 14m dan wel 4m x 20m, dit afhankelijk van de vraag of men ook ondeelbare achten in eigen onderhoud wil nemen. Gewezen is op eisen die moeten worden gesteld ten aanzien van aanwezige stabiele werkstellingen, vluchtweg, werkbank, kastruimte opbergen van chemicaliën en afzuiging. Ten principale wordt de vraag gesteld of de vereniging zelf een werkplaats moet hebben, dan wel over moet gaan op samenwerking met andere verenigingen en/of reparatiewerkzaamheden niet beter kan uitbesteden.

De werkplaats van Vada is klein. De ruimte is voldoende in omvang om boten in omvang tot vieren en eventueel gedeelde achten te repareren. De werkplaats is primitief en voldoet niet aan de ARBO-normen (luchtverversing, stofafzuiging), werkomstandigheden en beschikt niet over voldoende mogelijkheden voor het reguleren van vocht en temperatuur.

De werkplaats moet worden beschouwd als een plek waar kleine reparaties kunnen worden verricht. Om de werkplaats volledig aan de eisen te laten voldoen zijn hoge investeringen nodig. Het bestuur van de roeifdeling heeft haar beleid echter gericht op verdere intensivering van de samenwerking met WSR Argo met betrekking tot onderhoud en reparaties. Als werkruimte voor eigen (alleen) kleine reparaties zijn kleinere aanpassingen zinvol en nodig. Extra ruimte is daarvoor niet nodig bij het huidige leden en botenbestand. Wel is knelpunt dat de ruimte gebruiksbeperkingen heeft doordat zij tevens als botenopslag dient vanwege het ruimtegebrek in de botenberging.

Conclusie 7: de werkplaats is bij het gevoerde onderhoudsbeleid geen groot knelpunt en geschikt voor het verrichten van klein onderhoud.

Conclusie 8: Voor onderhoud van de vloot in eigenbeheer is de werkplaats niet geschikt, aanpassing aan ARBO- en milieueisen zal in dat geval omvangrijke investeringen vergen.

4.1.4 Kleedruimte/sanitair

Eisen die zijn gegeven door de KNRB zijn:

- 1 minimaal 1 kleedruimte voor heren en 1 voor dames;
- 2 minimaal 15m² tot/met 100 leden, 25m² tot/met 300 leden;
- 3 Hoogte minimaal 2,6m;
- 4 per kleedruimte 1 wastafel, 1 toilet en 1 doucheruimte;
- 5 doucheruimte, toilet en wastafel minimaal 10 m²;
- 6 aantal douches: minimaal 2 per 100 leden.

Andere eisen:

- 7 per gymnastiekzaal 2 kleedruimten van 25m² per 32 leerlingen;
- 8 minimaal 0,5m – 1m bank aflegruimte en kledinghaak per persoon.

De accommodatie van Vada lijkt te voldoen aan de KNRB norm voor het huidige ledenaantal, maar er wordt opgemerkt dat de grenzen ervan bereikt zijn. Met name in piekuren is de ruimte in de kleedruimten te klein, dit komt ook tot uiting in de ophang en aflegruimte en de banklengte die beschikbaar is in beide kleedruimten.

Conclusie 9: kleedruimte/sanitair zijn buiten de piekuren geen probleem. Het tegelijkertijd aanwezige aantal roeiers en hun kleren en tassen op zaterdagmorgens en andere gebruikspieken wijst echter op het bereiken van de capaciteitsgrens.

4.1.5 Emplacement

De KNRB geeft voor deze situatie aan dat als minimum voorwaarde geldt dat een acht moet kunnen worden gedraaid hetgeen leidt tot een voor terrein van ca 20m bij 24m. Het terrein moet vlak zijn om boten op schragen en singels neer te kunnen leggen. Bij het hierboven weergegeven advies echter het volgende ter toelichting. Bij de beoordeling van het emplacement als draaipunt moeten de volgende twee situaties worden onderscheiden ten aanzien van botenberging en vloten:

- 1 De situatie waarbij vloten en gangpaden in het botenhuis in elkaars verlengde liggen en
- 2 De situatie waarbij vloten en gangpaden niet in elkaars verlengde liggen en manoeuvres nodig zijn om vanuit de gangpaden bij de vloten.
- 3 De eerste situatie maakt efficiënt ruimte gebruik mogelijk. Bij de tweede situatie beperken de looplijnen bij de manoeuvres en de bootlengte een efficiënt ruimtegebruik. Van belang is derhalve de volgende constatering.

- 4 Vloten moeten zich bij voorkeur in het verlengde van gangpaden/stellingen in de botenberging bevinden.

Vada verkeert niet in de ad 1 genoemde situatie. De vloten liggen niet in het verlengde van de gangpaden. Het is niet mogelijk om boten vanuit de afzonderlijke gangpaden, onafhankelijk van boten uit andere gangpaden, in- en uit te brengen. De oppervlakte voldoet evenmin aan de genoemde maten. Het emplacement is het centrum van de roeifdeling. Zoals we in hoofdstuk 3 zagen is het een ontmoetingsplaats voor de leden. De roeileden passeren er op weg naar de kleedruimten en het sanitair en het is het draaipunt om boten van botenloods naar de roeivloten te brengen en vv. Het is de plaats waar boten worden klaargelegd om te worden gebruikt, na afloop te worden schoongemaakt, waar kleine reparaties worden verricht en boten worden opgeladen voor transport. De activiteiten vinden plaats met boten die in lengte variëren van de ca 8m van de oefenskiif tot ca 18m van de acht.

Bovendien gaan de boten bij het wisselen van ploegen op het water, zowel richting water, als richting botenhuis. Het aantal boten dat tegelijkertijd op schragen op het emplacement een plek kan vinden wisselt met het boottype, maar zal meestal niet meer dan 2 à 3 zijn. Zodra een vier of acht aan de jachthavenszijde van het terrein is gelegen, is het te water brengen van andere boten moeizaam en risicovol. Het geldt niet alleen voor het emplacement.

Kijkend naar de situatie bij Vada en die toetsen aan zowel KNRB richtlijn, aan gebruiksproces als aan de situaties bij andere verenigingen komen we tot de volgende conclusies:

- Conclusie 10: de ruimte op het terrein ten oosten van de roeiloeds maakt het roeien bij Vada ouds beschikbare terrein biedt;*
- Conclusie 11: de ruimte voldoet niet aan de norm van de KNRB;*
- Conclusie 12: de ruimte voor het neerleggen van boten op het emplacement is beperkt tot maximaal 2 à 3 boten;*
- Conclusie 13: in geval van het uitbrengen van grote boten ontstaan problemen om andere boten tegelijkertijd uit te brengen en/of andere uit het water te halen vise versa;*
- Conclusie 14: bij gebruikspieken ontstaan problemen op vlot, trap en emplacement. Vertrekkende ploegen en aankomende ploegen zitten elkaar in de weg. Ruimte en tijd om boten in dergelijke situaties goed schoon te maken is er dan niet, laat staan dat kleine onderhoudswerkzaamheden en afstellen mogelijk zijn. In deze situaties ontstaan risicovolle looplijnen om met boten in en uit het water te komen. Boten worden over en langs elkaar heen getild.*

4.1.6 Trappen/botenlift en vloten

Vloten

Door de KNRB worden de volgende richtlijnen gegeven:

- 1 de totale vlotlengte die wenselijk is voor een roevereniging is 60m;
- 2 een andere richtlijn luidt, dat de totaal benodigde vlotlengte in meters overeen komt met de helft van het aantal roeiplaatsen, dit is het zelfde als 1/5 van het ledenbestand. Bij 250 leden derhalve 50m.
- 3 de breedte van een vlot volgt uit de lengte van een riem. Bij tweezijdig gebruik wordt 4,25m als minimum aangehouden, terwijl 8m een looppad in het midden openhoudt.

De lengte van het momenteel aanwezige vlot is 22m, de breedte is ca 1m. Dat wil zeggen dat er slechts aan een zijde ruimte is aan het vlot, dwz. maximaal voor 1 acht of 2 kleinere boottypen tegelijkertijd. Aan de KNRB richtlijnen voldoen de roeivloten van Vada derhalve niet. De vereiste vlotlengte is nog niet de helft van de benodigde lengte, terwijl ook aan de vlotbreedte niet wordt voldaan. Dit is mede het gevolg van de keuze in het verleden voor een ophaalbare roeisteiger.

Bovengenoemd tekort aan vlotruimte leidt tot wachttijden bij het water op- en afgaan van ploegen. Dit knelpunt is het grootste tijdens de piekuren. Waarnemingen op zaterdag maken duidelijk dat het rond 9 uur 30 – 45 minuten duurt voordat alle roeiers die dan te water willen gaan daadwerkelijk op het water zijn. Er is op dat moment nog geen sprake van te watergaande en van het water af komende ploegen. Later op de zaterdagmorgen treden wachttijden op zowel bij het water af gaan, als bij het water op gaan.

De beperkte vlotlengte levert ook een groot knelpunt op voor de instructie. Het vlotgebruik voor instructie aan beginnende roeiers en jeugd concurreert direct met de belangen van de te watergaande en van het waterkomende roeiploegen.

Ten aanzien van de huidige vloten van Vada valt verder het volgende op te merken:

- 1 de bevestigingen van de rails onder de zomerwaterspiegel zijn in het verleden verzakt en de rails zijn daardoor niet of slecht bevestigd;
- 2 de twee vloten zijn door het verzakken van de railsfunderingen niet of moeilijk gelijk te leggen;

- 3 de vlotten hebben geen goede overgang van vlot naar trap, het gebruik ervan is niet voorspelbaar en daarmee risicovol;
- 4 bij het verlengen van de vlotten hebben de vlotten aan stijfheid ingeboet. Ze hangen aan de uiteinden door waardoor ze geen constante hoogte boven het water hebben. De uiteinden staan onderwater wanneer het midden op een goede hoogte ten opzichte van het water heeft;
- 5 de vlotten lopen vooral bij ongelijk ophalen en neerlaten gemakkelijk uit de rails;
- 6 sommige rails zijn doorgeroest en aan vervanging toe;

Conclusie 15: de vlotten voldoen noch in kwalitatieve noch in kwantitatieve zin aan de aan roeivlotten voor 250 leden te stellen eisen.

