

Geboden vaargang



Bärbel Molenaar
2004



Inhoud

Inleiding

Handboek deel I Aan de wal

HOOFDSTUK 1 BEREIKBAARHEID

- 1.1 Invalidenparkeerplaatsen
- 1.2 Verbindingspad naar het vlot
- 1.3 Hellingbanen

HOOFDSTUK 2 VLOTTEN, OEVERS EN WALKANTEN

- 2.1 Oppervlakte
 - 2.1.1 breedte
 - 2.1.2 lengte
- 2.2 Hoogte boven het water
- 2.3 Dwarsvlot
 - 2.3.1 insteekhaven
- 2.4 Combivlotten
 - 2.4.1 hoogteverschil over lengte
- 2.5 Drijvende vlotten
- 2.6 Slipway
- 2.7 Oevers en walkanten
- 2.8 Uitvoering
 - 2.8.1 Aandachtspunten algemeen
 - 2.8.2 Afrijbeveiliging

HOOFDSTUK 3 BESTAANDE SITUATIES

- 3. 1 Aanpassingen in de praktijk
 - 3.1.1 noodzakelijke aanpassingen
 - 3.1.2 facultatieve aanpassingen
- 3.2 Liften en plateaus
 - 3.2.1 plateauliften
 - 3.2.2 stoelliften
 - 3.2.3 mobiele hefplateaus

HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE ASPECTEN

- 4.1 Grenzen
- 4.2 Aanpassen of vervangen
- 4.3 Zelf doen of uitbesteden
- 4.4 Leveranciers
 - 4.4.1 liften en plateaus
 - 4.4.2 houten vlotten, bruggen enz.
 - 4.4.3 drijvende vlotten en jachtvlotten
 - 4.4.4 metalen vlotten
- 4.5 Prijsvoorbeelden
- 4.6 Subsidiemogelijkheden

Handboek deel III Op het water

HOOFDSTUK 5 ROEIEN

- 5.1 Kleine hulpmiddelen



- 5.1.1 markeringsteken
- 5.1.2 blokjes
- 5.1.3 grote voetenplank
- 5.1.4 vastgezet rolbankje
- 5.1.5 stompsteun
- 5.1.6 klittenband
- 5.1.7 roeihandschoen
- 5.1.8 armverlenger
- 5.1.9 verschillende roeibankjes
 - 5.1.9.1 tuigje voor roeistoeltje
- 5.1.10 reliefkaarten
- 5.1.11 beenverlenger
- 5.1.12 overige voorzieningen
- 5.2 Roeistoelen
- 5.3 Overige aanpassingen
 - 5.3.1 rolligger
 - 5.3.2 verzwaarde bouw
 - 5.3.3 catamaranskiff

HOOFDSTUK 6 HULPMIDDELEN VOOR VISUEEL GEHANDICAPTEN

- 6.1 auditieve hulpmiddelen
 - 6.1.1 audiokompas
 - 6.1.2 decca-systeem
 - 6.1.3 radiocontact
- 6.2 Hulpmiddelen in braille en reliëf
 - 6.2.1 reliefkaart
 - 6.2.2 plotter
- 6.3 Internationale slechtiendekens
- 6.4 Geleidenlijnen

HOOFDSTUK 7 VEILIGHEIDSVORZIENINGEN

- 7.1 Zwem- en reddingsvesten
- 7.2 Verstandelijk gehandicapten

Adressenlijst

Handboek deel III Subsidies

HOOFDSTUK 8 HOE VRAAG JE SUBSIDIE AAN EN WELKE SUBSIDIES ZIJN ER?

- 8.1 Subsidies voor tochten voor mensen met een beperking
- 8.2 Subsidies voor individuele aanpassingen voor roeiers zelf
- 8.3 Subsidies voor accommodatie verbeteringen voor mensen met een beperking
- 8.4 Interessante websites waar u de aanvragen kunt vinden

Bijlagen:

- Bijlage 1: Aanvraagformulier NebasNSG
- Bijlage 2: NFSG, innovatief project
- Bijlage 3: NFSG, aanpassen (nieuwe) sportaccommodatie
- Bijlage 4: NGSG, organisatie sportactiviteit
- Bijlage 5: Nederlandse Stichting voor het Gehandicapte Kind, aanvraagformulieren
- Bijlage 6: presentatie roei-orthese
- Bijlage 7: presentatie instructeurs aangepaste roeiers



Figuren:

Figuur 1: Voorbeeld van een hoogteverschil over de lengte van de steiger

Figuur 2: Voorbeeld van een slipway

Figuur 3: Verplaatsbare hulpsteiger

Figuur 4: Voorbeeld facultatieve aanpassing

Figuur 5: Voorbeeld facultatieve aanpassing

Figuur 6: Stoellift

Figuur 7: Stoellift

Figuur 8: Monolift

Figuur 9: Monolift

Figuur 10: Monolift

Figuur 11: Monolift

Figuur 12: Houten vlot

Figuur 13: Roeivlotten

Figuur 14: Vlot

Figuur 15: Voetenplank

Figuur 16: Vastgezet rolbankje

Figuur 17: Roeihandschoen

Figuur 18: Roeihandschoen

Figuur 19: Roeihandschoen beschrijving

Figuur 20: Armverlenger

Figuur 21: Action Live Glove

Figuur 22: Roeibankje

Figuur 23: Tuigje

Figuur 24: Gebruik tuigje

Figuur 25: Diverse modellen tuigjes

Figuur 26: Catamaranskiff

Figuur 27: Folder geleidenlijnen

Figuur 28: Diverse modellen zwemvesten



INLEIDING

Sportbeoefening door gehandicapten verheugt zicht in een toenemende belangstelling. Dat geldt zeker ook voor de actieve beoefening van roeisport. Een beperkende factor voor verdere groei is evenwel dat niet overal goede en voldoende voorzieningen aanwezig zijn en dat men bij het realiseren daarvan niet altijd over de juiste kennis en informatie beschikt.

Dit handboek biedt een overzicht van normen, richtlijnen, voorwaarden en voorzieningen ten aanzien van de toegankelijkheid van de roeivoorziening voor gehandicapten. Naar analogie van de term **“Geboden Toegang”** voor gehandicapten in het algemeen, is voor de roeisport de titel gekozen: **“Geboden Vaargang”**.

Geboden Vaargang is te beschouwen als supplement op de zeer uitvoerige behandeling in Geboden Toegang *. Voor algemene voorzieningen, voorwaarden, hulpmiddelen en overige gegevens (waaronder subsidiemogelijkheden) wordt verwezen naar deze publicatie. Geboden Vaargang beoogt daaraan de specifieke informatie toe te voegen die voor de roeisport van belang is. Om dezelfde reden worden in de korte literatuurlijst in Geboden Vaargang alleen enkele titels vermeld die in Geboden Toegang niet zijn opgenomen.

Het eerste deel: **Aan de wal** behandelt de bereikbaarheid van havens en vloten en al wat daarmee te maken heeft. In het tweede deel: **Op het water** komen de aanpassingen en hulpmiddelen bij het varen zelf aan de orde. Voor nadere informatie kan men zich altijd wenden tot de KNRB, Bosbaan 6, 1182 AG Amstelveen.

Geboden Toegang: handboek voor het toegankelijk en bruikbaar ontwerpen en bouwen voor gehandicapte mensen.

Uitgave van de Stichting Nederlandse Gehandicapten raad, in samenwerking met de Stichting Dienstverleners Gehandicapten, de Gemeenschappelijke Medische Dienst, de Nederlandse Vereniging voor Ergotherapie en de Stichting Centraal Overleg Provinciale Revalidatie Stichtingen. 10^e herz. druk. 19900. 240 blz. Prijs € ,-- (ISBN 90.6642.014.6).



Deel I: AAN DE WAL

Denken we bij roeien in de eerste plaats aan water en roeiboten, het is duidelijk dat het water ook goed bereikbaar moet zijn voor boot en opvarenden. Roeiverenigingen met al hun voorzieningen spelen hierbij de belangrijke rol.

Voor gehandicapten is dit helaas nog lang niet overal zo vanzelfsprekend. Een enkele drempel op het pad kan voor een rolstoeler een onneembare hindernis zijn; een vlot zonder leuning is voor een slechtziende vaak levensgevaarlijk. Daarom beoogt dit hoofdstuk de richtlijnen en voorwaarden aan te geven die ook een gehandicapte roeier in staat stellen veilig zijn of haar boot te bereiken en het in- en uitstappen te vergemakkelijken.

In de eerste plaats geldt dit voor nieuw aan te leggen voorzieningen, waarbij dan van meet af aan met alle toekomstige gebruikers rekening kan worden gehouden. Maar daarnaast wordt ook aandacht geschonken aan – vaak relatief eenvoudige – aanpassingen aan bestaande situaties om de bereikbaarheid en het gebruik te verbeteren. De wellicht even belangrijke verbinding tussen openbare weg en roeivereniging hoort daar bij.

Een belangrijk aspect is dat iedere aanpassing weer deel uitmaakt van een keten van voorzieningen. Het ontbreken van één schakel kan het gebruik van de anderen belemmeren. Denk bijvoorbeeld aan het grindpad van de parkeerplaats naar het vlot.

En tenslotte wordt heel in het kort nog iets gezegd over de financiële aspecten van aanleg en/of aanpassing en de daarvoor bestaande subsidiekanalen.



