

Versie 2 dd 15 februari 2013:

Wijzigingen tov versie 1 dd 15 januari 2013

- loopbrug vervallen (alleen ladder voor onderhoud)
- geen gebruik/functie machinekamer
- fundering: rails bk gelijk met bestrating kade,
rails gemonteerd op stelconplaten direkt onder bestrating.
- kraan 2 meter naar links verschoven ivm vrijblijven kademuur



Project voor een monumentale kraan op de Rijnkade te Arnhem

Projectvoorstel: wederom een kraan op de Rijnkade in Arnhem

Inhoud:

- 1 Het project
- 2 De historie van de Arnhemse scheepskranen
- 3 Beschrijving van de havenkraan van Scheepsbouw- en lasbedrijf Helldörfer uit de Nieuwe Haven
- 4 Het plan
- 5 Financiering en uitvoering
- 6 Procedures en vergunningen
- 7 De planning

Arnhem, 15 januari 2013

1 Het project

Het project omvat het plaatsen op de Arnhemse Rijnkade van de monumentale havenkraan die voorheen aan de Nieuwe Haven heeft gestaan.

Waarom een havenkraan?

Arnhem heeft een rijke geschiedenis met betrekking tot havenkranen, niet alleen de straten Oude Kraan en Nieuwe Kraan refereren hier aan maar op de Rijnkade hebben tot aan de oorlog diverse kranen gestaan. Er is er nu geen meer over. De laatste kraan, die van rederij Koppe, is rond 1970 afgebroken. Door het wederom plaatsen van een kraan op de kade kan een stuk geschiedenis van Arnhem weer worden beleefd.

Waarom die kraan?

De kraan uit de Nieuwe Haven toont grote gelijkens met de laatste kraan die op de kade gestaan heeft. Ze is sinds enkele jaren niet meer in gebruik, ontmanteld en opgeslagen. De kraan is onlangs door de gemeente onderzocht en wordt beschouwd als waardevol te behouden erfgoed. Dit unieke werktuig dreigt te vergaan als er geen hergebruik plaats vind.

Waarom die plek?

Arnhem wil zich steeds meer richting rivier keren. Er wordt gepoogd door stedenbouwkundige ingrepen de rivier in de stad beleefbaar te maken (Rijnboog, Kunstcluster). Een kraan op de kade tussen de

bruggen kan als een landmark dienen. Voor de situatie zijn diverse plekken denkbaar met ieder een eigen perspectief:

Gekozen is voor een plek in het verlengde van de Rodenburgstraat. De kraan en hiermee de rivier is dan zichtbaar vanaf het Kerkplein. Daarnaast kan een ensemble ontstaan met de plek voor historische schepen.

De kraan vormt een mooi landmark op de kade, bevestigd en versterkt hiermee de aanwezigheid van de kade en de rivier.

De kade krijgt door de kraan een plek. Je kunt afspreken “bij de kraan”.

Voor hoe lang?

De kraan zou een definitieve plek op de kade moeten krijgen.