Trappen

De eisen ten aanzien van hellingen en trappen zijn gericht op het voorkomen van belasting van en blessures bij roeiers. Daarnaast zijn ze gericht op het voorkomen van schade aan het materiaal. In stukken van de KNRB is daarover het volgende opgenomen:

- 1 overgangen van oever naar vlot moet veilig en voorspelbaar zijn;
- 2 het talud mag niet te steil (niet steiler dan 1:3);
- 3 er moet sprake zijn van geleidelijke overgangen van talud naar het horizontale emplacement voor het botenhuis, scherpe knikken tussen trap en emplacement en tussen trap en vlotten moeten worden voorkomen.
- 4 trappen en vlotten moeten ook in natte omstandigheden schoon en stroef blijven.

Wanneer we kijken naar de situatie bij de roeiaccommodatie van Vada dan valt op dat:

- 1 de trappen wat betreft hun capaciteit zijn afgestemd op die van emplacement en vlotten maar ze hebben, zeker gedurende piekuren, een te geringe capaciteit;
- 2 de treden van de trappen onregelmatig zijn, ze wisselen van trap tot trap en wat ernstiger is per trap van tree naar tree, met name de beide trappen dicht bij de roeiloods zijn ernstig aan het verzakken. Bij het gebruik ervan zijn de te nemen stappen daardoor niet voorspelbaar. De situatie is daarmee risicovol en leidt tevens tot vertraging in een vlotte afhandeling van boten.
- 3 de overgang van trap naar emplacement niet geleidelijk verloopt waardoor het gevaar aanwezig is van schade aan zowel ruggen als aan de boten. Het ernstigst is dat het geval bij de 2 trappen die het dichtst bij de roeiloods zijn gelegen.
- 4 trap en vlotten onvoldoende op elkaar aansluiten, bovendien is de hoek tussen trap en vlot in wezen te groot door het steile talud;
- 5 in vergelijking met zowel roeivereniging aan vaarwater met wisselende waterstanden elders, als met situaties in de gebouwde omgeving waar via trappen en hellingbanen hoogtes worden overbrugd, het duidelijk is dat de helling van de trappen voor het dragen van zware boten bij een ouder wordend ledenbestand te steil is.

Conclusie 16: de trappen voldoen niet aan de eisen die aan veilige trappen zijn te stellen in verband met het beperken van gezondheidsrisico's en schadepreventie.

Botenlift

In verband met de steile taluds is enige jaren geleden een bootlift aangebracht. Het is een oplossing bij het gebruiken van de zwaardere boten. Het gebruik ervan ervaart niet iedereen echter als gemakkelijk, bovendien blijkt het gebruik van de lift bij onoordeelkundig gebruik tot schade aan boten te kunnen leiden (het gebruiken van de trap overigens ook).

Samenvattende conclusies

Ten aanzien van emplacement, trappen en vlotten zijn in onderlinge samenhang de volgende conclusies te trekken.

Conclusie 17: De capaciteit van trappen, vlot en emplacement is op elkaar afgestemd, maar hun capaciteit heeft geen gelijke tred gehouden met de ontwikkeling van het aantal leden.

Conclusie 18: Kwantitatief is ten aanzien van emplacement, trappen en vlotten sprake van een te beperkte capaciteit.

Conclusie 19: kwalitatief is de situatie bij WSV Vada niet ideaal. Het gebruik van de trappen leidt tot klachten vooral bij jeugd en oudere leden. Het is bekend dat leden vanwege het zware tillen van boten zijn gestopt met roeien.

Conclusie 20: Wat betreft de staat van onderhoud van trappen en vlotten kan worden opgemerkt dat ze zo goed mogelijk in stand gehouden worden, maar een duurzame verbetering van de situatie vergt structurele ingrepen.

4.1.7 Vaarwater

De KNRB wijst met betrekking tot het vaarwater in relatie tot het roeivlot aandacht voor:

- 1 ligging aan een zo recht mogelijk, ruim maar beschermt gelegen vaarwater;
- 2 ligging niet direct aan een drukbevaren scheepvaartroute, nevenwater of havenkom;
- 3 aanwezigheid van voldoende manoeuvreerruimte in het bijzonder voor de acht, breedte vaarwater minimaal 25m breedte en minimaal 25m obstakel vrij vaarwater aan beide zijden van het vlot;
- 4 situering op luwe locatie, geen grote strijklengte bij veel voorkomende windrichtingen, niet aan lage wal;

De KNRB merkt verder op dat de lokale situatie vaak bepalend is voor de (on)mogelijkheden van het bereiken van een optimale situatie.

Toe te voegen is:

- 5 de eisen van een goede overzichtelijkheid van het vaarwater vanaf het vlot vice versa vanwege de veiligheid bij aan- en afvaren en het geven van instructie.

Voor wat betreft het vaarwater van Vada beperken we ons tot het plaatsen van een aantal opmerkingen op basis van het voorgaande voor het vaarwater in de directe omgeving van het roeivlot. Figuur 2 (PM) geeft een beeld van de situatie rondom het roeivlot van Vada. De figuur brengt schematisch de ruimte in beeld die nodig is om de roeivloten zowel bij lage als hoge waterstanden te kunnen gebruiken met zowel kleine roeiboten (skiffs) als met de 18m lange achten. Het gaat om een trapeziumvormig wateroppervlak, dat met de waterhoogten en daarmee het roeivlot verschuift. De dimensies ervan wordt door de lengte van de acht bepaald. De korte parallelzijde is de lengte van het vlot. De schuine zijde van het trapezium moet ca. 2 à 3 x de lengte van een acht zijn om te kunnen manoeuvreren.

Kijkend naar de aanbevelingen van de KNRB kunnen we de volgende conclusies trekken. Het botenhuis van Vada ligt langs het betrekkelijk rechte Havenkanaal (KNRB advies ad 1), waarop regelmatig beroepsscheepvaart aanwezig is (gevarenfactor). De vloten van Vada liggen niet in het Havenkanaal zelf maar in de havenkom (KNRB advies ad 2). Aan advies 3 met betrekking tot de ruimte om te manoeuvreren voldoen de vloten van Vada niet. De ligging ten opzichte van de wind is gunstig te noemen (KNRB advies ad 4). Aan het gestelde onder punt 5 kan door de vloten op hun huidige locatie niet worden voldaan. Met name vaartuigen die de haven uitvaren/vanaf het roeivlot wegvaren hebben slecht zicht op boten op het Havenkanaal varen en vanaf daar de kom van de jachthaven invaren, zeker wanneer dat onder de verkeerde wal geschiedt. In omgekeerde volgorde geldt hetzelfde. Paragraaf 3.4.7 maakt bovendien melding van een groot aantal elkaar kruisende vaarbewegingen van en naar het roeivlot, naar en van de meldsteiger, naar en van de havenboxen, naar en van de Argovloten, naar en van de steigers van Rijkswaterstaat. Met name in late voorseizoen, hoogseizoen en vroege naseizoen en in het bijzonder in de weekeinden is er met regelmaat sprake van bijna botsingen. In het bijzonder tijdens de jeugd instructie zijn strak onder de kop met hoge snelheid binnenvarende boten (pleziervaartuigen en roeiboten) niet alleen een risicofactor maar ook een bron van ergernis bij instructeurs.

Conclusie 21: de ligging van het vlot en het gebruik van het water bij de ingang van de havenkom is in het bijzonder in het watersportseizoen risicovol, dit geldt in het bijzonder bij het gebruik van het vlot voor jeugd instructie en instructie aan andere beginnende roeiers.

4.1.8 Toegang tot roeiloods

Roeiverenigingen/afdelingen en hun botenhuisen/vloten moeten bereikbaar zijn voor roeileden, voor botentransporten zowel met eigen botenwagens als die van derden, voor hulpdiensten in geval van nood en voorts vindbaar, toegankelijk en aantrekkelijk zijn voor (potentiële) leden.

De situatie ten aanzien daarvan rondom de roeiloods van Vada zijn van de volgende opmerkingen te voorzien:

- 1 de roeiloods en vloten zijn niet altijd vrij toegankelijk voor hulpdiensten;
- 2 botentransporten met eigen botenwagens zijn mogelijk, maar, door de aansluiting van de weg Jachthaven naar de dijk en het inbouwen van de toegangen met technische installaties, niet zonder risico's voor schade;
- 3 voor transporten met botenwagens van derden worden boten naar het terrein van Argo gevaren aangezien het eigenterrein niet/zeer moeilijk voor grote botenwagens toegankelijk is;
- 4 voor potentiële roeileden is de roeiafdeling slecht toegankelijk en moeilijk te vinden;
- 5 de toegang voor leden is weinig aantrekkelijk.

Conclusie 22: de toegankelijkheid van roeiafdeling en botenhuis is niet ideaal.

4.2 Samenvattende conclusies bij 250 leden

In tabel 10 zijn de belangrijkste punten uit de vorige paragrafen samengebracht. Uit hoofdstuk 4 blijkt dat de meest urgente knelpunten zijn:

1. het gebrek aan capaciteit (bruto) van de botenberging;
2. de kwantitatieve en kwalitatieve staat van trappen en vlotten;
3. de beperkte capaciteit van het emplacement.

Aandachtspunten zijn verder:

4. de veiligheid van de roeiers in het water voor het vlot;
5. de omvang van kleedruimten en sanitair;
6. de ruimte voor het stallen van de botenwagens en het laden ervan.

Uitgaande van roeien als systeem moeten de verschillende onderdelen van de roeiaccommodatie in onderlinge samenhang worden bekeken.

Conclusie 23: De tabel laat ten aanzien van botenberging en de voorzieningen gericht op het in het water brengen en uit het water halen van boten knelpunten zien. De commissie acht deze ernstig en belemmerend voor de ontwikkeling van de roeifdeling. Ze vragen om oplossing.

In het vervolg zullen de mogelijkheden daarvoor voor zowel korte als lange termijn worden bekeken.