HOOFDSTUK 1: BEREIKBAARHEID

Vlotten moeten ook voor gehandicapte roeiers goed toegankelijk zijn. Daarvoor is het noodzakelijk dat niet alleen de verbinding over het water en over de wal daarheen goed is, maar ook de bereikbaarheid vanaf de openbare weg dient optimaal te zijn. Dit hoofdstuk stemt dan ook, in verkorte vorm, in grote trekken overeen met de richtlijnen van “Geboden Toegang”.

1.1 INVALIDENPARKEERPLAATSEN

Het verdient de voorkeur een aantal invalidenparkeerplaatsen te realiseren binnen een afstand van 25 m, echter tot ten hoogste 50 m vanaf het vlot. De oppervlakte van een parkeerplaats moet aan minimum afmetingen voldoen om goede in- en uitstapmogelijkheden te bieden. Voor een personenauto geldt een afmeting van 3,50 x 5 m. Wordt de parkeerplaats gebruikt voor een busje, dat geldt een oppervlakte van 6 x 7,50 m.

1.2 VERBINDINGSPAD NAAR HET VLOT

Het pad van parkeerplaats naar het vlot dient goed verhard te zijn met een minimale breedte van 1,20 m voor het gebruik door één rolstoel. Het is echter raadzaam het pad 1,80 m breed te maken, zodat twee rolstoelers elkaar kunnen passeren. In het pad mogen geen abrupte niveauverschillen voorkomen die hoger zijn dan 2 cm. Voor het overbruggen van grotere verschillen dient een hellingbaan te worden aangelegd.

1.3 HELLINGBANEN

Voor de breedte van de hellingbanen geldt hetzelfde als voor het verbindingspad: minimaal 1,20 m voor het gebruik door één rolstoel, en 1,80 m om elkaar te kunnen passeren. Het hellingpercentage is afhankelijk van het te overbruggen niveauverschil:

- Verschil tot 25 cm: helling maximaal 1:12 (8,3%)
- Verschil tot 50 cm: helling maximaal 1:16 (6,25%)
- Verschil tot 100 cm: helling maximaal 1:20 (5,0%)

Waar een groter niveauverschil moet worden overbrugd, kan een geschakelde hellingbaan worden toegepast bij overbrugging van zeer grote hoogteverschillen zal een lift noodzakelijk zijn.

(Voor verdere informatie wordt verwezen naar “Geboden Toegang”.)



HOOFDSTUK 2: VLOTTEN, OEVERS EN WALKANTEN

Dit hoofdstuk behandelt de voorwaarden en voorzieningen voor het ontwerpen of aanpassen van vloten enz. om deze toegankelijk te maken voor gebruikers in een rolstoel. Een aldus aangepast vlot is in de meeste gevallen eveneens goed geschikt voor gebruikers met een andere handicap.

Een roeivereniging of een gehandicaptensportvereniging zal in het algemeen niet over voldoende eigen technische en bouwkundige kennis beschikken om zelf een goede en verantwoorde oplossing te kunnen realiseren. Daarentegen is men wel goed op de hoogte van de situatie ter plaatse en de eisen die aan de haven en vloten moeten worden gesteld. Stapsgewijs wordt daarom geholpen bij het ontwerpen van voorzieningen die tegemoet komen aan de behoeften van de organisatie. Daarnaast geeft dit hoofdstuk informatie ten behoeve van instanties die vloten ontwerpen en bouwen, maar doorgaans nog geen of weinig ervaring hebben met specifieke voorzieningen ten behoeve van gehandicapte gebruikers.

Bij het bepalen van de benodigde oppervlakte van een vlot wordt in de eerste instantie ervan uitgegaan dat de vaartuigen zodanig zijn afgemeerd dat deze direct toegankelijk zijn voor de gebruikers. Dit houdt doorgaans in dat de vaartuigen evenwijdig aan vlot of walkant liggen. Het is daarom belangrijk te weten hoe de gesteldheid is van de walkant waaraan het vlot moet worden aangelegd (zie 2.7).

Uitgangspunten bij het ontwerpen of aanpassen van een vlot dienen te zijn dat de gebruikers zonder (of met minimale) hulp:

- zich op een om het vlot kunnen bewegen;
- in en uit de vaartuigen kunnen komen;
- kunnen wegvaren en aanleggen

De factoren die de uiteindelijke oppervlakte, hoogte, vorm, en uitvoering van het vlot bepalen, zijn:

- voor welke vaartuigen, resp. sporten is de vlot bestemd;
- welke zijn de uitvoertechische mogelijkheden (doorgaans bepaald door de omgeving);
- welke financiële middelen zijn daarvoor beschikbaar.

Uiteraard beïnvloeden bovengenoemde factoren elkaar, waarbij het laatstgenoemde punt doorgaans een zeer bepalende, zoniet de doorslaggevende factor zal zijn. Met het oog hierop wordt hieronder steeds melding gemaakt van minimum afmetingen. Wanneer de omstandigheden dat mogelijk maken, verdient het aanbeveling de maten ruimer te nemen.

Alvorens een steiger/vlot te ontwerpen, moet worden onderzocht hoeveel (rolstoel) gebruikers gelijktijdig op het vlot zullen verblijven. Men dient ermee rekening te houden dat de aanwezigheid van een goed vlot de animo om te gaan sporten kan doen toenemen. Met andere woorden: maak het vlot niet te klein!



2.1 OPPERVLAKTE

Bepalend voor een bruikbaarheid is de oppervlakte (lengte x breedte) van het vlot. Getracht is de aandacht te besteden aan verschillende categorieën van gebruikers; bij het bepalen van de minimaal benodigde oppervlakte is uitgegaan van gebruikers die aan een rolstoel gebonden zijn.

2.1.1 Breedte

Wordt een vlot veelvuldig door meerdere rolstoelers gelijktijdig gebruikt, dan is ook hier een breedte van 1,80 m vereist om elkaar veilig te kunnen passeren. Is dit niet het geval, dan kan worden volstaan met een breedte van 1,20 m. Afhankelijk van de gekozen afritbeveiliging dient het vlot nog met de daarbij behorende afmetingen te worden verbreed. Het combineren van verschillende vlotvormen biedt ook mogelijkheden om elkaar te passeren.

2.1.2 Lengte

In de eerste plaats moet onderscheid worden gemaakt tussen vlotlengte en afmeerlengte. Wordt het vlot parallel aan de walkant uitgevoerd (langsvlot), dan zal de vlotlengte ongeveer gelijk zijn aan de afmeerlengte. Wordt het vlot echter haaks tegen de walkant geplaatst (dwarsvlot), dan zal de vlotlengte de helft van de afmeerlengte kunnen bedragen, omdat beide zijden van het vlot worden gebruikt om af te meren. Bij een combinatie van langs- en dwarsvlot (T-vlot) is de feitelijke vlotlengte van beide factoren afhankelijk.

Het antwoord op de vraag “Hoeveel vaartuigen moeten gelijktijdig aan het vlot komen te liggen zodat een groep deelnemers binnen een redelijk tijdsbestek kunnen in- en uitstappen” is in hoofdzaak bepalend voor de te kiezen afmeerlengte. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de tijd, benodigd voor in- en uitstappen en voor het wegvaren en afmeren.

2.2 HOOGTE BOVEN HET WATER

Hoe hoog een vlot boven het wateroppervlak moet liggen, is vooral afhankelijk van het gebruik dat ervan zal worden gemaakt. Dat wil zeggen: wat voor roeiboten er afmeren, de hoogte van het vrijboord van die roeiboten, de manier van in- en uit-, resp. op- en afstappen enzovoorts. Een bepalende factor is ook in hoeverre golfoverslag over het vlot aanvaardbaar is.

Het overzicht op de volgende bladzijde geeft een indruk van de wenselijke en algemeen gangbare vlothoogten.



Wenselijke en algemeen gangbare vlothoogten:

roeiboten

25 à 30 cm

2.3 Dwarsvlot

Een dwarsvlot biedt de eenvoudigste oplossing wanneer de beschikbare oeverruimte onvoldoende is, maar het water breed genoeg om het vlot zo lang te maken dat een groot aantal boten er kan worden afgemeerd. Ook dit vlot kan aan beide zijden worden gebruikt, mits de breedte dat toelaat.

2.3.1 Insteekhaven

Wanneer de ruimte op het water en aan de wal beperkt is en er toch een groot aantal roeiboten moeten worden gebruikt, kan er gedacht worden aan de aanleg van een insteekhaven. Dit vereist wel extra werkzaamheden, waaronder het deugdelijk afwerken van de walkanten, en brengt dus hogere kosten met zich mee.

2.4 COMBI-VLOTTEN

Het is vaak wenselijk een vlot geschikt te maken voor meerdere gebruikersgroepen. Wanneer de daarbij gewenste hoogte van de vlotdelen niet veel verschilt, is het bouwen van een vlot met een gemiddelde hoogte mogelijk. Indien echter de behoeften te zeer uiteenlopen, zal de oplossing gezocht moeten worden in een vlot die uit delen van verschillende hoogte bestaat.

