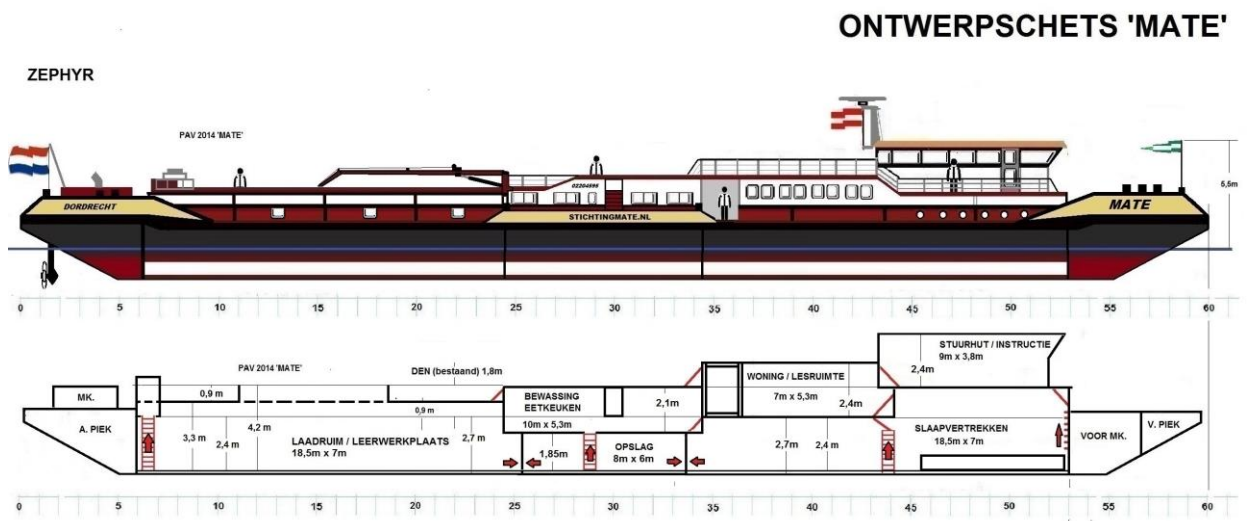


# PROJECTPLAN 'MATE'

## FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN



# PROJECT PLAN 'MATE'

## FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN

**Inhoudsopgave**

<b><u>ALGEMEEN</u></b>	<b>2</b>
<i>INLEIDING</i>	2
<i>DOELEINDEN EN EXPLOITATIEWIJZE</i>	2
<i>WET- EN REGELGEVING</i>	2
<i>MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN</i>	3
<b><u>WENSEN EN EISEN</u></b>	<b>3</b>
<b><u>FUNCTIONELE WENSEN EN EISEN VOOR DE AANPASSING VAN EEN BESTAAND BINNENVAARTSCHIP</u></b>	<b>4</b>
<b><u>TECHNISCHE UITGANGSPUNTEN PER RUIMTEN</u></b>	<b>5</b>
<i>DE MACHINE / POMPKAMER (BESTAAND)</i>	5
<i>DE VOORMACHINEKAMER. (BESTAAND)</i>	5
<i>HET RUIM. (BESTAAND)</i>	5
<i>DE LADINGTANKS. (BESTAAND)</i>	5
<i>DE LADINGTANKS. (LOS)</i>	6
<i>DE BEMANNINGSVERBLIJVEN</i>	6
<i>DE NATTE RUIMTEN</i>	6
<i>DE KEUKEN</i>	6
<i>DE STUURHUT</i>	6
<i>DE VOORROEF (BESTAAND)</i>	7
<i>DE ACHTERROEF (BESTAAND)</i>	7
<i>AFMEERMOGELIJKHEID (BESTAAND)</i>	7
<i>CONTAINER</i>	8
<b><u>BIJLAGE RICHTLIJNEN OPPERVLAKTE EN INVENTARIS</u></b>	<b>8</b>

## Algemeen

### *Inleiding*

Om het plan 'MATE' te kunnen realiseren wordt er onderzoek gedaan binnen de bestaande vloot van vracht- en tankschepen. Tot deze keuze is gekomen omdat deze schepen op dit moment relatief goedkoop zijn. Het heeft te maken met de recessie en de relatief hoge kosten om een schip aan de eisen van de bestaande en komende wetgeving te laten voldoen. Het zorgt er voor dat dit voor een sluitende bedrijfsvoering niet rendabel is, waarbij sloop vaak de enige optie is.