Conclusie 24: Bovenstaande conclusies betekenen uitdrukkelijk niet dat in de huidige roei accommodatie en de staat waarin deze zich bevindt niet zou kunnen worden geroeid en/of niet met plezier zou kunnen worden geroeid. Wel betekent het:

- een hoger risico voor de gezondheid van leden en in het verlengde daarvan het afhaken van leden;
- ongemak bij het in- en uitbrengen van boten;
- het optreden van meer schadegevallen aan het materiaal;
- het optreden van wachttijden in de piekuren zowel op de wal als voor ploegen die niet het water af kunnen;
- conflicten tussen instructie en andere vlotgebruikers;
- het in toenemende mate niet kunnen roeien op de meest gewenste tijd en daardoor afhaken van leden;
- het niet kunnen opvangen van nieuwe leden met gevolgen voor de duurzaamheid van de roeifdeling.

Tabel 10 - Overzicht knelpunten

	Functie	Omschrijving knelpunt	oordeel
4.2.1	Vloot	Geen knelpunt	positief
4.2.2	Botenberging	Opslagcapaciteit voor boten veel te klein Tekort netto stellingruimte 140m, brutoloods 25m Stellingen schade gevoelig	Verbetering urgent. Uitbreiding evenwel weinig effectief zonder oplossing problemen mbt emplacement, trappen en vlotten.
4.2.2	Berging riemen en andere materialen	Opslagruimte te klein Opslag door ruimte gebrek ongestructureerd	Er valt mee te roeien.
4.2.3	Werkplaats	Ongeschikt voor verrichten onderhoud vloot Voor klein onderhoud aanpassingen nodig	Bij uitbesteden groot onderhoud, niet urgent.
4.2.4	Kleedruimten/sanitair	Voldoet maar op piekuren is capaciteit bereikt	Nog niet urgent.
4.2.5	Emplacement	Capaciteit te klein en dus wachttijden Noodzaak tot manoeuvreren leidt tot schade	Structureel probleem. Verbetering mede gezien leeftijdsopbouw van ledenbestand en optredende schades aan materiaal urgent.
4.2.6	Trappen	Steilheid trappen risicovol voor gezondheid en materiaal Staat waarin trappen zich bevinden is matig tot slecht (verzakking, onregelmatigheid treden en overgangen)	
4.2.6	Botenlift	Noodzakelijk hulpmiddel maar risicofactor voor materiaal	
4.2.6	Vlotten	Capaciteit te klein en dus wachttijden Tekort 28m lengte vlot Technische staat matig en onderhoudsgevoelig	
4.2.7	Vaarwater rond vlotten	Manoeuvrere ruimte niet voldoende aan eisen KNRB Elkaar kruisende "vaarwegen" en onoverzichtelijkheid uitvaart riskant voor gezondheid en materiaal	Structureel probleem valt niet op te lossen anders dan met opstellen gedragsregels en strikte handhaving ervan.

4.3 Doorkijk naar groei tot 350 en 450 leden

Als verdere ledengroei bij een huidige stand van zaken van de roeiaccommodatie al mogelijk zou zijn, is het duidelijk dat zich de problemen die daarbij ontstaan verder verscherpen. De gekozen getallen zijn uitdrukkelijk indicatief. Het maken van prognoses voor de ontwikkeling van ledenaantallen is ingewikkeld, met ongewisse resultaten en niet de taak van de commissie. Tabel 10 geeft wel een indicatie van de gevolgen weer.

De vloot zou voor dergelijke ledenaantallen verder moeten toenemen. De botenberging daarmee eveneens. De congestie op emplacement, trappen en vlotten nemen toe en zouden meer ruimte moeten krijgen, anders zullen niet alleen op de zaterdagmorgen, vrijdagmorgen en donderdagmiddag piekuren optreden, maar zullen deze zich verder uitbreiden. Als leden al op die tijden zouden willen roeien.

Daarnaast zullen echter ook kleedruimten/sanitair en voorzieningen die nu nog geen probleem vormen, wel knelpunten gaan vertonen. Te denken daarbij is aan parkeergelegenheid en het functioneren van het clubhuis (in deze notitie buitenbeschouwing gelaten).

Tabel 11 - Doorkijk op 350 en 450 leden

Aantal leden	250	350	450
Vloot aantal roeiplaatsen	100	140	180
Botenberging, stelling lengte	404m	565m	727m
Uitbreiding stellingen nodig om aan eisen te voldoen	53%	114%	175%
Botenhuis lengte standaard eenheden van 6m breedte	70m	98m	126m
Uitbreiding bruto botenhuis nodig om aan eisen te voldoen	56%	117%	180%
Vlotlengte	50m	70m	90m
Uitbreiding vlot nodig om aan eisen te voldoen	127%	218%	309%
Kleedruimte/sanitair	Huidige omvang		Verdubbeling

Wanneer we de eigen ervaringen echter in beschouwing nemen na de bouw van de roeiloods begin jaren '80 en ons tevens spiegelen aan de ervaringen met betrekking tot de ledenontwikkeling bij verenigingen waar accommodaties in het nabije verleden zijn verbeterd, dan moet bij het maken van plannen rekening worden gehouden met ledengroei. Roeiverenigingen in Deventer, Dordrecht en Voorschoten groeiden, in een aantal gevallen was sprake van een ledenverdubbeling. Bij het ontwikkelen van toekomststrategieën zal met deze effecten rekening moeten worden gehouden.

Conclusie 25: bij een groei van het ledenbestand neemt het aantal knelpunten verder toe en wordt de ernst van de reeds bestaande knelpunten groter.

5 Organisatorische maatregelen

Alvorens op het nemen van mogelijke fysieke maatregelen ter oplossing van knelpunten in te gaan wordt in dit hoofdstuk eerst een aantal maatregelen op het organisatorische vlak op hun effecten verkend.

5.1 Ledenstop

Tabel 12 - Op te lossen knelpunten bij invoering van een ledenstop

	<i>Functie</i>	<i>Omschrijving knelpunt</i>	<i>Maatregelen</i>
4.2.1	Vloot	Geen knelpunt	Geen
4.2.2	Botenberging	Opslagcapaciteit voor boten veel te klein: tekort netto stellingruimte 140m, tekort bruto standaard loods 25m, stellingen schade gevoelig	Beperkte uitbreiding nodig, dan wel/en/of samenwerking met Argo voor bergen/gebruik van incurante boten.
4.2.2	Berging riemen en andere materialen	Opslagruimte te klein: opslag door ruimte gebrek ongestructureerd	Herinrichting bergruimten en verbeteringen structurering daarvan.
4.2.3	Werkplaats	Ongeschikt voor verrichten onderhoud vloot. Voor klein onderhoud aanpassingen nodig.	Samenwerking met Argo uitbesteding groot onderhoud.
4.2.4	Kleedruimten/sanitair	Voldoet, maar op piekuren is capaciteit bereikt	Geen
4.2.5	Emplacement	Capaciteit te klein en dus wachttijden Noodzaak tot manoeuvreren leidt tot schade	Structureel probleem. Verbetering mede gezien leeftijdsopbouw van ledenbestand en optredende schades aan materiaal urgent.
4.2.6	Trappen	Steilheid trappen risicovol voor gezondheid en materiaal Staat waarin trappen zich bevinden is matig tot slecht (verzakking, onregelmatigheid treden en overgangen)	
4.2.6	Botenlift	Noodzakelijk hulpmiddel maar risicofactor voor materiaal	
4.2.6	Vlotten	Capaciteit te klein en dus wachttijden Tekort 28m lengte vlot Technische staat matig en onderhoudsgevoelig	
4.2.7	Vaarwater rond vlotten	Manoeuvrerruimte niet voldoende aan eisen KNRB Elkaar kruisende "vaarwegen" en onoverzichtelijkheid uitvaart riskant voor gezondheid en materiaal	Structureel probleem valt niet op te lossen anders dan met opstellen gedragsregels en strikte handhaving daarvan.

De in de hoofdstukken 2, 3 en 4 beschreven roeiaccommodatie is in zijn aanzet begin jaren '80 gedimensioneerd voor een situatie met ruim 160 leden. Botenberging en kleedruimten/sanitair zijn daarna uitgebreid en functioneren met de in hoofdstuk 4 gesignaleerde knelpunten nu met 250 leden. Een maatregel die zou zijn te overwegen om verdere toename van knelpunten te voorkomen, kan het invoeren van een ledenstop zijn. In tabel 12 staan de bij een dergelijke ledenstop nog op te lossen knelpunten aangeduid. De uitbreiding van de botenberging kan in een dergelijk geval beperkt blijven, verbetering van de stellingen is te overwegen om het risico van schade te beperken. Samenwerking met Argo kan worden nagestreefd voor het gebruik van specifieke boottypen en voor het bergen van (tijdelijk) niet gebruikte boten, denk aan achten en wherry's. Herinrichting van bergruimten is nodig. De problemen met emplacement, trappen en vlotten zijn met een ledenstop niet op te lossen. Ze vergen het nemen van structurele maatregelen.

Tabel 13 - Voor- en nadelen van maatregel ledenstop

<i>Aspecten</i>	<i>Voordelen</i>	<i>Nadelen</i>
Effectiviteit voor oplossen knelpunten	Uitbreiding botenberging kan beperkt blijven. Verbetering bergruimte kan tot herinrichting bestaande ruimte worden beperkt. Uitbreiding kleedruimten/ sanitair onnodig.	Kwaliteitsverbetering stellingen blijft gewenst. Structurele probleem mbt trappen en vlotten wordt niet opgelost.
Verjonging ledenbestand		Komt tot stilstand
Vergroting roeikader		Komt tot stilstand
Basis voor uit te voeren investeringen		Blijft constant of neemt af
Ruimte voor nieuwe initiatieven in roeiafdeling		Kans daarop is beperkt doordat ledenbestand zich niet of maar beperkt kan vernieuwen

Bovengenoemde tabellen geven een inschatting van de effecten van het invoeren van een ledenstop.
Conclusie 26: de commissie ziet een ledenstop als weinig effectief aangezien belangrijke investeringen toch moeten worden gedaan om tot oplossing van knelpunten te komen. Investerings waarvoor het draagvlak met invoering van een ledenstop afneemt.