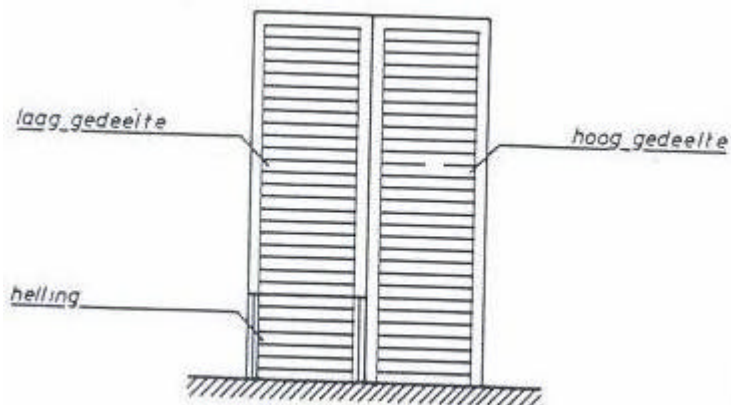
Wanneer een combi-vlot wordt gebruikt, moet men er rekening mee houden dat doorgaans alleen aan de hoogste kant daarvan aangelegd en weggevaren kan worden. Het laagste gedeelte wordt dan gebruikt voor het in- en uitstappen. Afhankelijk van de toepassing en de gekozen oplossing houdt dit meestal een vergroting van de vlotlengte in. Ook de breedte van het vlot zal moeten toenemen. Hieronder wordt een mogelijke oplossing gegeven, geschikt voor een specifieke situatie. Bij dit voorbeeld wordt gemakshalve uitgegaan van een gecombineerd kano- en roeivlot. Uiteraard zijn andere combinaties mogelijk; het gehanteerde principe blijft echter gelijk.

2.4.1 Hoogteverschil over de lengte

Wanneer er ruimte (en geld) voor beschikbaar is, kan een vlot direct zo worden gebouwd dat men vanaf de walkant op de lage roeibootkant kan komen. Vanaf de walkant hoeft slechts een kleine helling te worden aangelegd naar de lage kant. Ook is het mogelijk de helling als onderdeel van het vlot uit te voeren.



Figuur 1: Voorbeeld van een hoogteverschil over de lengte van de steiger



2.5 DRIJVENDE VLOTTEN

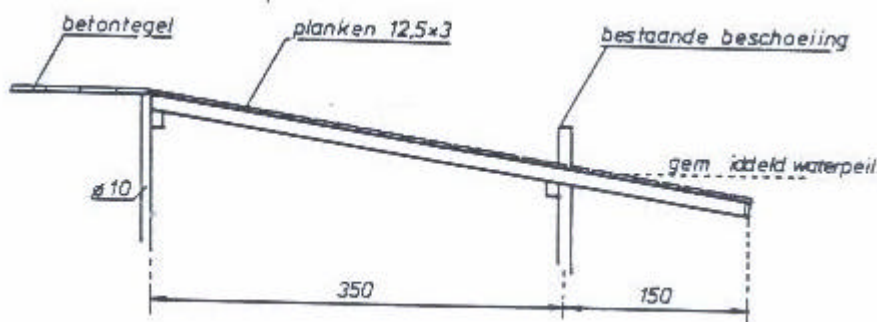
Op plaatsen waar het waterpeil sterk in hoogte kan verschillen (getijdenhavens en langs de rivieren) is het aan te bevelen een drijvend vlot aan te leggen. Op de specifieke eisen, te stellen aan drijvende vloten in het algemeen, heeft in het kader van dit overzicht niet nader te worden ingegaan. Aandachtspunten daarbij zijn vooral een goede stabiliteit, een goede geleiding en de oever/vlotverbinding. Deze verbinding zal veelal bestaan uit een loopbrug die scharniert aan de oever en door middel van wielen over het vlot rolt.

Voor gebruik door gehandicapten gelden ten aanzien van de vorm van het vlot de eerder genoemde richtlijnen; maar extra aandacht moet wel worden besteed aan de verbinding tussen oever en vlot en aan de geleiding van het vlot. De helling van de loopbrug mag ten hoogste 1:12 (8,3%) bedragen en tussen brug en vlot mag uiteraard geen drempel voorkomen, hoger dan 2 cm.

2.6 SLIPWAY

Een slipway is een oeverafwerking die onder een vlakke hoek het water in leidt. Het is geen vlot in de gebruikelijke zin van het woord, maar biedt juist voor mensen met een handicap vele mogelijkheden. Zowel voor roeien en kanoën als voor zwemmen en het spelen met allerlei vaartuigjes e.d. is een slipway uitermate geschikt.

Figuur 2: Voorbeeld van een slipway



Het voordeel van een slipway is dat de boten er gemakkelijk kunnen worden opgetrokken, wat het in- en uitstappen vanuit een stabiele situatie vergemakkelijkt. Roeiboten die regelmatig op een slipway worden gebruikt dienen dan wel van een extra slijtlaag te worden voorzien. Voor kielboten en voor in het algemeen te teer gebouwde wherry's e.d. is een slipway uiteraard niet bruikbaar. Voor het in- en uit een roeiboot stappen kan echter op eenvoudige wijze een verplaatsbaar hulpvlotje worden aangebracht.

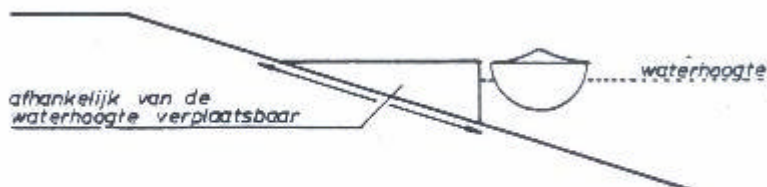
De helling van de slipway mag niet te steil zijn om ook met een rolstoel zelfstandig tot bij de boot te kunnen komen, en dient ook niet te smal te zijn: bij voorkeur zo breed dat alle gebruikte boten er naast elkaar kunnen liggen. Dit bespaart tijd, er zijn minder begeleiders nodig en het voorkomt overmatige slijtage aan de boten.

Een geleidelijk oplopend strandje kan op dezelfde manier worden benut als een slipway, zij het dat het te water laten en uit het water halen dan aanmerkelijk stroever gaat en meer kracht vereist dan bij een doorgaans nat vlot het geval is.

Opmerking:

- Door golfoploop wordt de slipway tot boven de waterlijn nat en dus gevaarlijk glad; een rubber loopmat is een geschikt hulpmiddel.

Figuur 3: Verplaatsbare hulpsteiger



2.7 OEVERS EN WALKANTEN

De walkant van de gekozen vlotlocatie zal niet in alle gevallen direct geschikt zijn om op het vlot te kunnen komen. Ook bij nieuw te graven walkanten moeten de nodige voorzieningen worden getroffen om de walkant te beschermen tegen afslag. Indien een min of meer verticale overgang in stand moet worden gehouden kan gedacht worden aan:

- een **betuining**: dit is een zeer eenvoudige voorziening bij geringe hoogteverschillen door middel van paaltjes met daartussen een vlechtwerk van takken of matten van hout;
- een **beschoeiing**: een constructie voor het overbruggen van iets grotere hoogteverschillen (tot ca. 70 cm), bestaand uit palen waarachter een opgeklampt schot is bevestigd, dan wel uit een aaneengesloten palen rij;
- een **damwand**: daarbij kan, afhankelijk van het hoogteverschil, worden gekozen voor een uitvoering in hout, staal of beton en een uitvoering met of zonder ankers. Een damwand kan ook direct worden gebruikt als afmeergelegenheid; het hoogteverschil wordt dan bepaald door het vrijboord en de diepgang van alle vaartuigen.

Indien de overgang van wal naar het water moet worden uitgevoerd als talud, dan kan afslag worden voorkomen door toepassing van een taludbekleding. Bij een zeer flauw talud is geen bekleding noodzakelijk.

2.8 UITVOERING

Om een vlot toegankelijk te maken voor een zo groot mogelijke groep gebruikers, is niet alleen de vorm van belang. Ook aan de uitvoering van vooral het loop/rij-gedeelte (dekdelen) van het vlot moet aandacht worden besteed. Doorgaans zal het gehele vlot van hout worden gebouwd, maar ook andere materialen komen in aanmerking.

2.8.1 Aandachtspunten algemeen

Bij het vervaardigen van het loop/rij-oppervlak dient aan de volgende punten aandacht te worden besteed:

- de **dekdelen** dienen **voldoende stroef** te zijn. Dit is te realiseren door gegroefde dekdelen te gebruiken, de dekdelen te voorzien van een anti-sliplaag, dan wel slipvrije roostervloeren toe te passen van staal of aluminium. Stabag PcP roosters worden niet glad en zijn een goed alternatief voor tropisch hardhout;
- de **ruimte tussen de dekdelen** (planken) mag niet meer zijn dan 7 mm in verband met rolstoelwielen en het gebruik van stokken. Dit kan bereikt worden door het aanbrengen van regels tussen de dekdelen. Het hout moet wel voldoende ruimte over houden om te kunnen werken;
- op plekken waar gebruikers direct in aanraking komen met het hout (zittend in- en uitstappen) dient het **hout voldoende geschaafd** te zijn om splintervorming te voorkomen;
- scherpe hoeken moeten worden vermeden door toepassing van **vellingkanten** en **verzonken bouten**;



- wanneer visueel gehandicapten en/of evenwichtsgestoorden van het vlot gebruik maken, moet een **leuning** of **looplijn** aanwezig zijn. Doorgaans is een eenzijdige votleuning voldoende. Deze leuning beperkt uiteraard wel de beschikbare vlotbreedte; bij nieuwbouw kan daarmee rekening worden gehouden. Wanneer er voldoende breedte beschikbaar is en het vlot aan beide zijden wordt gebruikt, is het aan te raden de leuning in het midden van het vlot aan te brengen;
- bij gebruik van het vlot door mensen met een beperkt uithoudingsvermogen of met een beperkte sta-functie kan overwogen worden een **opklapbaar zitje** aan de leuning te bevestigen.