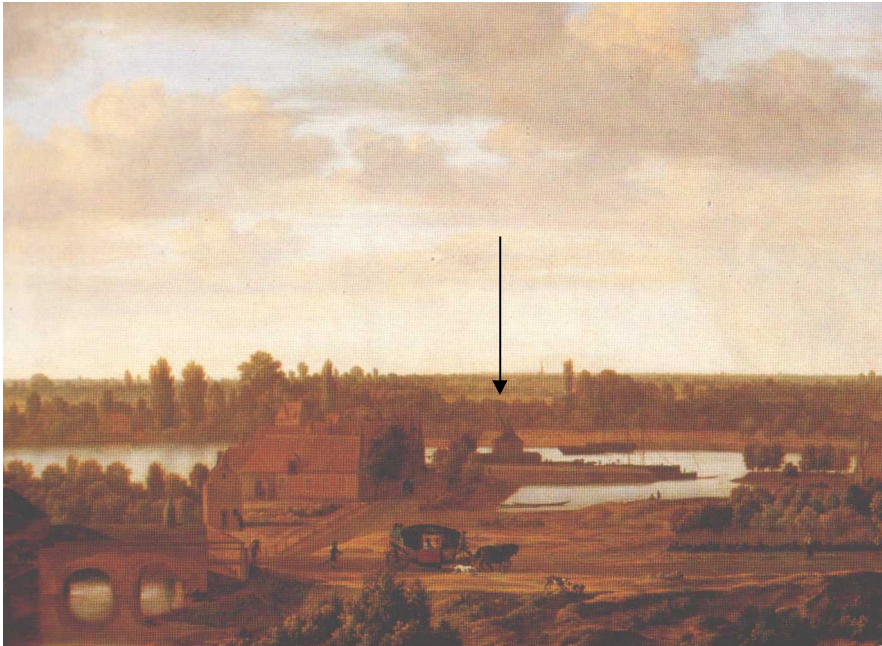
Vanwege de ontwikkelingen aan de kade (oa Rijnboog) en de reconstructie van de hoge kade in de nabije toekomst (verhogen kademuur en profiel) wordt nu uitgegaan van een tijdelijke plaatsing van maximaal 5 jaar.

Waarom nu?

Omdat de monumentale kraan nu beschikbaar is. Omdat ze nu nog in redelijke staat is en dit niet meer lang zal duren. Omdat er nu veel mensen bereid zijn energie en tijd te steken in het plan. Omdat de lage kade net gerenoveerd is en nu toe is aan een bevestiging van haar aanwezigheid. Omdat het de eerste visuele en concrete actie is om de stad aan de rivier te koppelen.

Het momentum is nu!

2 Arnhemse kraanhistorie (door Kees van't Hoff)



De Oude en de Nieuwe Kraan hebben haar naam ontvangen naar de standplaats, welke de kraan, die bij het lossen en laden der schepen gebruikt werd, innam.

Aldus A. Markus, in het in 1907 uitgegeven boek "Arnhem omstreeks het midden der vorige eeuw". (plm1850)

Verder staat in dit boek vermeld dat de eerste kraan in 1449 werd neergezet op een stuk bouwgrond buiten de Rijnpoort, vermoedelijk ter hoogte van de Boterdijk, dat voor 15 R. gulden werd aangekocht.

Deze eerste kraan werd in 1526 vervangen door een nieuwe, waarvoor die van de stad Zutphen model stond. Een hoge watervloed vernielde deze kraan al in 1539, maar 30 jaar later stond er weer een andere. Deze verhuisde na langdurige besprekingen naar een andere plaats nl. vlakbij de schipbrug. Kranen waren van belang voor de stad vanwege het vele beurtverkeer en ook voor de Arnhemse industrie zoals de beroemde porseleinfabriek van Johan van Kerkhoff en de houtmagazijnen van G.T. Coers.

Veel goederen werden aan de Oude Kraan overgeslagen in wagens die reden naar omliggende plaatsen als Ede, Barneveld en Harderwijk.

De houten kraan werd in 1832 vervangen door een ijzeren exemplaar en deze heeft er lang gestaan want hij is nog te zien op een luchtfoto uit 1934.