5.2 Spreiding van gebruik over de week

Capaciteitsproblemen met betrekking tot het gebruik van een roeivloot en van roeiaccommodaties, de problemen die rondom piekuren optreden, zijn op te lossen door systemen ter spreiding van het gebruik in te voeren.

Gedacht zou kunnen worden aan bijvoorbeeld:

- Stimuleren van gebruik door de week via bijvoorbeeld contributievermindering voor gebruik buiten de piekuren en hogere contributies daarbinnen;
- Verbod op gebruik van zaterdag- en zondagmorgens door niet werkenden;
- Beperking van de roeibeurten tot maximaal 1 uur gedurende piekuren;
- Roeibeurten van meer dan 1 uur alleen buiten de piekuren toestaan;
- Introductie van inschrijfsysteem voor piekuren met toewijzing op basis van loting.

De gedachte daarbij is, dat de maatgevende piekbelasting van het roeisysteem wordt verlaagd en daarmee de gesignaleerde knelpunten kunnen worden bestreden.

Tabel 14 geeft een inschatting van de effecten

Tabel 14 - Op te lossen knelpunten na spreiding van het gebruik

	<i>Functie</i>	<i>Omschrijving knelpunt</i>	<i>Maatregelen</i>
4.2.1	Vloot	Geen knelpunt	Geen
4.2.2	Botenberging	Opslagcapaciteit voor boten veel te klein Tekort netto stellingruimte: 140m, Tekort bruto standaardloods: 25m Stellingen schade gevoelig	Uitbreiding nodig, dan wel/ en/of samenwerking met Argo tbv bergen/gebruik incurante boten. Noodzaak groter naarmate bij invoering van maatregel groei ledenbestand.
4.2.2	Berging riemen en andere materialen	Opslagruimte te klein Opslag door ruimte gebrek ongestructureerd	Herinrichting bergruimten en verbeteren structurering.
4.2.3	Werkplaats	Ongeschikt voor verrichten onderhoud vloot Voor klein onderhoud aanpassingen nodig	Samenwerking met Argo uit- besteden grootonderhoud.
4.2.4	Kleedruimten/sanitair	Voldoet maar op piekuren is capaciteit bereikt	Geen
4.2.5	Emplacement	Capaciteit te klein en dus wachttijden Noodzaak tot manoeuvreren leidt tot schade	Beperking congestie op emplacement en vlot draagt niet bij aan oplossen van structurele probleem van steilheid en gebrekkige kwaliteit trappen en vlotten. Verbetering daarvan blijft gezien leeftijdsopbouw van ledenbestand en optreden van schades urgent.
4.2.6	Trappen	Steilheid trappen risicovol voor gezondheid en materiaal Staat waarin trappen zich bevinden is matig tot slecht (verzakking, onregelmatigheid treden en overgangen)	
4.2.6	Botenlift	Noodzakelijk hulpmiddel maar risicofactor voor materiaal	
4.2.6	Vlotten	Capaciteit te klein en dus wachttijden Tekort 28m lengte vlot Technische staat matig en onderhoudsgevoelig	
4.2.7	Vaarwater rond vlotten	Manoeuvrerruimte niet voldoende aan eisen KNRB Elkaar kruisende "vaarwegen" en onoverzichtelijk- heid uitvaart riskant voor gezondheid en materiaal	Structureel probleem valt niet op te lossen anders dan met opstellen gedragsregels en strikte handhaving daarvan.

Tabel 15 - Voor- en nadelen van maatregel spreiding gebruik

Aspecten	Voordelen	Nadelen
Effectiviteit voor oplossen knelpunten	Uitbreiding botenberging kan beperkt blijven. Verbetering bergruimte kan tot herinrichting bestaande ruimte worden beperkt. Uitbreiding kleedruimten/ sanitair onnodig. Maatregel draagt bij aan beperking van capaciteitsprobleem op emplacement en vloten	Kwaliteitsverbetering stellingen blijft gewenst. Structurele probleem mbt steilheid en kwaliteit van trappen en vloten wordt niet opgelost.
Capaciteit piekuren	Beperking van tijdsduur roeibeurten maakt dat meer roeiers tijdens piekuren kunnen roeien.	Beperking vrijheid roeien.
Roeimogelijkheden	Meer mogelijkheden voor nieuwe roeiers om op piekuren in te breken. Betrokken blijven bij roeiafdeling door vergroting mogelijkheid om op gewenste momenten te roeien.	Beperking vrijheid in de keuze van momenten en duur van het roeien. Afhaken van leden wanneer ze uit de boot vallen op hun voorkeursmomenten
Sociale effecten		Afdwingen van spreiding met roeiverbod op zaterdagen bv. voor niet werkenden doorbreekt sociale verbanden.
Ontwikkeling ledenaantal	Positief vanwege grotere roeikans op zaterdagmorgen	"Beperkingen tav eigen roeitijden" vermoedelijk negatief voor ledental
Bureaucratie		Opzet, uitvoering en controle op dergelijke regelingen legt een zware druk op bestuurlijke kader
Haalbaarheid		Zeer onzeker

Conclusie 27: Afgezien van de vergroting van de capaciteit van het roeisysteem (emplacement en vloten) in aantallen roeiers dat van de zaterdagmorgen gebruik kan maken door het beperken van de roeiduur en/of spreiding blijven belangrijke maatregelen voor het oplossen van knelpunten nodig.

5.3 Samenwerking op deelterreinen met WSR Argo

In de voorgaande hoofdstukken is geregeld de mogelijkheid van samenwerking met Argo genoemd. Op een aantal terreinen is deze reeds tot stand gekomen. Te noemen zijn: onderhoud van de vloot, botentransport, gebruik van roeibak, botengebruik en dergelijke.

De vraag is in hoeverre een meer structurele samenwerking tussen roeiafdeling van Vada en WSR Argo aan het oplossen van de in hoofdstuk 4 genoemde knelpunten zou kunnen bijdragen.

De vraag in hoeverre fusie een oplossing zou kunnen zijn, zou kunnen worden gesteld.

Hierover zijn in dit verband de volgende opmerkingen mogelijk:

- Algemene roeiverenigingen en roeiverenigingen voor studenten verschillen sterk in karakter, organisatie, doelstelling en financiering.
- Fusies tussen burger- en studentenroeiverenigingen hebben in Nederland voorzover bekend nergens plaatsgevonden, wel zijn uit algemene roeiverenigingen specifieke studentenroeiverenigingen ontstaan en bij overname van algemene roeiverenigingen door grote groepen studenten verenigingen opgesplitst.
- Op een aantal plaatsen zijn wel samenwerkingsvormen tussen algemene en studenten roeiverenigingen ontstaan. Deze kan bestaan uit het hebben van gezamenlijke bootslieden, werkplaatsen of huisvesting in dezelfde roeiaccommodatie en/of gezamenlijke belangenbehartiging.

Conclusie 28: De commissie acht gegeven het voorgaande fusie tussen beide verenigingen niet aan de orde, het verkennen van verdere samenwerkingsmogelijkheden echter wel.

Tabel 16 - Op te lossen knelpunten na samenwerking met WSR Argo

	<i>Functie</i>	<i>Omschrijving knelpunt</i>	<i>Maatregelen</i>
4.2.1	Vloot	Geen knelpunt	Geen
4.2.2	Botenberging	Opslagcapaciteit voor boten veel te klein Tekort netto stellingruimte 140m, brutoloods 25m Stellingen schade gevoelig	Geen. Samenwerking met Argo kan leiden tot optimalisering van vloot gebruik en opslag daarvan.
4.2.2	Berging riemen en andere materialen	Opslagruimte te klein Opslag door ruimte gebrek ongestructureerd	Biedt goede kansen tot succesvolle herinrichting van berguimten.
4.2.3	Werkplaats	Ongeschikt voor verrichten onderhoud vloot Voor klein onderhoud aanpassingen nodig	Geen
4.2.4	Kleedruimten/sanitair	Voldoet maar op piekuren is capaciteit bereikt	Geen
4.2.5	Emplacement	Capaciteit te klein en dus wachttijden Noodzaak tot manoeuvreren leidt tot schade	Bij splitsing van gebruikersgroepen over Vada en Argo verandert de noodzaak tot ingrijpen. Groot onderhoud is dan urgent zolang elementen in gebruik blijven om te roeien.
4.2.6	Trappen	Steilheid trappen risicovol voor gezondheid en materiaal Staat waarin trappen zich bevinden is matig tot slecht (verzakking, onregelmatigheid treden en overgangen)	
4.2.6	Botenlift	Noodzakelijk hulpmiddel maar risicofactor voor materiaal	
4.2.6	Vloten	Capaciteit te klein en dus wachttijden Tekort 28m lengte vlot Technische staat matig en onderhoudsgevoelig	
4.2.7	Vaarwater rond vloten	Manoeuvreerruimte niet voldoende aan eisen KNRB Elkaar kruisende "vaarwegen" en onoverzichtelijkheid uitvaart riskant voor gezondheid en materiaal	Structureel probleem valt niet op te lossen anders dan met opstellen gedragsregels en strikte handhaving daarvan.

Uitgangspunt bij deze vorm van samenwerking zou kunnen zijn dat de roeifdeling op zijn huidige vestigingsplaats gevestigd blijft, maar dat er een optimalisatie in het gebruik van beide roeiaccommodaties plaatsvindt. Nader te verkennen mogelijkheden voor samenwerking zijn:

- gebruik van (delen) van de vloot (over en weer uitlenen/huren van boten, reeds in praktijk);
- gebruik van bak (gerealiseerd);
- gebruik van bootsman en werkplaats (krijgt vorm, onderhoud wordt uitbesteed);
- gebruik van botenberging bij WSR Argo (bv huur stellingruimte, is inmiddels gebeurd voor 8);
- gebruik van roeiaccommodatie van Argo door roeigroepen op tijdstippen dat daar capaciteitsoverschotten zijn.

Voor roeigroepen waarvoor het gebruik van de Vada accommodatie bezwaarlijk is/wordt in verband met gezondheidsrisico's (ouderen) en/of veiligheid (jeugd instructie) zouden de mogelijkheden om vanaf de roeiaccommodatie van WSR Argo te roeien verkend kunnen worden.