2.8.2 Afrijbeveiliging

Om te voorkomen dat een rolstoelgebruiker van het vlot af zou kunnen rijden, is het noodzakelijk een afrijbeveiliging aan de waterzijde van het vlot aan te brengen. Wanneer (rolstoel-) gebruikers zittend vanaf het vlot in en uit de roeiboten gaan, moeten zij over deze beveiliging heen kunnen “klimmen”. Om te voorkomen dat hierdoor verwondingen ontstaan, moet, zoals hierboven aangegeven, aan de uitvoering zorgvuldig aandacht worden besteed door het vermijden van splintervorming, scherpe kanten, uitstekende delen of schroefkoppen enz.

Voor een afdoende afrijbeveiliging gelden de volgende maten:

Breedte: Op vlotdelen waar men in en uit de boten gaat, moet de breedte minimaal 40 cm bedragen. Hierbij doet de beveiliging tevens dienst als zitgedeelte. Bij gebruik voor b.v. surfen of waterskiën, waarbij zittend vanaf het vlot wordt gestart, is het aan te bevelen de beveiliging over de gehele lengte zo breed te maken.

Op plaatsen waar geen breed gedeelte noodzakelijk is, kan de breedte worden beperkt tot ca. 6 cm. De bij 2.1.1 geadviseerde vlotbreedte van 1.20 resp. 1.80 m dient met de breedte van de afrijbeveiliging te worden vermeerderd.

Hoogte: De hoogte dient altijd minimaal 4 cm te bedragen.

Opmerkingen:

- een afrijbeveiliging kan tevens dien al geleidebalk voor visueel gehandicapten;
- een smalle afrijbeveiliging kan desgewenst op klossen worden gezet voor het bevestigen van landvasten e.d.; de uitvoering moet daar dan wel op berekend zijn;
- een “grijplijst” is géén afrijbeveiliging!



HOOFDSTUK 3: BESTAANDE SITUATIES

Het is bijna nooit noodzakelijk om geheel nieuwe voorzieningen aan te leggen ten behoeve van gehandicapte gebruikers. Vaak is het ook goed mogelijk te volstaan met slechte enkele eenvoudige aanpassingen aan een bestaande situatie om daarmee de toegankelijkheid te verbeteren. Zulke oplossingen komen bijvoorbeeld in aanmerking wanneer er alleen maar sporadisch gebruik van zal worden gemaakt, of wanneer het gewenst is om op korte termijn maatregelen te nemen. En ook overwegingen van financiële aard kunnen bij zo'n beslissing een rol spelen. Het is wel nodig vooraf al een goed onderscheid te maken tussen aanpassingen die beslist noodzakelijk zijn en andere die desgewenst daarnaast kunnen worden aangebracht.

De voorwaarden waaraan moet worden voldaan zijn dezelfde als die voor nieuw aan te leggen accommodaties, zoals uiteengezet in de voorgaande hoofdstukken. Soms zal ook kunnen worden volstaan met slechts een gedeelte van de bestaande accommodaties aan te passen b.v. de eerste tien meter van een vlot.

3.1 AANPASSINGEN IN DE PRAKTIJK

3.1.1 Noodzakelijke aanpassingen

Aanpassingen die zonder meer noodzakelijk zijn om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen zijn:

- het **verkleinen van de werkbreedte** tussen de dekdelen van een houten vlot;
- het **verwijderen van scherpe en uitstekende delen**;
- het **voldoende stroef maken van dekdelen**;
- het aanbrengen van een **afrijbeveiliging** langs het vlot en waar nodig een hekje;
- het mogelijk maken **langsscheeps af te meren** aan een voldoende breed vlot. Dit kan worden bereikt door het verwijderen van meerpalen en smalle zijvloten en/of door het aanbrengen van extra meerringen.

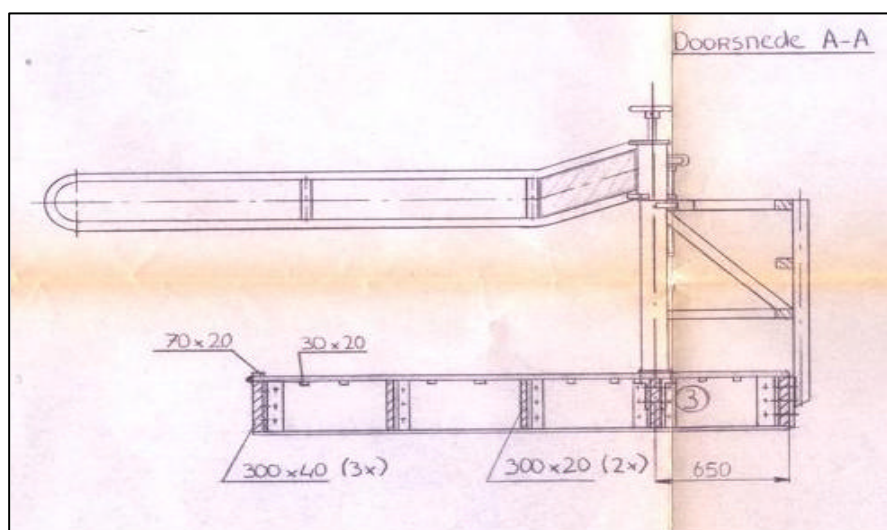
3.1.2 Facultatieve aanpassingen

Naast bovenstaande noodzakelijke aanpassingen kunnen de hieronder genoemde voorzieningen bijdragen tot een betere of gemakkelijkere toegankelijkheid:

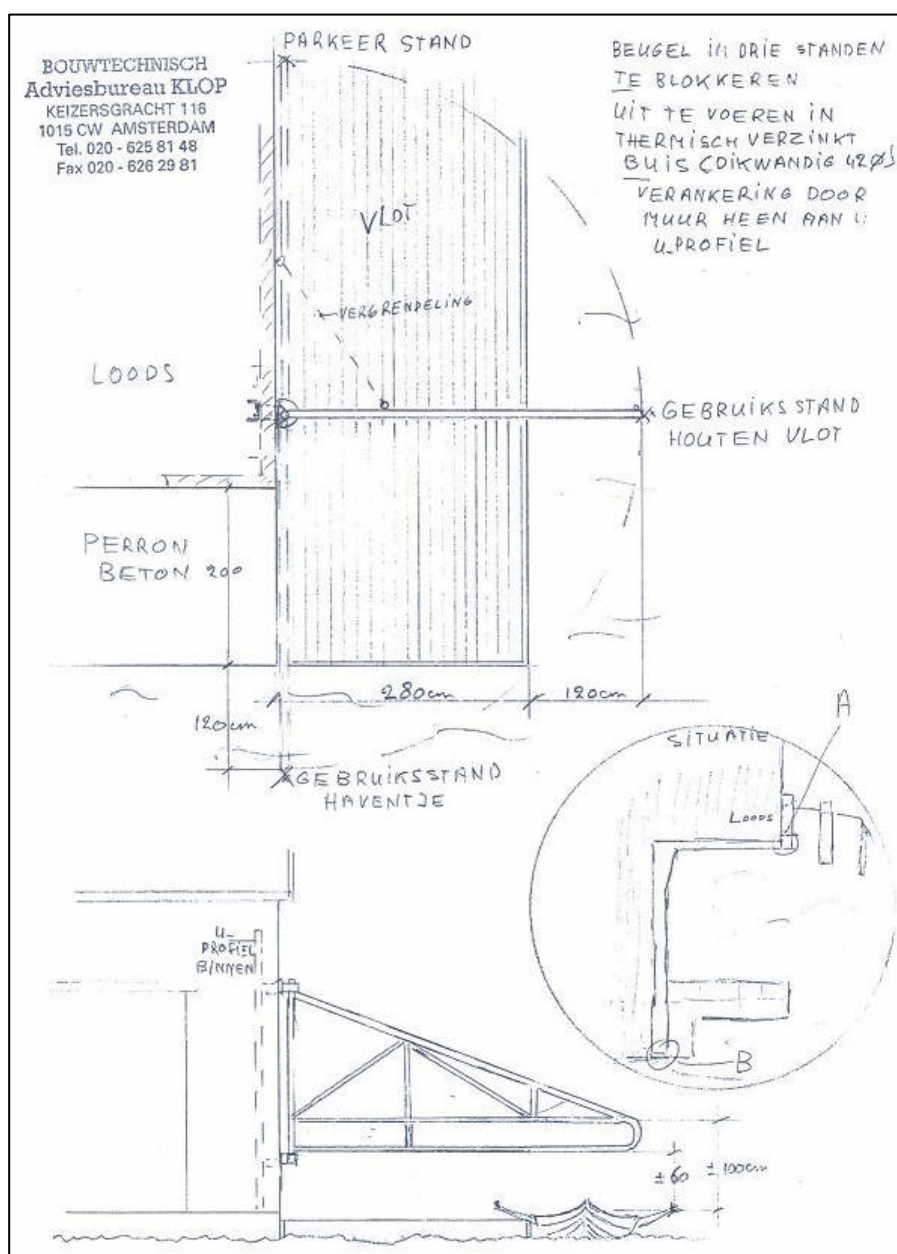
- **leuningen en handgrepen** langs paden en vloten;
- **extra verlichting**;
- een **golfkering** ter vergemakkelijking van het in en uitstappen;
- **verschillende of variabele hoogte** van het vlot;
- **Instaphekken**; 90 boven het vlot en een meter ook breed boven het vlot en het water zodat er een roeiboot gemakkelijk onder kan liggen in het water. Dit is handig zodat men makkelijk in en uit een boot kan stappen. Roeivaldatie, Tromp, Willem III, Beatrix, Thyro, Rijnland, en Dordrecht zijn roeiverenigen die zo'n instap hek hebben.
- **touwgeleiding** naar en op het vlot t.b.v. slechtzienden;
- het aanbrengen van een voor het zittend in- en uitstappen aan het vlot bevestigde **ronde grijplijst** van ca. 5 cm Ø. Deze is echter niet geschikt al afrijbeveiliging of voor het vastmaken van roeiboten.