Daarnaast wordt er gekeken in de huidige vloot van andere type schepen waarin de functionaliteitseisen en wensen gerealiseerd kunnen worden, met zo'n min mogelijke verbouwkosten. Daarbij is het uitgangspunt dat de investering de komende 10 jaar functioneel en financieel afgedekt is.

Met de op dit moment betrokken, creatieve personen vanuit de brancheorganisaties, gemeente, bedrijfsleven en de hulpverlening is het plan 'MATE' realistisch, haalbaar en betaalbaar om dit op een innovatieve manier vorm te geven.

### *Doeleinden en exploitatiewijze*

Bij het te realiseren schip gaat de voorkeur uit naar een model wat een herkenbare en representatieve uitstraling heeft naar de beroepsgroep. Het dient de kenmerken te hebben van een werkschip en **niet** van een passagiers- of een recreatieschip.

Gezien de opties om het te realiseren schip voor meerdere doeleinden in te zetten zal het tegen een stootje moeten kunnen en het geheel een no-nonsense uitstraling moeten hebben. Daarnaast dient het vooral doelmatig te zijn, eenvoudig te bedienen en degelijk ingericht. Vergelijkbare schepen zijn: onderzoeksvaartuigen, duikvaartuigen, betonningsvaartuigen, rijksvaartuigen, surveyvaartuigen, supplyvaartuigen en sleep- en duwboten.

Naast deze wensen zijn er extra functionele eisen nodig om de bijzondere exploitatiewijze te kunnen realiseren. Er moet hier gedacht worden aan extra veiligheidsmaatregelen. (gemakkelijk toegankelijke stuurhut, extra brede gangboorden, enz.)

Bij de indeling van de ruimtes dient rekening gehouden te worden met de specifieke doelgroep jongeren met een minima aan personele bezetting om de doelgroep te begeleiden. Het is van belang een goed overzicht te hebben, voldoende toezicht te kunnen houden en eventueel snel te kunnen ingrijpen.

Tevens bestaat de wens om met passagiers in de dagvaart te mogen varen, bedrijfstrainingen en voorlichting (eventueel In-Company) te kunnen geven en examens af te nemen. Daarnaast is er de wens om proef en/of test opstellingen vanuit bedrijven te installeren en te testen.

### *Wet- en regelgeving*

Om dit alles te realiseren zal het schip aan wettelijke bepalingen, besluiten en regelingen uit de 'Binnenvaartwet' (BVW), 'Reglement onderzoek schepen op de Rijn' (ROSR) en de 'Arbeidsomstandigheidwet' (Arbowet), dienen te voldoen.

Het schip zal tevens geschikt moeten zijn om de zone 2, 3 en 4 te bevaren.

Het schip zal moeten worden verbouwd onder toezicht van een erkende keuringsinstantie zoals de Germanischer Lloyd, Bureau Veritas of Lloyd's Register of Shipping.

## **Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen**

Een ander uitgangspunt is Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO).

MVO uit zich in principe al in de inzet van een schip, welke feitelijk al is afgeschreven voor commerciële doeleinden. Door feitelijk hergebruik van een bestaand schip voor onze doeleinden, vullen we de MVO-gedachte al voor een groot deel in.

Een ander mogelijkheid binnen de kaders van MVO is het te kunnen realiseren van een samenwerking met een maatschappelijke organisatie en bedrijven, werk te creëren voor jongeren met een achterstand, een plek voor kinderen vanuit de hulpverlening te creëren om vakantie kunnen gaan, werknemers uit de branche zich in te laten inzetten voor goede doelen, (financiële) middelen in te zetten voor projecten die ten goede komen aan een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI).

Bij de verbouwing en eventuele aanvullingen op en in het schip zal zoveel als mogelijk gebruik kunnen worden gemaakt van MVO gerichte zaken door bijvoorbeeld het hergebruik van scheepsramen, gereviseerde scheepskraan, hergebruik van bestaande tankhoofden, lijdingen e.d. te installeren.

Vanuitgaande dat in het te realiseren schip, goede, gereviseerde motoren staan, zal in eerste instantie geen vervanging van de motoren, door meer verantwoorde exemplaren (milieu-emissies, gebruik alternatieve brandstoffen), aan de orde zijn.