De mogelijkheden zijn echter afhankelijk fysieke mogelijkheden en resultaten van eventuele onderhandelingen. Op dit moment zijn ze echter niet meer dan gedachteconstructies in het kader van het verkennen van mogelijke opties.

Tabel 17 - Voor- en nadelen van maatregel samenwerking met Argo

<i>Aspecten</i>	<i>Voordelen</i>	<i>Nadelen</i>
Oplossing knelpunten	Gebruk van de vloot, roeiaccommodaties/voorzieningen van beide verenigingen wordt geoptimaliseerd. Inschatting is dat daarbij knelpunten grotendeels zijn op te lossen. Uitzondering daarop is de technische staat van emplacement, trappen en vloten.	
Duurzaamheid		Roeifdeling wordt afhankelijk van bereidheid tot samenwerking van WSR Argo
Eenheid roeifdeling		Maatregel leidt bij ver gaande uitvoering ervan tot opsplitsing van de roeifdeling

Conclusie 29: Samenwerking tussen WSR Argo en de roeiafdeling van Vada lijkt bijdragen te kunnen leveren aan het oplossen van knelpunten, maar kan niet als "dé oplossing voor hét probleem" worden beschouwd. Met name de tweedeling in gebruikersgroepen die daarvoor nodig is binnen de roeiafdeling, is onaanvaardbaar.

Conclusie 30: Op tal van terreinen is via samenwerking met Argo reeds aan het oplossen en/of verzachten van bestaande problemen en knelpunten bij Vada gewerkt. Eerder zijn voorbeelden daarvan genoemd.

5.4 Samenvattende conclusie

Wanneer we de drie voorgaande paragrafen overzien komen we tot de volgende conclusie:

Conclusie 31: louter organisatorische maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van knelpunten, ze werken echter slechts voor korte duur en in beperkte mate. Ze laten de noodzaak van het nemen van andersoortige maatregelen onverlet.

Conclusie 32: organisatorische maatregelen kunnen van betekenis zijn als aanvulling op andersoortige maatregelen en zijn van belang in overgangssituaties bij het nemen van meer structurele maatregelen.

6 Fysieke maatregelen op de huidige locatie

6.1 Inleiding

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat de meest urgente knelpunten zijn:

1. het gebrek aan capaciteit (bruto) van de botenberging;
2. de kwantitatieve en kwalitatieve staat van trappen en vloten;
3. de beperkte capaciteit van het emplacement.

Aandachtspunten zijn verder:

4. de veiligheid van de roeiers in het water voor het vlot;
5. de omvang van kleedruimten en sanitair;
6. de ruimte voor het stallen van de botenwagens en het laden ervan.

In dit hoofdstuk worden de fysieke mogelijkheden voor verbetering van deze onderdelen op de huidige locatie op een rij gezet.

6.2 Verkenning uitbreidingsmogelijkheden capaciteit botenberging

Ten westen of oosten van de roeiloods

De meest voor de hand liggende uitbreiding van de roeiloods, namelijk verlenging van de loods in oostelijke dan wel westelijke richting, is gegeven de zich daar bevindende installaties van de jachthaven (westzijde) en de ruimte nodig voor het emplacement (oostzijde) onmogelijk.

Op de ruimte ten zuiden van roeiloods

De daar beschikbare ruimte is beperkt en onregelmatig van vorm. Binnen dit terrein bevinden zich nog de voormalige septictank en bezinkput. Deze kenmerken betekenen een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de ruimte. De mogelijkheden voor uitbreiding van de botenberging zijn:

- Naast de werkloods

Realisatie van één stelling met een gangpad buiten, stellingen toegankelijk via verschuifbare zijwanden (indien de benodigde grote overspanning realiseerbaar is), dan wel botenberging toegankelijk vanaf het kopse uiteinde vergelijkbaar met degene die door RV Leerdam is toegepast. Bij een maximale hoogte van 2,5m en ca 10m à 12m lengte is ca 30m oplegruimte mogelijk; bv. voor drie wherry's of drie C2en, ook skiffberging is mogelijk.

- Werkloods en ruimte daarnaast

Bouw van een volledige standaard botenberging van 6m breedte (2 m stelling, 2m gangpad, 2m stelling) is mogelijk wanneer de grens van het bouwperceel, aangegeven in het bestemmingsplan, wordt overschreden. Bij 3m hoogte en ca 13m à 14m lengte is ca 100 m oplegruimte te realiseren. Opgemerkt moet worden dat de betreffende locatie niet volledig hoogwatervrij is, tenzij ophoging plaatsvindt. Realisatie gaat ten koste van werkplaats, parkeerruimte botenwagen evenals de kampeerruimte voor passanten. De geldende rooilijn langs het talud van het Havenkanaal wordt overschreden. De doorgang tussen talud en bebouwing wordt beperkt. De uitloopruimte voor de deuren van een daar gerealiseerde loods wordt krap, zodat lange boten moeilijk naar buiten te brengen zullen zijn.

Tabel 18 - Voor- en nadelen uitbreiding (boten)berging ten zuiden van roeiloods

Aspecten	Voordelen	Nadelen
BerGING	Uitbreiding van bruto botenberging (alternatief b, afbraak werkloods) van betekenisvol.	Gaat ten koste van werkloods. Flexibiliteit toekomst nihil, geen verdere uitbreiding mogelijk.
Uitloopruimte		Beperkt door talud
Doorgang roeiloods terras		Beperkte doorgang
Kampeerruimte		Verdwijnt
Stalling botenwagens		Verdwijnt
Werkloods		Werkloods en onderhoudsmogelijkheden verdwijnen
Emplacement		Aantal en aard van manoeuvres op emplacement wordt groter en complexer, gebruik van ruimte naast werkloods als reserveruimte voor emplacement gaat verloren.

In de ruimte ten noorden van roeiloods

Gegeven het huidige talud is aan de noordzijde van de roeiloods geen standaardeenheid (boten)berging van 6m breedte te realiseren. Wel is een stelling mogelijk die via verschuifbare wanden van buitenaf toegankelijk is (indien realiseerbaar vanwege de grote benodigde overspanningen van ca 9m),

dan wel een loods met 2m gangpad en 2m stelling. De lengte van de stelling is zonder aanpassing van de huidige noordelijke muur van de bestaande loods ca 25 m lang en ca 3 m hoog. De loods eindigt daarmee net voor de brug naar meldsteiger/havenkantoor en brandstofvoorziening jachthaven. Het betekent dat 4m x 25m = 100m oplegruimte mogelijk is; bijvoorbeeld: 12 skiffs; of 3 wherry's + 3 gladde vieren en 3 gladde tweeën.

In geval van botenberging met aan de lange zijde verschuifbare wanden blijft een toegangs/ontsluitingspad van krap 3m over. Bij een botenberging met gangpad gaat de doorgang verloren.

Tabel 19 - Voor- en nadelen (boten)berging ten noorden van roeiloods

Aspecten	Voordelen	Nadelen
Botenberging	Substantiële uitbreiding berging	Geen flexibiliteit meer naar de toekomst
Nooddoorgang		Verdwijnt
Laden boten tbv wedstrijden en tochten		Verdwijnt en zal moeten plaatsvinden op terrein tussen kantine en speelplaats dan wel op parkeerplaats.
Stalling botenwagens		Verdwijnt, nieuwe stalling moet worden gerealiseerd tussen kantine en speelplaats
Brandstofvoorziening, meldsteiger, havenkantoor		Realisatie van loods betekent vermoedelijk conflict met de gerealiseerde havenfaciliteiten

Verdere aanpassingsmogelijkheden binnen de roeiloods

Twee situaties zijn denkbaar:

1. ophangen boten in de gangpaden

Een beperkt aantal kleine, lichte boten is in het spant van de roeilood op te hangen. Naar schatting gaat het daarbij om ca 3 boten in het noordelijke gangpad en 1 in het zuidelijke. De bevestigingen van de bestaande stellingen moeten daarvoor worden aangepast. Deze wijze van bergen is mogelijk, maar vergt zorgvuldige realisatie van de daarvoor benodigde installaties en zeer zorgvuldig gebruik om schade aan boten te voorkomen.

Tabel 20 - Voor- en nadelen ophangen boten

Aspecten	Voordelen	Nadelen
Botenberging	Met beperkte investering enige uitbreiding te realiseren	Slechts zeer beperkte uitbreiding; schadegevoelig

2. herindeling en verplaatsing van functies

Verplaatsen van kleedruimten, sanitair, invalidentoilet en berging/computerruimte naar locaties buiten de roeiloods. De maximale winst van een dergelijke ingreep is: verlenging van het zuidelijke gangpad van 6m breedte met ca 15m. Dit levert 120m stellingruimte op. Eén en ander brengt echter een kettingreactie opgang met betrekking tot te verplaatsen functies. Voor kleedruimten, sanitair en computerruimte/berging moeten nieuwe ruimten worden gevonden. Denkbaar zijn: nieuwbouw op plaats werkloods en ruimte ten zuid van roeiloods; in- en aanbouw aan kantine; volledige afbraak van roeiloods en herbouw van accommodatie met twee verdiepingen.

Tabel 21 - Voor- en nadelen verplaatsing functies uit roeiloods

Aspecten	Voordelen	Nadelen
Botenberging	Substantiële uitbreiding	Leidt tot noodzaak van een volledige herstructurering van de gebouwen en/of afbraak en nieuwbouw, terwijl een dergelijke nieuw te realiseren situatie niet tot een flexibel resultaat leidt
Kleedruimten/sanitair		Moeten verplaatst worden
Invalidentoilet en computerruimte/berging jachthaven		Moeten verplaatst worden
Werkloods		Verdwijnt in ketting reactie tgv kleedruimten/sanitair

Voorlopige conclusies tav botenberging

Conclusie 33: Op het bestaande terrein dat in gebruik is bij de roeiafdeling is geen duurzame op de toekomstgericht flexibel botenhuis te realiseren.

Conclusie 34: Voor korte en middellange termijn is het knelpunt van de berging van vloot en materialen op te vangen in de noordelijke nooddoorgang, met eenvoudige middelen zou daarvoor een (tijdelijke) botenberging gerealiseerd kunnen worden.