Figuur 4: Voorbeeld van een facultatieve aanpassing



Figuur 5:
Voorbeeld
facultatieve
aanpassing



3.2 LIFTEN EN PLATEAUS

Toepassing van liften voor het overbruggen van niveauverschillen wordt in “Geboden Toegang” uitvoerig behandeld. Wel dient er rekening mee te worden gehouden dat voor roeisport de liftinstallaties in de open lucht worden geplaatst, wat extra veiligheidsvoorzieningen noodzakelijk maakt.

3.2.1 Plateauliften

Op plaatsen waar het hoogteverschil niet met een hellingbaan (zie 1.3) kan worden overbrugd, kan een plateaulift uitkomst bieden. Om zowel buiten als binnen niveauverschillen tot maximaal 1.80 m verticaal te overbruggen, worden o.a. hefplateaus als aanpassing gebruikt. Afhankelijk van het type is de aandrijving hydraulisch of elektromechanisch.

De minimum afmetingen van het plateau zijn, indien rechtstreeks erop en eraf kan worden gereden: breed 1,90 en lang 1,20 m. Lengte van 1,40 m gewenst. Wanneer de ruimte voor het hefplateau zodanig is dat er onder een hoek van 90° moet worden op- of afgereden, dient het plateau minimaal 1,10 m breed en 1,40 m lang te zijn. (Alle maten tussen leuning en afrijbeveiliging).

Aan plateauliften worden de volgende veiligheidseisen gesteld:

- het plateau moet zijn voorzien van een **afrijbeveiliging** en een **afknelbeveiliging**;
- de bediening, evenals de oproep beneden en boven, moet kunnen geschieden door middel van **grote opbouwknoppen** onder handbereik;
- de bedieningsknoppen moeten zijn aangebracht in de zogenoemde **‘dodemans’-uitvoering**;
- het plateau dient te zijn voorzien van een **leuning of handgreep voor staand vervoer**, aangebracht op 85 cm hoogte;
- de **stopnauwkeurigheid** onder of boven de vloer mag niet meer bedragen dan 2 cm;
- het **hefvermogen** dient in verband met gebruik door een elektrische rolstoel en eventueel een begeleider minimaal 350 kg te bedragen.

Figuur 6: Stoellift



3.2.2 Stoelliften

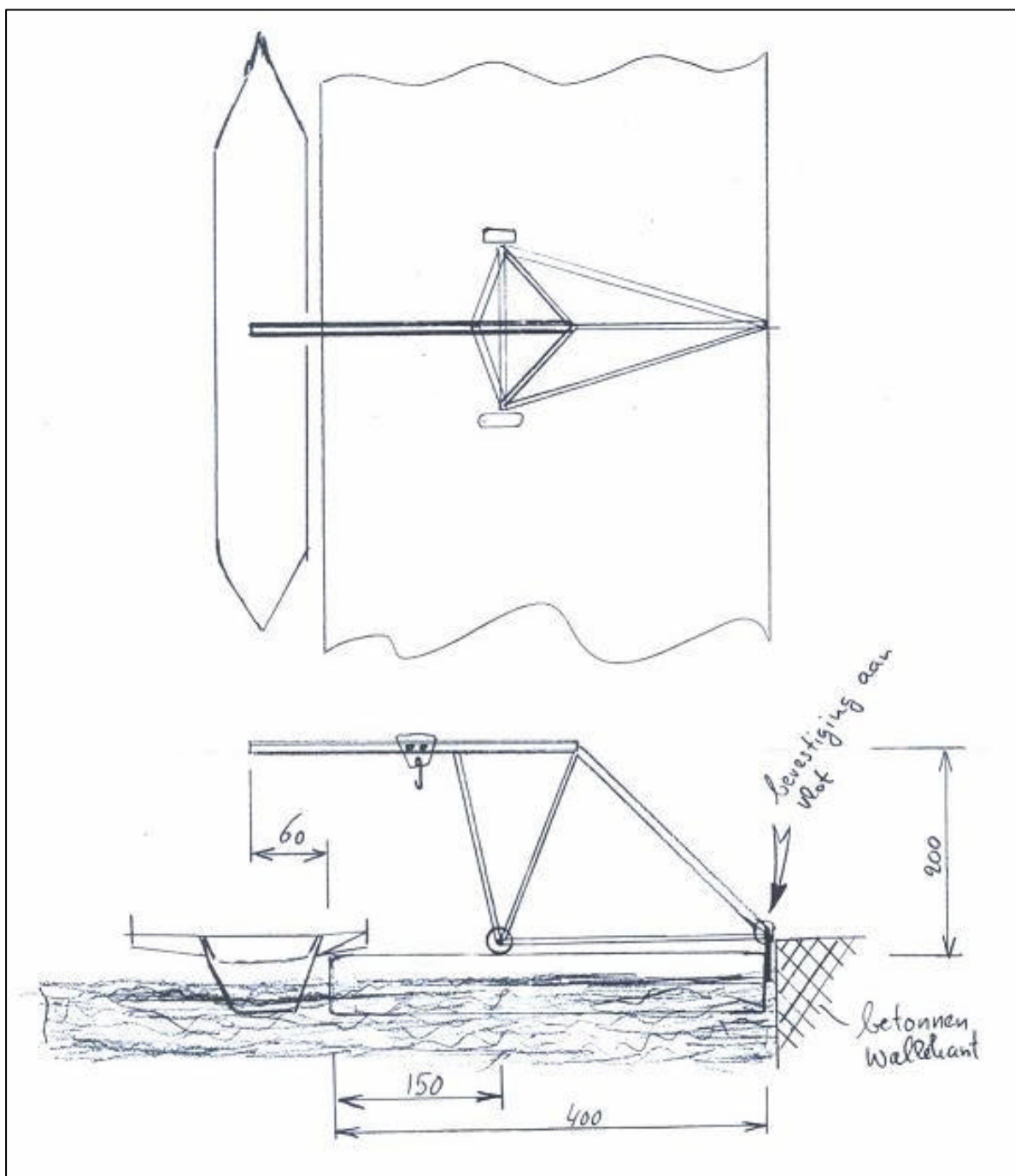
Stoelliften kunnen op de oever of op het vlot worden geplaatst om in- en uit de boot te kunnen komen. Het verdient aanbeveling de schakelaars zo aan te brengen dat de gebruiker het mechanisme zelf kan bedienen, b.v. met behulp van een flexibele kabel.



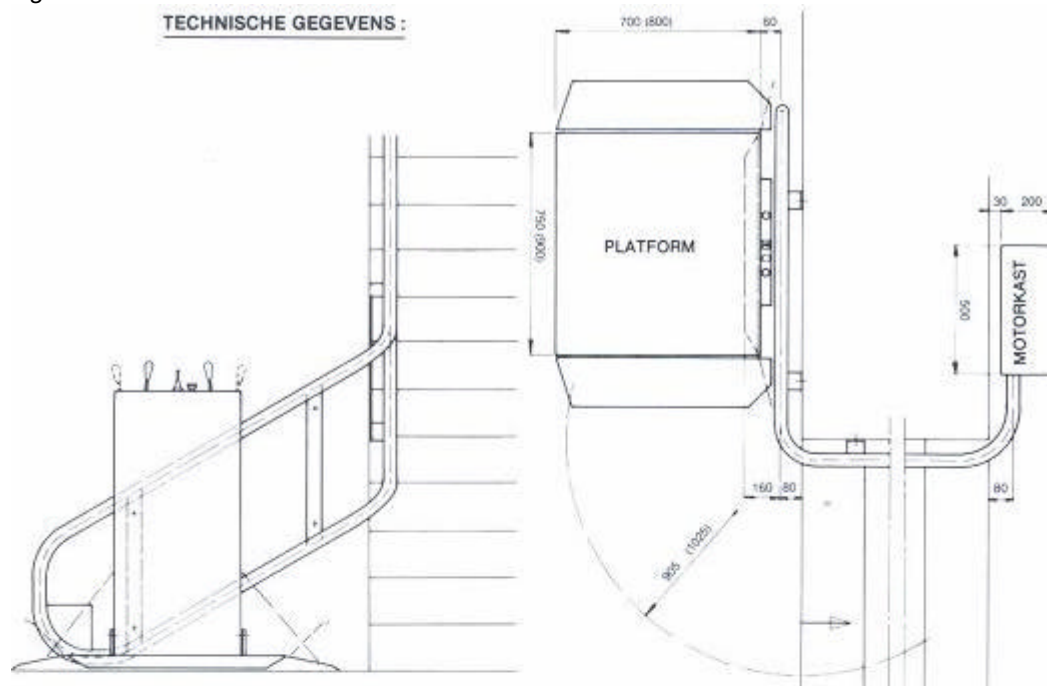
3.2.3 Mobiele hefplateaus

Op plaatsen waar geen vaste voorzieningen aanwezig zijn, kan gebruik worden gemaakt van relatief lichte, verplaatsbare plateaus die een hoogte tot ca. 70 à 75 cm kunnen overbruggen. In dichtgeklapte, c.q. gedemonteerde stand nemen zij weinig ruimte in beslag en kunnen b.v. op de imperiaal van een auto worden meegenomen. Aandrijving geschiedt elektrisch door middel van een accu of een externe stroombron.