Wel zal dit op termijn de mogelijkheid moeten zijn om dit te kunnen realiseren in het bestaande schip.

Hiermee zou het bedrijfsleven innoverende technische projecten kunnen realiseren die bijvb. het milieuvlak raken en uit te testen (vermindering van CO2 uitstoot, andere vormen van brandstofverbruik). Hierdoor wordt een kans gecreëert waarmee de jongeren cq cursisten de kans krijgen om kennis op te doen van nieuwe of nog te ontwikkelen werkwijzen

Daarnaast zal bijvoorbeeld ook recycling van middelen (papier, plastic, glaswerk) als onderdeel van de bedrijfsvoering vorm gegeven moeten worden.

Met dit alles is er een bedrijfsvoering te realiseren, die passend is voor de maatschappelijke organisatie en bedrijven die winst oplevert voor alle partijen in de ruimste zin des woords.

## **Wensen en eisen**

1. Een schip realiseren, waarmee 12 jongeren (als zijnde bemanning) op zowel pedagogisch/ didactisch gebied, als in arbeidstraining richting de nautische beroepen, begeleid, geschoold en getraind kunnen worden.
2. Een schip realiseren waarmee door twee schippers in de 'A1 vaart' gevaren kan worden en daarnaast begeleiding/coachen/onderricht geven aan 6 à 8 jongeren als zijnde bemanning.
3. Een schip, dat ingericht wordt voor zowel dag als nachtverblijf voor de bovengenoemde personen.
4. Een schip, dat ingericht is voor het vervoer van maximaal 50 passagiers in de dagvaart, zijnde niet bemanning. Een schip waarop PR activiteiten, voorlichtingsactiviteiten, aanwezigheid bij tewaterlatingen, oplevering van nieuwbouwend. uitgevoerd en bijgewoond kunnen worden door en voor bedrijven, scheepvaartorganisaties en overheidsinstellingen.
5. Een schip, waar overdag bedrijfstrainingen (eventueel In-Company), voorlichting en examens gegeven en afgenomen kunnen worden aan een groep van ongeveer 15 cursisten.
6. Een schip, waarmee zowel vaste- als vloeibare lading geladen, gelost en vervoerd kan worden.
7. Een schip, waarop 10 kinderen vanuit de hulpverlening en hun begeleiders vakantie kunnen vieren.