6.3 Verbetering emplacement, vloten en trappen

Verlenging van roeivlot in richting van havenkraan

Tabel 22 - Voor- en nadelen verlenging steiger richting havenkraan

<i>Aspecten</i>	<i>Voordelen</i>	<i>Nadelen</i>
Vlotlengte	Knelpunt is in belangrijke mate op te heffen	Bij realiseren luiere toegang komen vloten verder de havenkom in
Ruimte op het water tot de steigers van de jachthaven		Waterruimte wordt beperkt, met gevolgen voor geven van instructie en in-/ uitvaren van boten
Afstand tot de havenkraan		Ruimte wordt beperkter
Veiligheids aspecten	Beperking aantal vaarbewegingen met pleziervaartuigen door andere locatie meldsteiger, havenkantoor en brandstof/watervoorziening	
Functioneren van emplacement		Levert geen bijdrage aan verbetering

De huidige vloten zijn het meest eenvoudig te verlengen op de ruimte, die is ingenomen door meldsteiger en havenkantoor. Verlenging tot 45m lijkt mogelijk daar zonder in conflict te raken met de ruimte nodig voor de havenkraan. Een dergelijke oplossing is te realiseren door brandstofvoorziening, meldsteiger en havenkantoor te verplaatsen naar de oever van het Havenkanaal ter hoogte van kantine en speelplaats. Bij deze oplossing wordt het tevens mogelijk om vloten en trappen te herzien en is met bruggen en aan palen bevestigde drijvende vloten tot een minder steile overbrugging tussen emplacement en vlot te komen.

Aanleg extra roeivloten aan oever Havenkanaal aansluitend op emplacement

Te denken is aan het realiseren van roeivloten in het Havenkanaal. De mogelijkheid van het aanleggen van trappen/steigers en vloten in de ruimte tussen speelplaats en uiteinde van de kop is voorstelbaar. Op die plek is een oeverlengte van ruim 50m beschikbaar. In deze ruimte is buiten de vaargeul van het Havenkanaal een roeivlot aan te brengen, die afhankelijk van de constructie, tweezijdig bruikbaar zou kunnen zijn. Aangezien de oever van het Havenkanaal in steilheid vergelijkbaar is met de huidige trappen vergt een dergelijke oplossing drijvende steigers en met "luie" toegangsbruggen. Deze zijn omvangrijk en gaan van het emplacement min of meer parallel aan de over naar beneden. Gebruik van de driehoek tussen kantine en werkloods als emplacement ligt daarbij voor de hand. De oplossing leidt, bij handhaving van de huidige trappen en vloten, tot efficiënt gebruik van het terrein voor de bestaande roeiloeds. Er kan in twee richtingen vanaf het emplacement met boten vanaf de loods naar en van het water gegaan worden. Het vergt vervolgens wel het handhaven en verbeteren van de huidige trappen en vloten.

Tabel 23 - Voor- en nadelen aanbrengen roeivlot in Havenkanaal

<i>Aspecten</i>	<i>Voordelen</i>	<i>Nadelen</i>
Vlotlengte	Lijkt wat ruimtebeslag mogelijk	Vergt veel overleg mbt haalbaarheid gezien beroepsscheepvaart
Ruimte op het water tot de steigers van de jachthaven	Betekent verlichting van gebruik water in havenkom	
Veiligheidsaspecten	Verplaatsing van de instructie van het water bij de onoverzichtelijke jachthaveningang naar het kanaal is positief	Vloten komen vanuit beschutte ligging in de jachthavenkom in het begin van het Havenkanaal te liggen (zwaikom) Bij hoogwater op stroom en in golfslag scheepvaart
Functioneren van emplacement		Lost probleem op

Vergroting emplacement

In combinatie met een vlot in het Havenkanaal is de driehoek tussen werkloods en kantine te gebruiken als emplacement. Het is de enige realistische mogelijkheid om meer ruimte/capaciteit te realiseren voor het manoeuvreren met en afspreken/onderhouden van boten tussen het opbergen in de loods en het varen op het water. Deze constatering maakt gebruik van deze ruimte als kleedruimte/-sanitairblok of als uitbreiding van de botenopslag onmogelijk.

- Conclusie 35: De meest voor de hand liggende oplossingen zijn onmogelijk gemaakt door de in de directe omgeving van roeiloods en roeivlot aangebrachte jachthavenvoorzieningen.*
- Conclusie 36: Realisatie van vlotten in het havenkanaal kan, indien haalbaar en technisch gezien mogelijk, oplossing voor knelpunten mbt. vlotten en emplacement zijn.*
- Conclusie 37: Oplossen van de knelpunten mbt. emplacement, vlotten en trappen zijn onmogelijk wanneer de ruimte ten zuiden van het botenhuis voor het uitbreiden van (boten)berging of het realiseren van kleedruimten/sanitair wordt gebruikt.*

6.4 Aanpassing kleedruimte, sanitair

Uitbreiding ter plekke van invalidentoilet, computerruimte, werkplaats zeilafdeling

De oppervlakte van beide ruimten is ca 2,7 x 3,75 m.

Toevoegen van deze ruimten aan heren-, respectievelijk dames kleedruimte en douches vergt een totale verbouwing van de kleedruimte, sanitair. Hierbij is van belang dat de tussenmuur tussen heren- en dameskleedruimte dragend is. Indien efficiënt indeling onmogelijk blijkt te zijn, valt het gebruiken van de ruimte van de onderhoudsloods te overwegen.

Tabel 24 - Voor- en nadelen uitbreiding kleedruimten/sanitair

Aspecten	Voordelen	Nadelen
Kleedruimte/sanitair	Lijkt realiseerbaar bij gebruik van werkplaats zeilen, invalidentoilet en computerruimte/berging van de jachthaven	Zet een kettingreactie van te verplaatsen functies in gang, bovendien is volledige herindelings (afbraak/herbouw) nodig
Vluchtwegen	De momenteel gevaarlijke situatie, waarbij kleedruimten en werkplaatsen geen nooduitgangen (meer) kennen is op te heffen	

Conclusie 38: Groei van ledentallen maakt op termijn uitbreiding van kleedruimten/sanitair nodig.

Conclusie 39: Enige mogelijkheid daarvoor lijkt herinrichting van bestaande kleedruimten/sanitair, invalidentoilet, computerruimte/berging haven en werkplaats zeilafdeling.

Conclusie 40: Oplossing genoemd in 39 biedt tevens de mogelijkheid tot realiseren van vluchtroutes en verbeteren van toegangen naar de roeiaccommodatie (herstel van de oorspronkelijk in de roeiloods aanwezige situatie waarbij ingangen van kleedruimten/sanitair aan de westzijde gesitueerd waren).

6.5 Berging botenwagens

Als de mogelijkheden voor het uitbreiden van de botenberging worden gebruikt (conclusie 34), en het terrein ten zuiden van de roeiloods wordt gebruikt voor het uitbreiden van het emplacement en als toegang naar nieuw te realiseren vlotten (conclusie 36) gaat niet alleen de noordoorgang ten noorden van de roeiloods maar ook de stalling van de botenwagens en het terrein om boten op te laden verloren. Er moet dan een vaste parkeerterrein/stalling en laadplaats voor boten komen. Deze is te realiseren tussen speelplaats en kantine.

Conclusie 41: Stalling voor botenwagens is te realiseren tussen kantine en speelplaats

6.6 Samenvattende conclusies

Wanneer we de conclusies in dit hoofdstuk overzien dan is het oplossen van de gesignaleerde knelpunten voor een roeifaciliteit met 250 leden (voor een deel) op te lossen. Uitbreiding van de botenberging is mogelijk ten noorden van de huidige roeiloods. Voor de knelpunten met de vlotten en het emplacement zijn de genoemde opties afhankelijk van de realiseerbaarheid van gebruiksmogelijkheden van de Vada-oever van het Havenkanaal. Het gaat daarbij niet alleen om de technische realiseerbaarheid maar tevens om vergunningen van gemeente en rijkswaterstaat. Het oplossen van deze knelpunten vergt nieuwbouw van (halve) standaard botenberging, aanschaf van nieuwe vlotten met palen, aanleg en aanbrengen van bruggen naar de vlotten in het Havenkanaal en groot onderhoud aan de bestaande trappen en vlotten. De kosten van een en ander zijn niet berekend maar worden aanzienlijk ingeschat. Na realisatie is iedere flexibiliteit in de huidige ruimte van de roeifaciliteit opgebruikt.

Om verdere groei van het ledenbestand mogelijk te maken, is het nodig om over meer ruimte te beschikken om nieuwe knelpunten op te lossen en het wederom ontstaan van de oude knelpunten te voorkomen. Kleedruimten/sanitair worden bij groei van het aantal leden een probleem, terwijl verdere uitbreiding van berging opnieuw nodig zal blijken. Het ontbreken van krachthok zal dan eveneens een probleem worden. Binnen de huidige locatie is daaraan misschien tegemoet te komen door een volledige herinrichting van de gebouwen en uitplaatsing van de niet aan het roeien gerelateerde functies, of het volledig afbreken en herbouwen van een nieuwe accommodatie op de plaats en fundamenten van huidige loods. Kleedruimten, sanitair, krachthok, materiaalopslag en kantine ruimte

zijn dan op een te realiseren eerste verdieping aan te leggen. Bij een dergelijke vergaande maatregel blijft de buitenruimte van het gebouw beperkt.

Conclusie 41: Voor de korte termijn zijn maatregelen mogelijk voor het oplossen van het knelpunt van de botenberging.

Conclusie 42: Voor (midden)lange termijn vergt het oplossen van de knelpunten aanzienlijke investeringen, die echter niet leiden tot een duurzame situatie voor een roeiafdeling die groeit.

Conclusie 43: Een duurzame oplossing voor de roeiafdeling lijkt onmogelijk te realiseren op de huidige vestigingsplaats.

7 Verkenning mogelijkheden buiten huidige locatie

7.1 Overzicht van opties

In het vervolg op de verkenningen in de voorgaande hoofdstukken is een verdere analyse van ontwikkelingsopties voor de roeiaccommodatie van de roeiafdeling in haar geheel nodig.