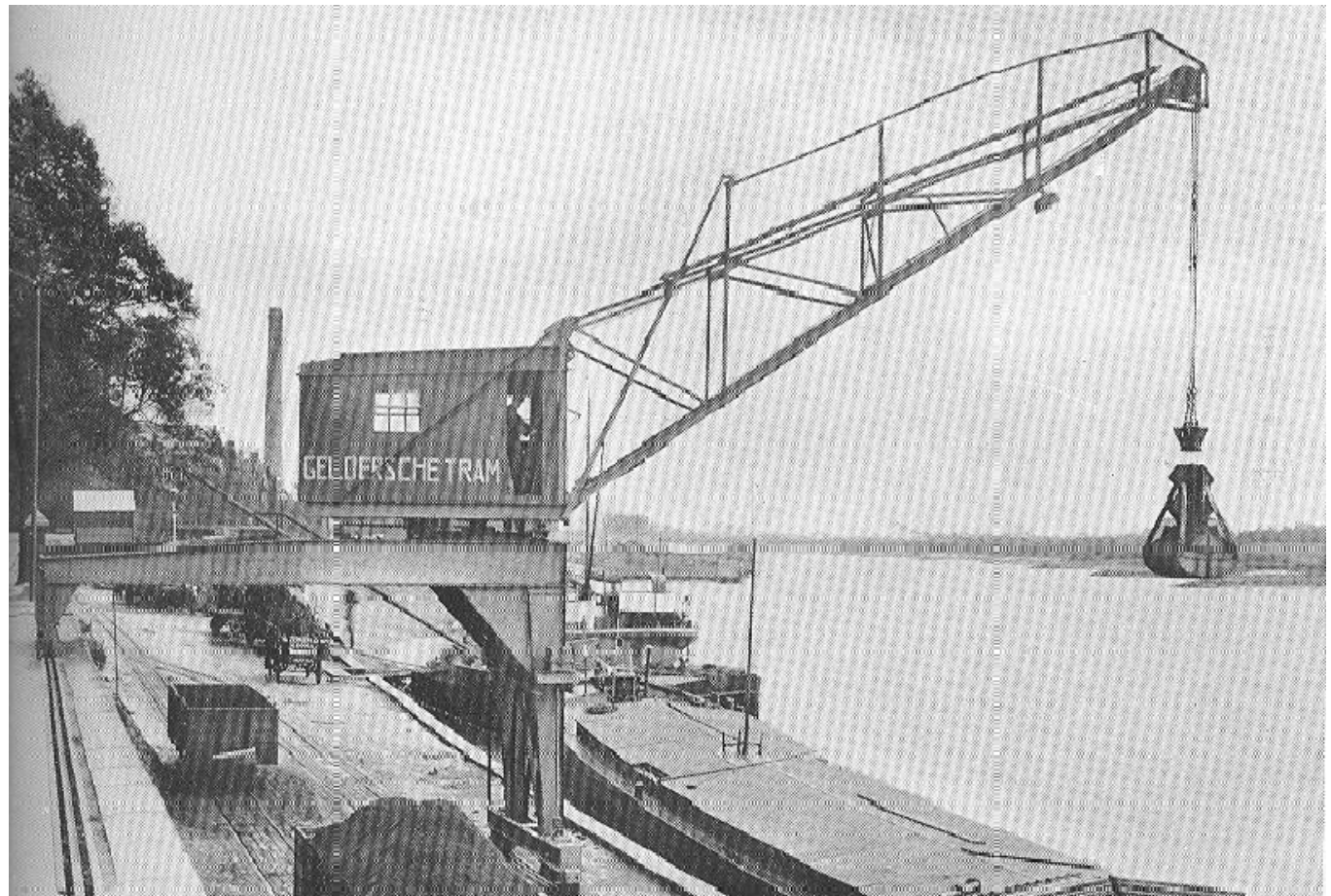
De eerste ijzeren hijskraan tijdens hoog water



Rederij Concordia die beurtvaartdiensten onderhield op steden in het westen van het land, had een eigen kraan. Deze fotos uit plm.1939 laten zien dat ter hoogte van de Nieuwstraat, zelfs 3 elektrische kranen in bedrijf waren.