## Functionele wensen eisen voor de aanpassing van een bestaand binnenvaartschip

- De onderdoorvaarhoogte zo klein als mogelijk houden. Dit zorgt er voor dat er niet voor elke brug afgestopt hoeft te worden en het vergroot het vaargebied.
- De stuurhut van het schip is **voorop** gezet om de schipper/trainer de gelegenheid te geven bij aan en af meren direct in te grijpen. Dit drukt de personeelskosten, vergroot de veiligheid en het machinekamer geluid wordt daardoor tot een minimum beperkt. De voorkant van de stuurhutramen zijn schuin voorover geplaatst om water en sneeuw zo snel mogelijk kwijt te raken wat een veilige navigatie vergroot.
- In het schip is ballast aangebracht in vaste en/of vloeibare vorm in bestaande of te realiseren ruimten. (150 à 250 ton) Dit om het schip gelijklastig te trimmen en invloeden van wind te verminderen wat de veilige navigatie verbetert.
- De manoeuvreer- eigenschappen zijn groot en uitgerust met zogenaamde 1 mans bediening. Dit verbetert een veilige navigatie, de PR-waarden en drukt de personeelskosten.
- Er is om het dek een vaste reling of boeiing aangebracht die de veiligheid vergroot t.a.v. het overboord vallen. (hoogte 0.9 meter) voor zowel bemanning als bezoekers.
- Het dek is in de gangboorden ter hoogte van de opbouw minimaal 0.9 meter breed behoudens waar de bolders staan. Dit om de veiligheid te vergroten.
- Tussen de ruimte aan het dek zijn brede tussendekken gerealiseerd (+/- 1.5 meter) Dit verbetert de veiligheid, het werkklimaat en daardoor kunnen de opvarenden zich snel van SB naar BB verplaatsen.
- De bolders zijn relatief fors uitgevoerd met voldoende werkruimte om de bolders om het educatieve doel en de veiligheid te vergroten.
- De anker zijn d.m.v. een stroom of hydrolyse voorziening binnen te halen. Daarnaast is de voor- ankerlier uitgerust met een trossentrommel om het educatieve doel te vergroten.
- De roef is bovendecks uitgevoerd om zoveel mogelijk daglichtinval te krijgen. Daarnaast is er een handreling aangebracht ter hoogte van de gangboorden. Dit vergroot de veiligheid en het leef- en werkklimaat.
- Achter de Roef is een natte ruimte gerealiseerd met een overkapping Hiermee creëer je, een beschutte plaats aan het dek. Dit verbetert het leef-, werkklimaat en de hygiëne.
- Er is een stalen opslagkast op een centrale plaats aan het dek gerealiseerd om het diverse gereedschap en onderhoudsmiddelen in op te slaan. Dit verbetert het leef-, werkklimaat en de veiligheid.
- Op het middendek is een kraan geïnstalleerd; deze bestrijkt een groot deel van het schip. Hij kan zware voorwerpen oppakken en in de ruimen laten zakken. (Roeiboten, machinerie, auto's enz.) De kraan verbetert het educatieve doel, de veiligheid en het werkklimaat.
- Op het middenschip is een luikenhoofd, waardoor een trappengat met (nood) uitgang is gerealiseerd. Het luikenhoofd zelf is aan de bovenzijde te openen met metalen luiken Deze ruimte zal gebruikt worden voor het trainen en oefenen van het laden en lossen. Daarnaast zal deze ruimte als opslag dienen van roeiboten, buitenboord motoren, ed, wat het educatieve doel vergroot.
- Er is een gevaarlijke stoffenopslag, waar stoffen opgeslagen kunnen worden die onder het ADR vallen. Deze kast is ver naar achteren gepositioneerd, zodat deze zo ver als mogelijk van de verblijven is verwijderd. Dit verbetert het educatieve doel, de hygiëne, veiligheid en het leef- en werkklimaat.
- Er zijn drinkwater- en fecaliëntanks geplaatst met een inhoud die voldoende is om 14 personen voor 30 dagen van deze functionaliteiten te voorzien. Dit verbetert de hygiëne en zorgt voor een minimale milieu belasting.
- De werkplaatsen, machinekamers zijn bij een temperatuur van  $-10^{\circ}$  Celsius te verwarmen naar  $+15^{\circ}$  Celsius

- De stuurhut, slaapvertrekken roef en de natte ruimte zijn bij een temperatuur van  $-10^{\circ}$  Celsius te verwarmen naar een temperatuur van  $+21^{\circ}$  Celsius en zoveel als mogelijk met vloerverwarming uitgevoerd. Dit verbetert het werk, leefklimaat en de hygiëne.
- Alle ruimten zijn voorzien van voldoende luchtverversingsmiddelen
- In het ontwerp is ruimte om voor de betrokken organisatie een PR uitstraling te realiseren. Dit kan gerealiseerd worden d.m.v. het aanbrengen van kleurstellingen of logo(s) en benaming(en) op het schip aan te brengen.

## Technische uitgangspunten per ruimten

### ***De machine / pompkamer (bestaand)***

De elementaire machinerie en hulpwerktuigen zijn tijdens de vaart onderhoudsvrij, kunnen vanuit de stuurhut gecontroleerd en bediend worden. (zogenaamde 1 mans bediening). De hoofdmotor geeft het schip een minimale vaarsnelheid van tenminste 20 km/uur bij een diepgang van 1.50 meter op stil water.

De elektriciteitsvoorziening wordt geregeld via een 220/380 aggregaat tijdens het stilliggen d.m.v. een walaansluiting.

Daarnaast is er een voorziening d.m.v. omvormers en accu's die de capaciteit hebben om de elementaire stroomvoorziening 72 uur te voeden.

Deze ruimte heeft naast het praktische doel tevens een educatief doel, jongeren leren hier de elementaire zaken over het onderhoud, de mechaniek en de techniek.

of doen kennis op over

### ***De voormachinekamer. (bestaand)***

De voormachinekamer is uitgerust met een 360 graden stuurbare kopschroef die geluidsarm is opgesteld. Daarnaast is er ruimte gecreëerd voor de opslag van sluitingen, haken, staaldraad, trossen, katrollen, enz.