Aan het eind van het voorgaande hoofdstuk leiden de conclusies 41, 42 en 43 tot de constatering dat op de huidige locatie van roeiafdeling van Vada geen accommodatie valt te realiseren die duurzaam is voor de langere termijn. Voor korte en middenlange termijn kwam, zei het met beperkingen, een tweetal opties in beeld:

1. **"optimaliseren accommodatie op huidige locatie"**.
2. afbraak bestaande loods en nieuwbouw van roeiloosds in combinatie met aanleg van vloten in het Havenkanaal, aan te duiden als **"nieuwbouw op huidige locatie"**.

Een belangrijke constatering in het voorgaande hoofdstuk was dat iedere flexibiliteit in de ruimte na het realiseren van voorgaande maatregelen, is opgebruikt. Dit is temeer het geval wanneer men ook rekening houdt met de ruimtebehoefte van andere gebruikersgroepen binnen WSV Vada.

Het lijkt dan ook relevant om in naast de nadere verkenning van de mogelijkheden binnen de huidige locatie, ook naar opties elders te zoeken. Misschien is er dan sprake van meer keuze mogelijkheden. Naast accommodatie-eisen gaan dan eisen ten aanzien van de locatie in ruimere zin mee spelen. Een nieuw element is, dat op dat moment het keuzedilemma tussen drijvend botenhuis en accommodaties op de wal een rol gaan spelen.

Naast de onder 1 en 2 genoemde opties heeft een zeer globale, louter verkennende, discussie in de commissie drie extra opties opgeleverd die nader zijn te onderzoeken:

3. ontwikkeling van een nieuwe roeiaccommodatie in de havenkom ten westen van de vestiging van WSR Argo, de bouwplaats met water die oorspronkelijk is gereserveerd voor de waterpadvinders: **"nieuwbouw als buur van WSR ARGO"**.
4. idem maar aan de noordoostzijde van de jachthavenkom, op de landpunt bij de brandweerstoep aan de ingang van de jachthaven: **"nieuwbouw bij het stek"**
5. een **drijvend botenhuis**. De mogelijkheden daarvoor zijn afhankelijk van de ontwikkeling van de plannen door de gemeente met het gehele havengebied.

Het lijkt de commissie (vooralsnog) wenselijk om deze vijf denkrichtingen verder te verkennen.

Na een korte toelichting geeft tabel 25 een ruwe vergelijking aan de hand van een beperkt aantal criteria. Aan een en ander ligt geen nader onderzoek ten grondslag. Het dient slechts als basis het bepalen van de richting van de te nemen vervolg stappen. Voor elke mogelijke keuze is nader onderzoek van ruimtelijke en technische mogelijkheden en financiële, organisatorische en bestuurlijke haalbaarheid nodig.

7.2 Optimaliseren accommodatie op huidige locatie

De verkenningen in de voorgaande hoofdstukken maken duidelijk dat enige uitbreiding van de botenberging ten noorden van roeiloosds mogelijk lijkt (over 29m. één stelling) daarnaast zijn marginale mogelijkheden in de loods te vinden in het ophijsen van boten en is de onderhoudsloods als berging te benutten. Uitbreiding van vlotruimte is alleen te realiseren door ofwel verplaatsing van havenkantoor en meldsteiger, ofwel door realisatie van een drijvend vlot in het Havenkanaal met een parallel met de oever lopende toegangsbrug. De ruimte tussen onderhoudsloods en kantine zou als emplacement kunnen fungeren en toegang geven naar het betreffende vlot dat dan ter hoogte van het clubhuis zou kunnen komen te liggen. De knelpunten bij het huidige ledental zouden met deze maatregelen verlicht kunnen worden. Groei van het ledenbestand is echter maar beperkt mogelijk. Vergroting van kleedruimten en sanitair en beperkte uitbreiding van de capaciteit van botenberging en emplacement zijn beperkende factoren.

7.3 Nieuwbouw op huidige locatie

Verdergaande aanpassing op de huidige locatie is alleen mogelijk wanneer kleedruimten en sanitair vergoot kunnen worden en ook voor de botenberging verdere uitbreidingsmogelijkheden gevonden worden. Dit is alleen te realiseren wanneer naast maatregelen in de trant van ad.1 ook de huidige roeiloosds in zijn geheel als botenberging is te gebruiken. Het vergt het bouwen van kleedruimten en sanitair elders. Er is dan te denken aan algehele afbraak en herbouw waarbij de ruimte op de begane grond als botenberging wordt gebruikt en kleedruimten sanitair, vergaderruimte en krachthonk op de eerste verdieping een plaats krijgen. Hoewel de maatregelen tot meer ruimte voor botenberging, kleedruimten en sanitair kunnen leiden, blijft de ruimte om de loods beperkt, terwijl ook de

mogelijkheden voor verdere aanpassing van trappen en vloten zijn beperkingen kent. Een dergelijke maatregel vergt in de overgangssituatie een tijdelijke verhuizing van al het materiaal naar elders.

7.4 Nieuwbouw als buur van WSR ARGO

In plaats van nieuwbouw op de huidige locatie is aan nieuwbouw op het perceel aan de havenkom ten westen van het botenhuis van WSR ARGO te denken. Op het land lijkt voldoende ruimte aanwezig voor het realiseren van zowel botenhuis, voldoende ruim emplacement en vloten. Reserve ruimte voor de toekomst lijkt aanwezig. Samenwerking met WSR ARGO wordt door de nabije ligging goed mogelijk. Gezamenlijke ontwikkeling en gebruik van voorzieningen (bak, krachthonk, berging van specifiek materiaal en wellicht vloten) maakt flexibele en gefaseerde realisatie mogelijk. Plaatselijk lijkt ruimte op het water tussen steigers van de jachthaven en de oever (te?) beperkt, een en ander is mede afhankelijk van mogelijkheden tot samenwerking. De afstand tot havenkanaal en rijn als vaarwater is er groter.

7.5 Nieuwbouw bij ‘het stek’

Als vestigingsplaats voor een uit te plaatsen roeiafdeling is ook de parkeerplaats bij “het stek” en de brandweerstoeper nader in beschouwing te nemen. De beschikbare ruimte op het land, langs de oevers en op het water lijkt ruim voldoende voor het realiseren van een duurzame roeiaccommodatie met reserveruimte. De hoogte van het maaiveld ter plaatse is lager dan op de huidige locatie en vergt het nemen van maatregelen om problemen bij hoogwater te voorkomen (ophoging van terrein of botenhuis op palen). Vloten lijken realiseerbaar aan de zijde van de jachthaven als aan de zijde van het Havenkanaal. Het vaarwater rondom dergelijke vloten is tov de huidige locatie en de locatie ten westen van ARGO niet alleen ruimer maar ook veiliger (grotere overzichtelijkheid minder conflicten met langs de verkeerde wal binnenvarende jachten). Directe relatie tussen botenhuis en Havenkanaal als vaarwater. Samenwerking met WSR ARGO door ruimtelijke scheiding moeilijker, vergelijkbaar met de alternatieven 1 en 2.

7.6 Een drijvend botenhuis

In plaats van landaccommodaties en steigers/vloten is een drijvende accommodatie denkbaar. Te denken is daarbij aan drijvende betonbakken met opbouw met aansluitende drijvende vloten. Botenberging en vloten zijn daarmee op gelijke hoogte. Kleedruimten, sanitair, vergaderruimte, krachthonk ed. zijn op een eerste verdieping aan te brengen, dit ter beperking van de omvang van het drijflichaam. De mogelijkheden voor een dergelijke oplossing zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van een grote oppervlakte water van voldoende diepte zodanig dat ook bij zeer lage waterstanden droogvallen onmogelijk is. Dit water moet bovendien buiten de stroom liggen, daarnaast is een oever nodig voor de toegang en zijn faciliteiten op de wal nodig als parkeerplaatsen en ruimte voor het aan land brengen van boten en laden van botenwagens. Beschikbaarheid van dergelijke voorwaarden is afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het havengebied van Wageningen en lijkt momenteel (nog) niet beschikbaar. Situering in kom beroepshaven dwingt roeiers tot gebruik van het Havenkanaal.