Figuur 7 Stoellift



Figuur 8: Monolift



De Monolift MPR is gekonstrueerd volgens de laatste technische eisen. Hij is betrouwbaar, gebruiksvriendelijk en onderhoudsvriendelijk. De montage geschiedt snel en met een minimum aan bouwkundige aanpassingen.

Hefvermogen:

150 kg
225 kg

Snelheid:

0,07 m/sek.

Motor:

Draaistroom 0,75 kW.
De motor is voorzien van een zelfremmende wormkast.

Elektrische voeding:

Standaard 220/380 V, 3 fase, 50 Hz.

Rail:

Het railsysteem bestaat uit 2 ronde buizen die aan de binnenzijde van de trap worden gemonteerd.

Veiligheid:

De MPR is voorzien van een vangconstructie en slapkabel beveiliging, anti-klem kontakten op het platform en eindschakelaars.

Bediening:

D.m.v. haal- en zendknoppen aan de trapeinden en een hefboom (z.g. joystick) op het platform. De lift stopt onmiddellijk als de knop wordt losgelaten.

Extra's:

- Sleutelschakelaars.
- Klapzitje met armleuningen.
- Elektrisch opklapbaar platform
- Parkeerslot voor platform.
- Weerbestendige uitvoering.
- Bediening voor begeleider d.m.v. spiraalkabel verbinding.
- Speciale uitvoering voor het gebruik als stoel-lift met een verkleind platform.

Garantie:

1 jaar op materialen.

Graag zijn wij bereid vrijblijvend nadere inlichtingen te verschaffen. Indien gewenst kan de lift worden geleverd met certificaat van het Nederlands Instituut voor Lifttechniek.



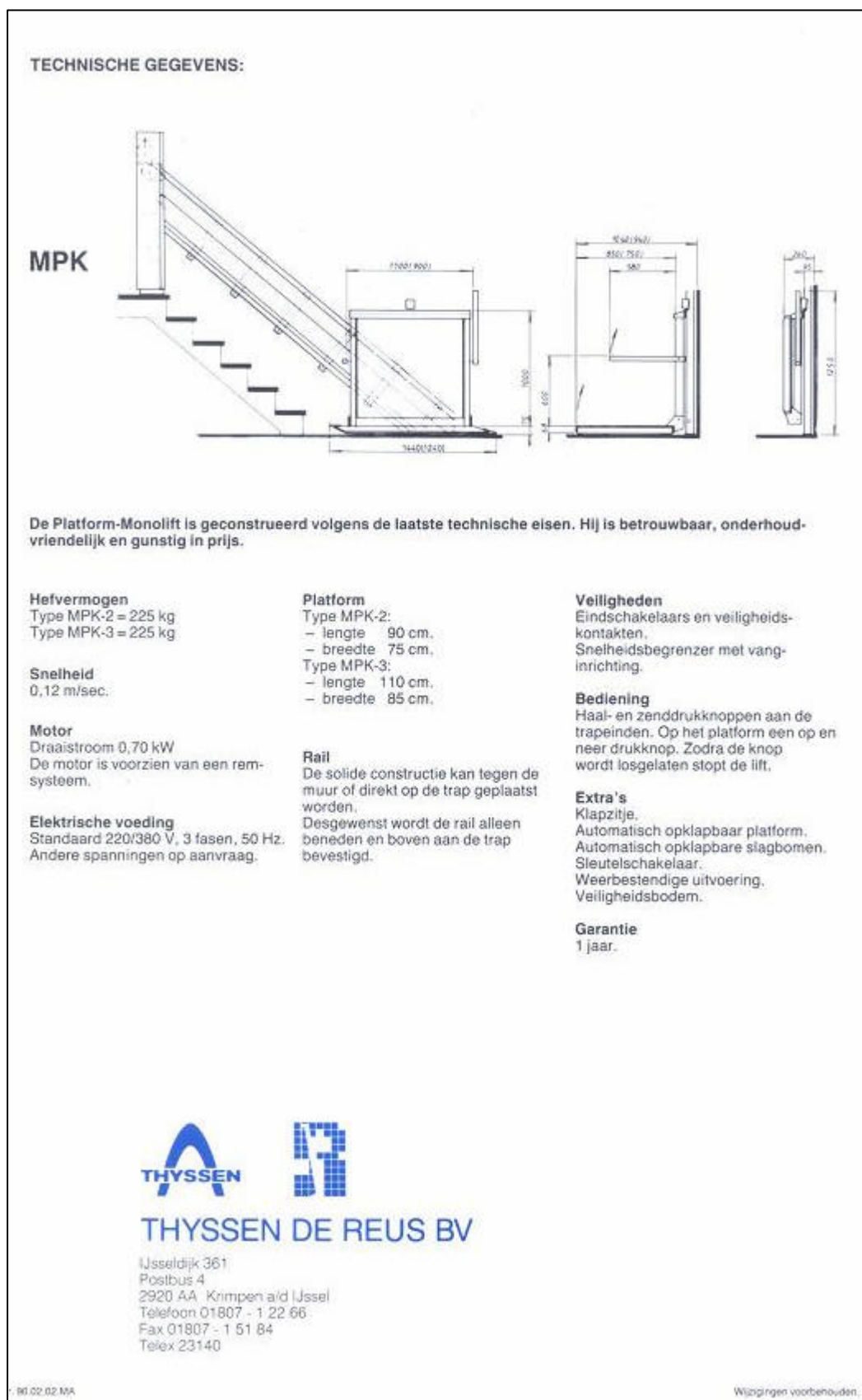
THYSSEN DE REUS BV

Usseldijk 361
Postbus 4
2920 AA Krimpen a/d IJssel
Telefoon 01807 - 1 22 66
Fax 01807 - 1 51 84
Telex 23140

90.02.01.NA

Wijzigingen voorbehouden.

Figuur 9: Monolift



Figuur 10: Monolift

**In een
rolstoel
de
trap op?
Dat kan!**

type MPR



Het oplossen van het probleem van toegankelijkheid voor een rolstoelgebruiker, is in het geval van een rechte trap snel gebeurd. Wanneer de trap een bocht of tussenbordes heeft dan komen we voor grotere problemen te staan. Hiervoor biedt Thyssen De Reus B.V. met de Monolift MPR een vernuftige oplossing. De MPR kan voor vrijwel elke trapvorm geschikt gemaakt worden. De rail wordt gemonteerd aan de binnenkant van de trap en kan meerdere verdiepingen bereiken zonder een obstakel te vormen op het tussenbordes. De MPR vereist een minimum aan ruimte en is geschikt voor toepassing in zowel woonhuizen als openbare gebouwen.



Figuur 11: Monolift

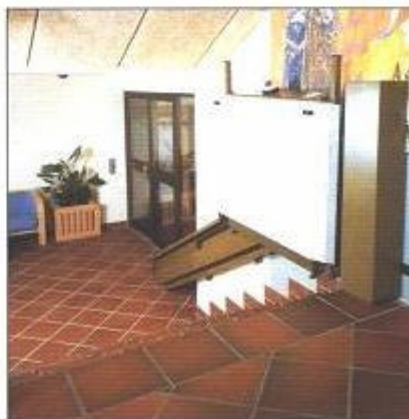
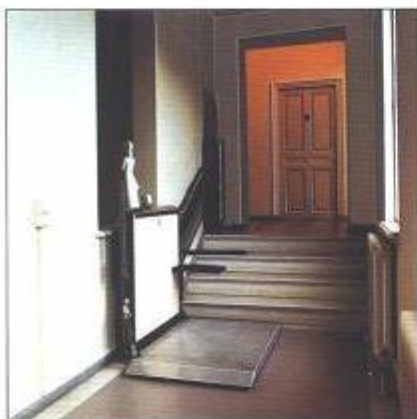
**In een
rolstoel
de trap
op?**

Dat kan!

type MPK



Een trap kan de toegang tot een gebouw of een andere verdieping voor mensen die zich in een rolstoel verplaatsen, totaal belemmeren. Daarom zijn aanpassingen van het gebouw of de woning steeds meer gewenst. Dit zou ertoe kunnen leiden dat ingrijpende verbouwingen noodzakelijk zijn. Tenzij men de Platform-Monolift toepast. Dit type traplif kan zonder noemenswaardige bouwkundige werkzaamheden worden geplaatst, omdat hij op de trap of tegen de muur wordt gemonteerd. De Monolift brengt de rolstoelgebruiker veilig naar boven of naar beneden, zonder dat hij of zij daarbij hulp nodig heeft. Door het uitgekiende balans-systeem kan de vloer makkelijk worden opgeklapt. Dit kan echter ook automatisch worden uitgevoerd. De Monolift-MPK, die voor rechte trappen geschikt is, wordt in 2 standaard uitvoeringen geleverd, maar kan ook aan de situatie ter plaatse worden aangepast.