De kopschroef draagt er zorg voor dat het schip in alle richtingen stuurbaar is, en op zijn plaats stil te houden is bij de meest voorkomende omstandigheden. Het vergroot de veiligheid. Tevens kan er nog gevaren worden als de hoofdmotor uitvalt.

### ***Het ruim. (bestaand)***

Het ruim is, qua afmetingen, de grootste ruimte; het is uitgevoerd met een brandwerende antislipvloer die gemakkelijk uit te spuiten en te reinigen is.

Het ruim heeft een educatief doel in de praktische zin en zal zeer intensief gebruikt worden, zeker in de winterperiode. Er moet hier gedacht worden aan reparaties en los onderhoud en schilderwerk. Tevens zijn er in het opstaande gedeelten van het luikenhoofd lichtranden aangebracht om daglicht in deze ruimten te krijgen en hiermee het werkklimaat te vergroten. De in- en uitgang van dit ruim is van een stalen trap voorzien, die uitkomt aan dek. Deze uitgang is tevens de vluchtweg van de onderdeks gelegen bemanningsverblijven die d.m.v. een waterdichte deur in het tussenschot te bereiken is. Dit is gedaan om de veiligheid zo groot mogelijk te houden. Er is een opslag cq magazijnruimte. Hier leren jongeren structuur aanbrengen en de zorg en omgang met materialen.

De bovenzijde van het ruim heeft een minimale opening van 10m x 4m en is te openen d.m.v. een luikenkap. Hierdoor kunnen grote materialen cq lading d.m.v. een kraan geplaatst worden. (roeiboten, machinerie, container, enz.) Het vergroot de educatieve functie en draagt er zorg voor dat het schip als vrachtschip gebruikt kan worden.

### ***De ladingtanks. (bestaand)***

Op een bestaande tanker zijn de tanks meestal uitgerust met een midden- langsschot; door in deze twee bestaande tanks, twee extra dwarsschotten te plaatsen, worden er in het totaal zes ladingstanks gecreëerd. Tevens kunnen de vervallen trunkhoofden,

leidingen e.d. van de andere tanks worden overgezet. Het zal het educatieve doel van het schip sterk vergroten.

De zes ladingstanks zouden een inhoud van +/- 40 ton verkrijgen en zijn geschikt voor het laden en lossen van niet onder het ADR vallende vloeistoffen. In deze tankzone zouden de meest voorkomende situaties in de tankvaart gesimuleerd kunnen worden. Daarnaast kunnen de tanks gebruikt worden voor het innemen van ballastwater om het schip te trimmen.

### ***De ladingtanks. (los)***

Vanuit een bestaande dubbelwandige tanker (sloop) kan een deel van de tank door aanpassing en zoals beschreven bij *ladingtanks (bestaand) overgezet worden in een bestaand binnenvaart schip.*

### ***De bemanningsverblijven***

Op het voorschip, onder de roef, zijn ruimten ingericht met het benodigde sanitair, zes slaapvertrekken voor de mannelijke deelnemers, een slaapvertrek voor de vrouwelijke deelnemers en twee slaapvertrekken voor de begeleiding.

Voor de vrouwelijke jongeren en de begeleiding zijn de slaapvertrekken uitgevoerd met eigen wastafel, douche en toilet.

De slaapkamers zijn geschikt voor 2 personen, om te slapen en eigen spullen in onder te brengen.

Het geheel is sober doch doelmatig ingericht. De jongeren leren en ondervinden hier wat het inhoudt om te leven op een schip, tevens leren ze hier de persoonlijke zelfverzorging en hygiëne in acht te nemen.

Naast de in- en uitgang via de roef d.m.v. een stalen trap is er een vluchtroute gerealiseerd in het tussenschot naar het ruim toe d.m.v. een waterdichte deur.

### ***De natte ruimten***

De natte ruimten aan het dek zijn tevens de toegang tot het lokaal en de woonkamer. Deze zijn ingericht met 2 toiletten, een wasmachine / droger + aansluiting en een wasbak met meerdere warm/koude tappunten. Deze zijn aanwezig voor educatieve doeleinden, de jongeren leren hier bewassing, persoonlijke zelfverzorging en hygiëne in acht te nemen.

Deze ruimte is hier gepositioneerd vanwege de centrale ligging en zowel van buiten af als van binnen uit te betreden. Er is ruimte voor het opslaan van natte regenkleding en overalls. De ruimte wordt tijdens de dagelijkse routine intensief gebruikt.