7.7 Een eerste vergelijking opties

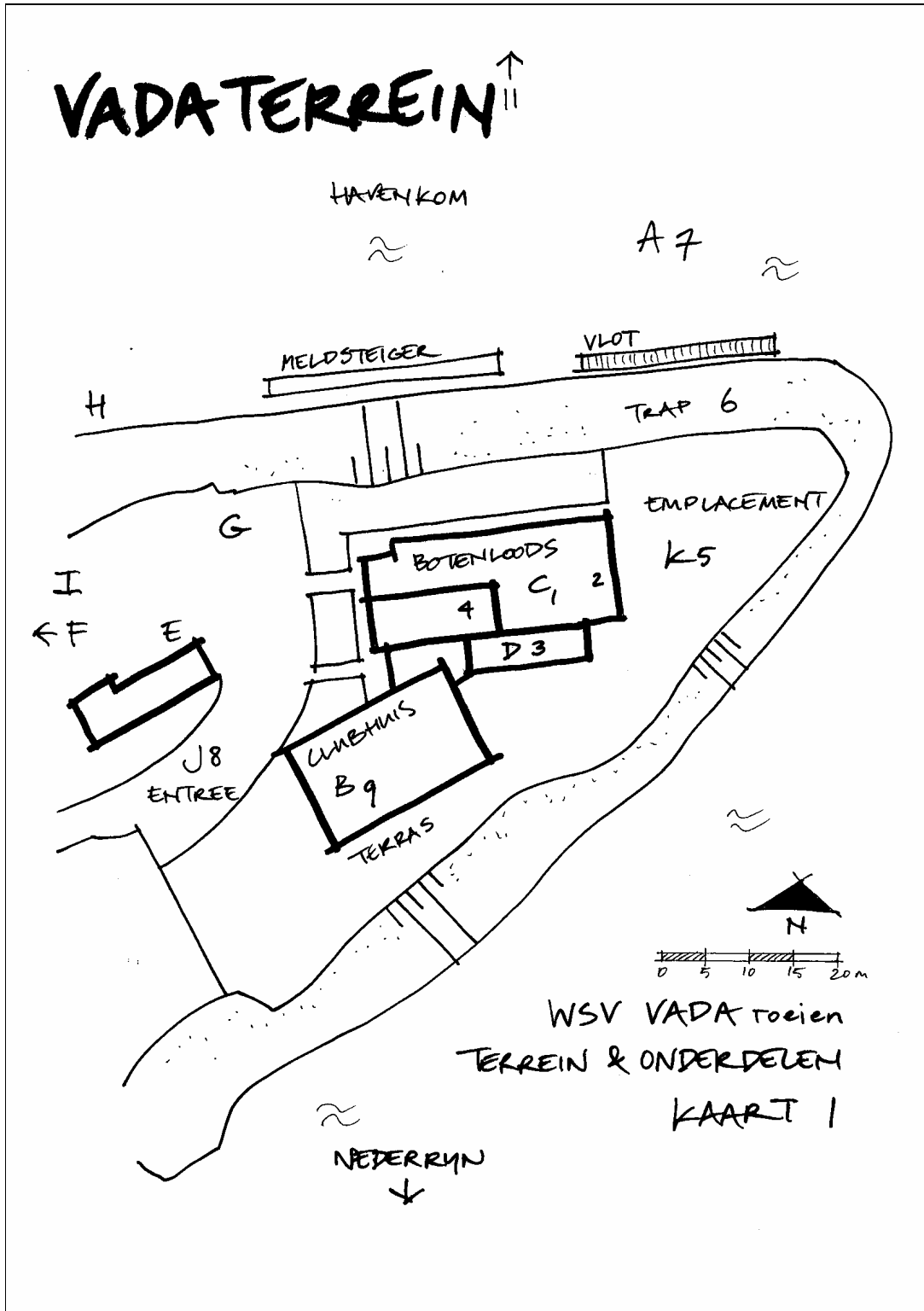
In tabel 25 is een eerste vergelijking van de onderkende opties gegeven. Hoewel zowel de formulering van de onderscheiden opties als de vergelijking zeer grof en globaal van karakter is, geven de tabel een eerste indruk van aard en consequenties van de verschillende denkrichtingen.

Conclusie 44: Voorlopige conclusies voor de opties zijn:

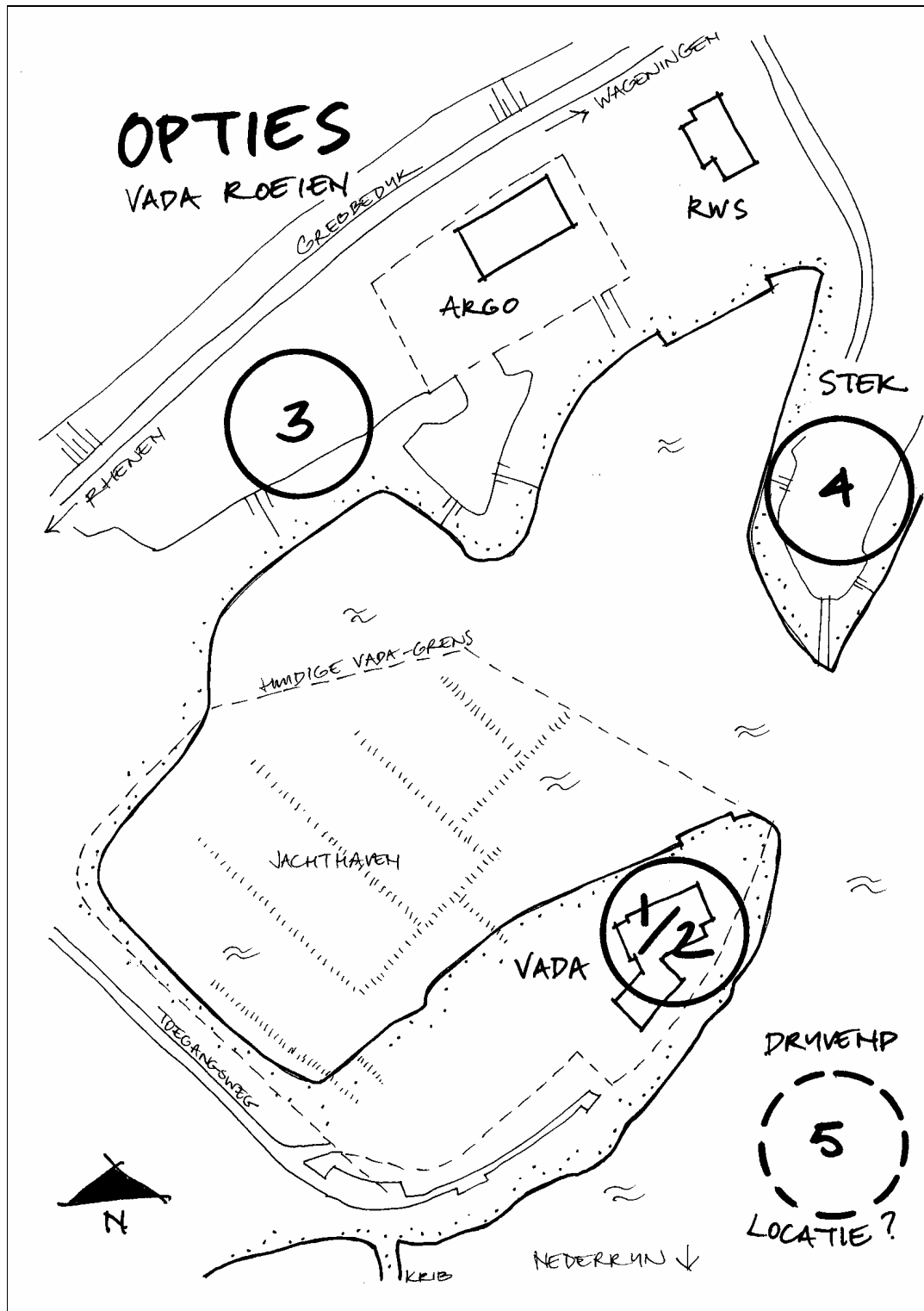
- *Optie 1 is in beeld voor tijdelijke oplossingen dan wel een overgangssituatie naar duurzamer oplossingen*
- *Optie 2 geeft tijdelijke gebruiksproblemen en lijkt op den duur niet duurzaam vanwege de beperkte ruimte en flexibiliteit op het terrein*
- *Optie 3 en 4 geven op lange termijn duurzame oplossingen maar vergen veel ambitie en voorbereiding*
- *Voor Optie 5 geldt hetzelfde als bij Optie 3 en 4. Optie 5 moet vooral in beeld blijven in verband met de discussies met de gemeente Wageningen en Rijkswaterstaat over de haven en als alternatieve inrichting.*

Tabel 25 - Globale vergelijking denkrichtingen oplossing knelpunten roeiafdeling

Criteria	Aanpassing huidige accommodatie		Nieuwbouw op huidige locatie		Nieuwbouw als buur van ARGO		Nieuwbouw op het Stek		Drijvend botenhuis	
Gebruik huidige accommodatie	Toevoeging aan bestaande gebouwen, vloten	+	Nieuwbouw gebouwen	-	Nieuwbouw	-	Nieuwbouw	-	Nieuwbouw mee te nemen naar andere locatie	-
Beschikbaarheid grond	Eigen grond erfpacht	+	Eigen grond, erfpacht	+	Bouwperceel eigendom gemeente	+/-	Eigendom gemeente, geen bouwperceel (?)	-	Eigendom water/land afhankelijk van locatie	-?
Afhankelijkheid van procedures	Bestemmingsplan, vergunningen rijkswaterstaat	+/-	Bestemmingsplan, vergunningen rijkswaterstaat	-	Bestemmingsplan, vergunningen rijkswaterstaat	+?	Bestemmingsplan, vergunningen rijkswaterstaat	-?	Bestemmingsplan, vergunningen rijkswaterstaat	??
Snelheid uitvoering	Muv vlot Havenkanaal	+	Tijdelijke opslag	-	In fasen te realiseren	+/-	Nieuwbouw volledige accommodatie	-	Volledig afhankelijk derden	--
Flexibiliteit tijdens aanpassing		+		-		+		+		+
Toekomstwaarde door aanwezigheid reserve ruimte		-	Beschikbare ruimte op de huidige locatie blijft beperkende factor	-	Samenwerking biedt grote flexibiliteit in beheer van beide accommodaties	+	Beschikbare ruimte geeft in principe mogelijkheid en tot aanpassingen	+		?
Samenhang met in- en externe partijen	Ontwikkeling jachthaven, Toestemming rijkswaterstaat en gemeente mbt vlot	-	Ontwikkeling jachthaven, Toestemming rijkswaterstaat en gemeente mbt vlot	-	Ontwikkeling jachthaven en samenwerking ARGO	+/-	Volledig afhankelijk van planontwikkeling door gemeente	-	Volledig afhankelijk van planontwikkeling door gemeente	-
Beperkingen tav accommodatie	Ruimte emplacement en steilheid trappen, kleedruimten sanitair, veiligheid op vaarwater	-	Ruimte emplacement, veiligheid op vaarwater	-	Afhankelijk van oplossing ruimte op water beperkt	+/-	Geen	+	Geen	+
Relatie met vaarwater		+		+		-	Direct aan wedstrijd-baan	++		?
Ligging tov stroom		-		-		+		+		?
Hoogwater vrij		+		+		+		-		+
Win-win situaties	geen	-	geen	-	Op terrein jachthaven ontstaat ruimte	+	Op terrein jachthaven ontstaat ruimte	+	Op terrein jachthaven ontstaat ruimte	?
Kwaliteit gebouw		-		+		+		+		+
Kwaliteit, gebruiksgemak vloten		-		-		+/- tot +		+		++



Kaart 1 WSV VADA Terrein & onderdelen



Kaart 2 Opties op huidige locatie en rond havenkom

1. Aanpassing van de huidige accommodatie
2. Nieuwbouw op huidige locatie (met benutting extra verdieping)
3. Nieuwbouw als buur van WSR ARGO
4. Nieuwbouw bij het Stek
5. Nieuwbouw drijvend botenhuis