HOOFDSTUK 4: FINANCIËLE ASPECTEN

Het is natuurlijk niet mogelijk een kostenoverzicht te geven dat kan gelden voor alle denkbare situaties. Vandaar dat dit hoofdstuk zich zal beperken tot enkele algemene aspecten en richtlijnen die behulpzaam kunnen zijn bij het opstellen van een verantwoorde begroting. Dit voorkomt dat men achteraf voor onaangename financiële verrassingen zou komen te staan en de genoemde punten kunnen tevens dienstig zijn ter ondersteuning van een subsidieaanvraag. Subsidie aanvraag formulier is achterin het boek te vinden voor de NEBAS.NSG.

4.1 GRENZEN

Aanlegkosten zijn afhankelijk van een groot aantal factoren. In de eerste plaats de omvang van het project en de keuze van de materialen. Om te bepalen binnen welke grenzen men zal moeten blijven, is overweging vooraf noodzakelijk over de volgende vragen:

- wat is minimaal vereist?
- wat is de ideale situatie?
- wat is financieel haalbaar; is dat een verantwoord compromis

4.2 AANPASSEN OF VERVANGEN

Vervolgens moet worden gezien of de gewenste aanpassingen kunnen worden uitgevoerd als onderdeel van nieuwbouw, als een totale reconstructie, of wel dat met een eenvoudiger uitbreiding en/of enkele aanpassingen kan worden volstaan. Het zal duidelijk zijn dat het 'meenemen' van een aanpassing in een groter project de meerkosten aanzienlijk zal beperken.

4.3 ZELF DOEN OF UITBESTEDEN

Een even belangrijke overweging verdient de vraag: zelf doen of laten doen? In het algemeen zal het in eigen hand houden van het werk wel voordeliger zijn, maar daarbij kunnen zich problemen voordoen waarover vaak te licht wordt gedacht.

Zo zijn er allerlei mogelijkheden, b.v.:

- wanneer er enige kennis van zaken 'in huis' is, kan met heel goed zelf een **(schets-)ontwerp** maken en dat aan de leverancier of aannemer voorleggen. Weinigen zijn echter in staat om b.v. zelf vlotpalen en/of meerpalen te plaatsen. Daarvoor is immers naast veel vakkennis ook speciaal materiaal nodig;
- het is altijd mogelijk **(een deel van de) materialen zelf aan te schaffen**. Maar met moet dat nooit overhaast doen, en pas na vooraf bij verschillende leveranciers een offerte te hebben aangevraagd. Prefab onderdelen kunnen concurrerend in prijs zijn en gespecialiseerde firma's beschikken over gestandaardiseerde eenheden voor aanleg van vaste of drijvende vloten;
- men kan ook besluiten **een deel van de werkzaamheden zelf uit te voeren** als men over de nodige deskundigheid beschikt. Het is in de praktijk



vaak goed mogelijk afspraken te maken over een verdeling van de werkzaamheden, waarbij het 'grovere' werk (b.v. sloop van niet meer gebruikte onderdelen) door verenigingsleden zelf wordt verricht, en het aanleggen en bouwen aan een gespecialiseerd bedrijf wordt overgelaten. En men dient ook te bedenken dat het huren van zwaar en specialistisch gereedschap vaak duur is;

- tenslotte val te overwegen de werkzaamheden **buiten het hoogseizoen** te laten uitvoeren, of althans in een voor de uitvoerder gunstige periode, b.v. in najaar of winter.

Het is ook verstandig aan meerdere aannemers om een offerte en prijsopgave te vragen. In dit informatieve stadium verplicht dit nog tot niets. En wanneer dan definitief wordt besloten tot uitbesteding van een onderdeel of van het gehele werk, dienen de uit te voeren werkzaamheden en de daarover gemaakte afspraken nauwkeurig en gedetailleerd te worden omschreven.

Een waarschuwing tot slot: Voor veel grote verbouwingen enz. is een (gemeentelijke) vergunning vereist. Aannemers zijn hiervan op de hoogte; wanneer men een en ander zelf wil aanpakken, is het verstandig goed te informeren bij de gemeentelijke instanties alvorens te beginnen, om niet achteraf met vervelende consequenties te worden geconfronteerd.

4.4 LEVERANCIERS

Hieronder volgt een korte opgave van leveranciers van in dit overzicht genoemde materialen. Deze vermelding houdt niet in dat andere leveranciers niet of minder in aanmerking zouden komen.

4.4.1 Liften en plateaus

Mobiele hefplateaus:

- Erotec Products, Voorschoten
- Petronics, Lisse

Platenliften:

- Starlift, Voorburg

Stoelliften:

- Starlift, Voorburg
- Otto Ooms, Bergambacht

4.4.2 Houten vlotten, bruggen enz

- Velopa, Leiderdorp
- Haasnoot, Katwijk

4.4.3 Drijvende vlotten en jachtvlotten

- Jansen Venneboer, Wijhe
- Metalu, Vinkeveen
- Grontmij, De Bilt

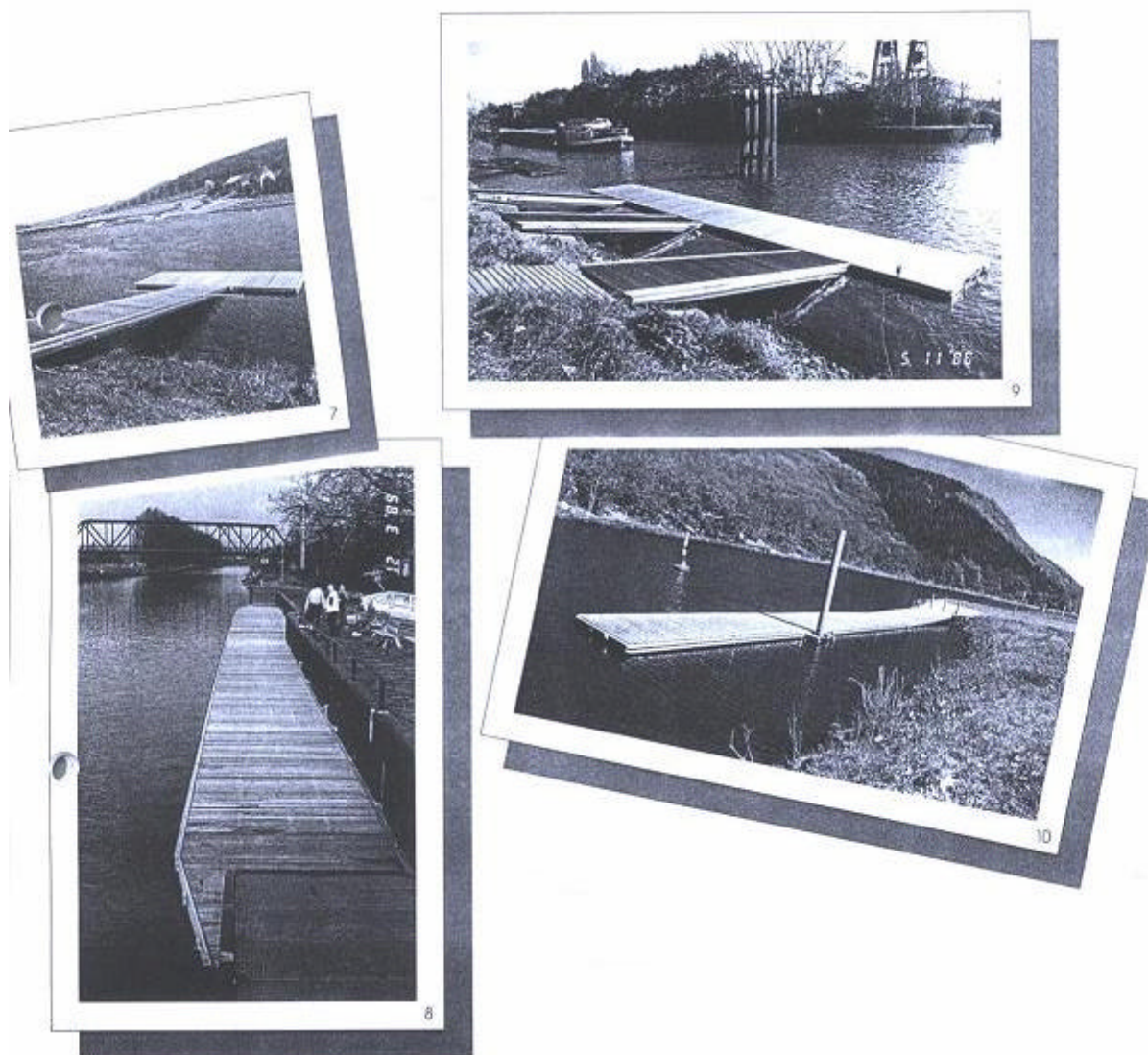


- Mylos, Amsterdam

4.4.4 Metalen vlotten

- Stabag PcP, Oudenbosch

Figuur 12: Houten vlot

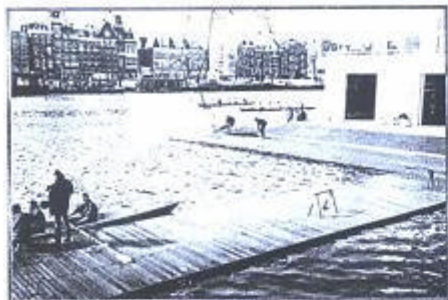


ALL-BAU
GmbH
SCHWIMMSTEGE



Figuur 13: Roeivlotten

ARCHIMEDES® DRIJVEND VEELZIJDIG



De basis voor de Archimedes drijvende systemen vormen de betonnen Archimedes drijfelementen. De elementen kunnen in lengte- en breedterichting gekoppeld worden. Het dek is geprofileerd en de elementen zijn in verschillende kleuren leverbaar.