De vloer is waterbestendig en antislip uitgevoerd met waterloopgaten naar buiten toe, ten gunste van de hygiëne en veiligheid.

### ***De roef***

De roef bezit meerdere functies. Zo zal het tijdens de dagelijkse routine gebruikt worden als theoretische instructieruimte, lokaal, kantine en woonkamer. De jongeren worden hier de elementaire theoretische kennis van de scheepvaart, EHBO, sociale omgangsvormen, werknemersvaardigheden ed. bijgebracht en daarnaast gecoacht en getraind.

Daarnaast zal het tijdens de weekvaarten gebruikt worden als woonkamer. De jongeren leren hier ondervinden wat het inhoudt om op een schip te wonen en te leven met de sociale omgangsvormen die hier bij horen.

Er zitten relatief veel ramen in de roef om de inval van daglicht te verbeteren. Het geheel is licht van opzet en is sober doch doelmatig ingericht.

In deze ruimte bevinden zich vijf uit- en ingangen, die allen als vluchtweg gebruikt kunnen worden. (2x natte ruimtes, stuurhut, keuken en bemanningsverblijven)

Het doel om de hoofdingangen via de natte ruimte te laten lopen is om leef-, werkklimaat, veiligheid en de hygiëne in deze ruimte te vergroten. Het is niet mogelijk gelijk vanaf het dek deze ruimte te betreden.

## ***De keuken***

De keuken is ingericht met degelijk apparatuur welke tegen een stootje kan. Het heeft een educatieve functie en zorgt voor de zelfredzaamheid van de jongeren. Tevens is deze geschikt om tijdens andere evenementen te dienen als werkplaats voor catering bedrijven ed. De vloer is waterbestendig en antislip uitgevoerd met waterloopgaten naar buiten toe, ten gunste van de hygiëne en veiligheid.

## ***De stuurhut***

De stuurhut is voor de afmetingen van het schip relatief groot. Dit is gedaan t.b.v. de functionaliteit. Deze wordt gebruikt als navigatie-, instructie-, voorlichtings-, kantoor- en gespreksruimte. Er kunnen hier onder meer begeleidende individuele gesprekken met de jongeren worden gevoerd. De begeleiders kunnen hier hun cliënt- en administratie bijhouden. De begeleiders kunnen hier onderling overleg plegen, (vergaderingen, afstemming, enz.) en er kunnen stagebegeleidende activiteiten plaats vinden. (Acquisitie naar stage bedrijven d.m.v. computer en telefoon, coachen van jongeren en stagebiedende bedrijven.)

De inrichting bestaat uit de benodigde moderne navigatie apparatuur (Radar, automatische piloot, enz.) zodat er met één persoon in de meeste voorkomende meteorologisch omstandigheden in de zone 2, 3, en 4 wateren gevaren kan worden. De stuurconsole is over de gehele breedte van de stuurhut, om jongeren, zoveel als mogelijk, te betrekken bij de navigatie. Dit vergroot het educatieve doel, het werkklimaat en de veiligheid

In de stuurhut is een trap gerealiseerd die uitkomt in de onderliggende verblijven als zijnde vluchtweg en om binnendoor de andere ruimte te betreden

Voorin de stuurhut is aan beide zijden een deur gelegen die dient als vluchtweg en doorgang. Deze zorgt er voor dat de navigator snel in kan grijpen als er voorop het dek wat misgaat. Daarnaast is er aan de achterzijde een toegang om de navigator zomin mogelijk te storen bij zijn uit te voeren taken.

## ***De voorroef (bestaand)***

De voorroef is ingericht als praktijklokaal, waar schiemanswerk en creatieve vorming gegeven wordt. De wanden zijn uitgevoerd met onbrandbaar, makkelijk afneembaar materiaal. Daarnaast zijn er opslag kast(en) om de benodigde materialen en gereedschappen in op te slaan en een watertappunt met warm en koud stromend water met metalen wasbak.

## ***De achterroef (bestaand)***

Op het achterschip is een bestaande opbouw. In deze opbouw bevindt zich de in- en uitgang van de achterroef, pompkamer en de machinekamer. De achterroef is ingericht als leer-, werkplaats en is brandveilig uitgevoerd om hierin te kunnen lassen, branden en slijpen. De vloer is waterbestendig en antislip uitgevoerd met waterloopgaten naar buiten toe, ten gunste van de hygiëne en veiligheid.

## ***Afmeermogelijkheid (bestaand)***

Er is een afmeermogelijkheid, waar het schip zomer en winter op een veilige manier kan afmeren voor meerdere dagen en welke is aan te lopen vanaf het openbaar vervoer. Er is een (kracht)stroom walaansluiting (220/380 volt) met trekbeveiliging die de gehele stroom voorziening van het boordnet kan overnemen. Deze voorziening verbetert het werkklimaat, de veiligheid en het maakt je tijdens het stilliggen onafhankelijk van het aggregaat.

De toegankelijkheid van, op en naar het schip geschiedt op een veilige manier. Ook voor personen die nog nooit water hebben gezien, behoudens in de badkuip, is er geen enkele belemmering voor de toegang aan boord.



De toegankelijkheid moet groot zijn om het werkklimaat te vergroten, medewerkers van andere discipline het schip veilig en gemakkelijk te laten bezoeken en daarnaast vergroot dit de veiligheid.

## Container

Voor opslag van voorraden (trossen, hout, metaal, verf, gereedschappen, enz.) is er een extra opslag aan de wal die verplaatst kan worden.

Spullen die niet direct aan boord nodig zijn worden hierin op een veilige en overzichtelijke manier opgeslagen. Dit vergroot de beperkte ruimte aan boord waardoor het werkleefklimaat en de veiligheid verbetert. De container is eventueel via het luikenhoofd in het ruim te plaatsen met een kraan. Hierdoor kan hij ook voor educatieve doelen dienen.

## Bijlage Richtlijnen oppervlakte en inventaris

Benaming	Uitvoering en gebruik	oppervlakte +/-
Schip	lading nat en droog + dag passagiersvaart	600 m <sup>2</sup>
Arbeidstraining	werkplaatsen 1x ruim + roeven voor en achter	120m <sup>2</sup>
Theorie ruimten	lokaal	50m <sup>2</sup>
Wonen	studie- / kantine- / woonkamerruimte	50m <sup>2</sup>
Overnachting	slaapvertrekken / sanitair / wasplaats	180m <sup>2</sup>
Natte ruimte	toiletten / wasplaats / kledingopslag	20m <sup>2</sup>
Theorie-, praktijkruimten	stuurhut, navigatie, kantoor	40m <sup>2</sup>
Laden en lossen nat	6 tanks x +/-40 ton = 240 ton	100m <sup>2</sup>
Laden en lossen droog	+/-200 ton	100m <sup>2</sup>
Machinekamer	1 hoofdmotor / 2 hulpmotoren	50m <sup>2</sup>
Voormachinekamer	1 hulpmotor	20m <sup>2</sup>
Kraan	Min. 2000 kg SWL op +/- 20m	n.v.t.
reddings-, lesboot	Inbouwmotor	n.v.t.
Roeboten 6x	wrik- en roeiriemen / buitenboordmotoren	n.v.t.
Diverse inventaris praktijkvorming	Werkbanken, las, slijp en brand apparatuur, diverse elektrisch, pneumatisch en hand - gereedschap	n.v.t.
Diverse inventaris theoretische vorming	Kopieermachine, les computers, boeken, kaarten, papier en digitaal lesmateriaal.	n.v.t.
Diverse inventaris veiligheid, geestelijke en creatieve vorming	Diverse hand (elektrisch) gereedschap voor creatieve vorming, EHBO/VCA/ADR trainingsmateriaal, computerspelletjes en sport materialen	n.v.t.
diverse inventaris	stoelen, lestafels, kasten, lockers, bedden, matrassen, bureau, enz.	n.v.t.
diverse uitrusting nautisch	pikhaak, ladder, loopplank, trossen, sluitingen, stroppen, ed.	n.v.t.
diverse uitrusting PBMs	reddingsvesten, laarzen, regenpakken, veiligheidsschoenen, overalls, ed.	n.v.t.
<b>totaal</b>		<b>730 m<sup>2</sup></b>
<b>extern</b>		
Afmeer mogelijkheid	L 70m kade (min.) + 4 bolderstoelen	+/- 600 m <sup>2</sup>
Container	Verplaatsbare opslagruimte (30ft)	50m <sup>2</sup>
Sport ruimte	Sportzaal / zwembad	n.v.t.