ROEIVLOTTEN

Roeivlotten met een lage vrijboordhoogte. Dek van geprofileerd beton of gerecycleerd kunststof planken.



KANO- VISVLOTTEN

Stabiele vlotten uitgevoerd met een verzwaaarde kielbalk. Ook uitstekend geschikt als werk- en onderhoudsvlot.

ZWEMVLOTTEN

Zware en zeer veilige zwemvlotten. Leverbaar met diverse accessoires zoals duikplanken, zwemtrappen en glijbanen. Levering in diverse kleuren.

DRIJVENDE TERRASSEN

Stabiele terrassen leverbaar in elke gewenste lengte en breedte. Standaard voorzieningen voor het monteren van hekwerken en loopbruggen.



DRIJVENDE (RECREATIE) WONINGEN

Levering met of zonder opbouw. Ook drijvende toiletgebouwen.

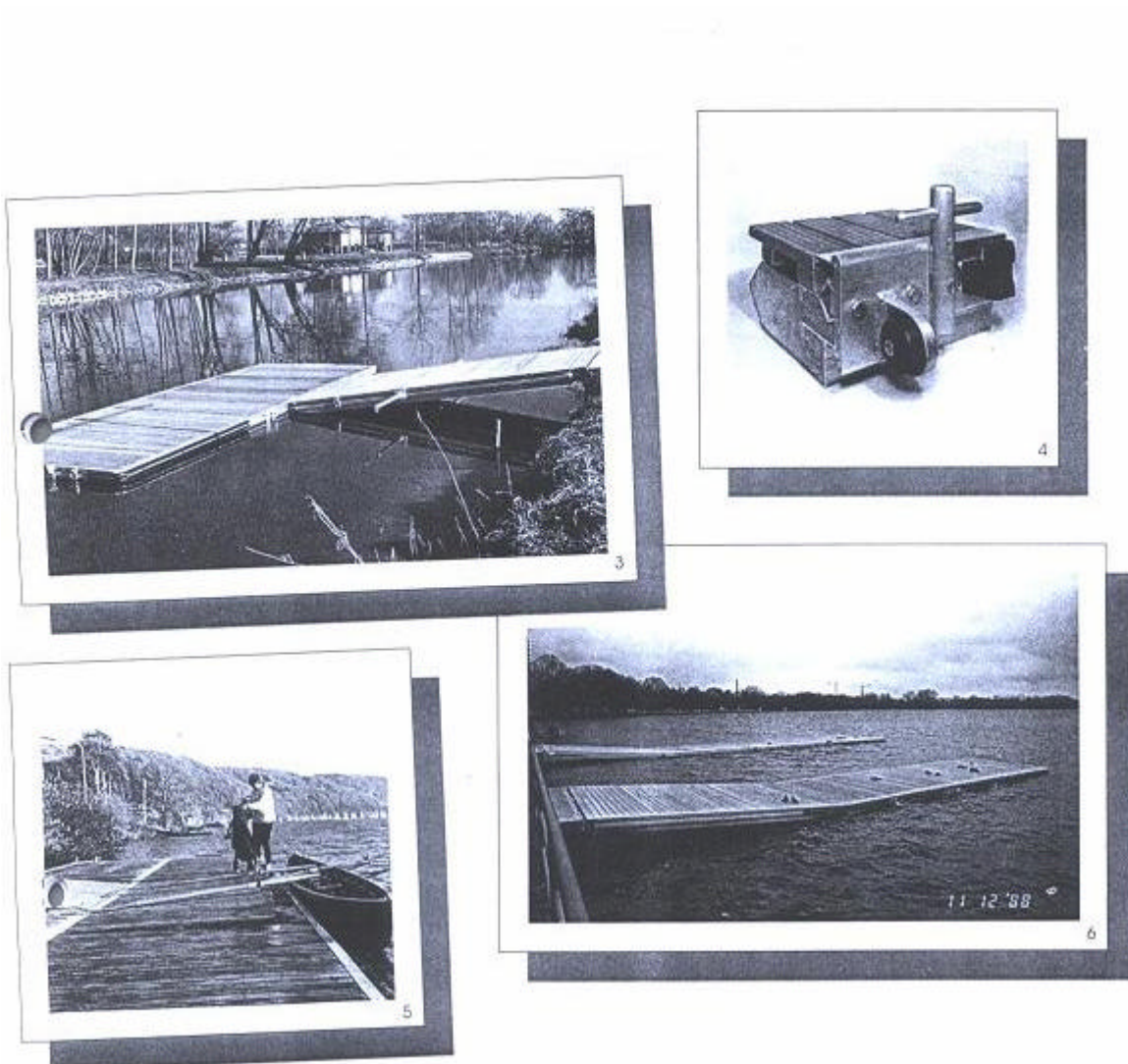
VASTE STEIGERS

Vaste steigers opgebouwd uit houten, stalen of betonnen palen met een dek van gerecycleerd kunststof. Ook levering van complete dekdelen voor renovatie van bestaande steigers.

Het Archimedesysteem is Europees geotrooieerd.



Figuur 14: Vlot



4.5 PRIJSVOORBEELDEN

Tenslotte volgen hier nog enkele prijsindicaties van materialen en van andere kosten. Deze beogen niet meer dan het geven van een globaal inzicht als basis voor een eerste berekening. De genoemde prijzen zijn inclusie BTW per 01-07-2004

Werkzaamheden: (prijzen per uur)

- timmerman incl. klein gereedschap	€ 30,--
- mobiele kraan incl. brandstof	€ 45,--
- rupskraan	€ 50,--

Hout: (prijzen per m³)

- Azobé	geschaafd	€ 780,--
idem	ongeschaafd	€ 740,--
- Bangkirai	geschaafd	€ 550,--
Idem	ongeschaafd	€ 320,--
- Basralocus	behakt	€ 480,--
- Grenen; verduurzaamd	geschaafd	€ 320,--
Idem	ongeschaafd	€ 312,-

4.6 SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN

Om roeiaccommodaties en roeiboten voor gehandicapten toegankelijk te maken is (extra) geld nodig. En datzelfde geldt voor het aanschaffen van aangepaste materialen. Deze méérkosten behoeven niet altijd zelf te worden opgebracht; voor het financieren daarvan bestaan subsidiemogelijkheden waarop men een beroep kan doen.

Allereerst is het mogelijk bij de gemeente of provincie een garantiebijdrage te krijgen wanneer het gaat om aanpassingen en/of verbeteringen van havens voor algemeen gebruik. In bepaalde gevallen kunnen instellingen of verenigingen subsidie krijgen voor de eigen accommodatie. Bedrijven komen hiervoor niet in aanmerking. Verder zijn er een aantal fondsen die geld ter beschikking stellen voor sport door bepaalde categorieën van gehandicapten, zoals blinden. Dit laatste geldt zowel voor activiteiten en materialen als voor aanpassingen.

Het voert te ver om van elk van deze fondsen de richtlijnen te behandelen; die kunnen worden aangevraagd bij de hieronder vermelde adressen zelf. Daarnaast is het van belang het 'Fondsenboek' te raadplegen dat is samengesteld door het Nederlands Informatiecentrum in Zutphen (ISBN 90-6011-537-6). Voor nadere informatie betreffende subsidieregelingen van de Overheid wordt verwezen naar het volgende adres: Centraal Coördinatiepunt te Bevordering van Toegankelijkheid voor



Gehandicapten (CCPT); secretariaat p/a Ministerie van WVC, postbus 5406, 2280 HK Rijswijk; tel. 070-3407162.

Adressen van subsidieverlenende instanties

Nebas NSG	Postbus 200	3980	AC	Bunnik
Avo Nederland	Postbus 850	3800	AW	Amersfoort
Prinses Beatrix Fonds	Postbus 30470	2500	GL	Den Haag
Stichting Blindenpenning	Koninglaan 3	1075	AB	Amsterdam
Dr. W.M. Phelps-Stichting	Postbus 432	4400	AK	Bussum
Nat. Revalidatie Fonds	J.F. Kennedylaan 101	3981	GB	Bunnik
E.P. Schuyt-Stichting	Beeksteeg 2	2011	CX	Haarlem
Nat. Fonds Sport Gehandicapten	Postbus 30802	2500	GV	Den Haag
Prov. Bestuur Noord-Holland	Postbus 123	2000	MB	Haarlem
Nat. Sport Totalisator	Postbus 484	6800	AL	Arnhem
Nat. Stichting Stijgbeugel	Hommelseweg 403	6821	LK	Arnhem
Paul Tensen-Stichting	Herenweg 42	2101	ML	Heemstede
Stichting TFPX-Fonds	J. Haringstraat 29	2023	KB	Haarlem
Vereniging tot Verbetering van Het Lot der Blinden in Nederland	Amersfoortseweg 180	1272	RR	Huizen
Stichting Waarborgfonds Sport	Zichtenburglaan 31	2544	AE	Den haag
Sticht. Witte Bedjes/Het Parool	Postbus 433	1000	AK	Amsterdam
Comité Zomerpostzegels*	Postbus 14200	3508	SH	Utrecht

*Het Comité Zomerpostzegels is provinciaal georganiseerd. Subsidie dient in de eigen provincie te worden aangevraagd; de betreffende adressen zijn te verkrijgen bij het centraal bureau in Utrecht.