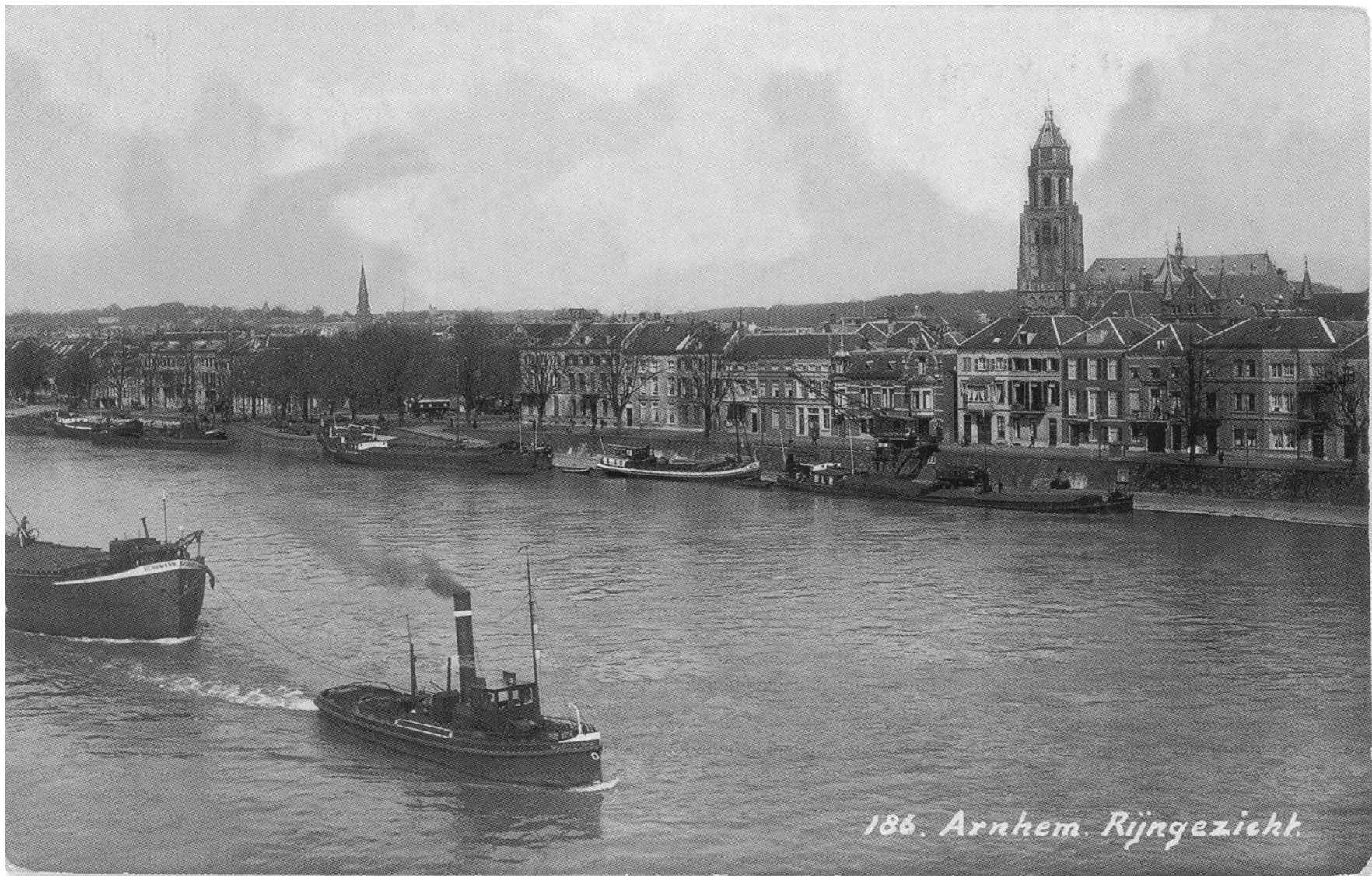


De Gelderse Tramweg Mij, de latere GTW, had een kraan dichtbij de plaats waar de brug gebouwd zou gaan worden, dus ongeveer ter hoogte van het huidige provinciehuis.



De GTW sloeg bijvoorbeeld steenkool over van schepen in goederenwagens bestemd voor de gasfabriek in Velp. (foto 1927)
Aan de overkant van de Rijn had de Betuwse Tramweg Mij. een overslaginrichting bij de Praets aan het eindpunt van de tramlijn. Verder zijn er foto's waarop een drijvende stoomkraan te zien is die

waarschijnlijk ook voor overslag werd gebruikt.
De GTM kraan werd in 1944/45 tijdens de slag om Arnhem vernield en ook de andere kranen zien we na de oorlog niet meer terug.
De kade hier, is bij de bouw van het provinciehuis afgegraven en werd talud met zonneweide.



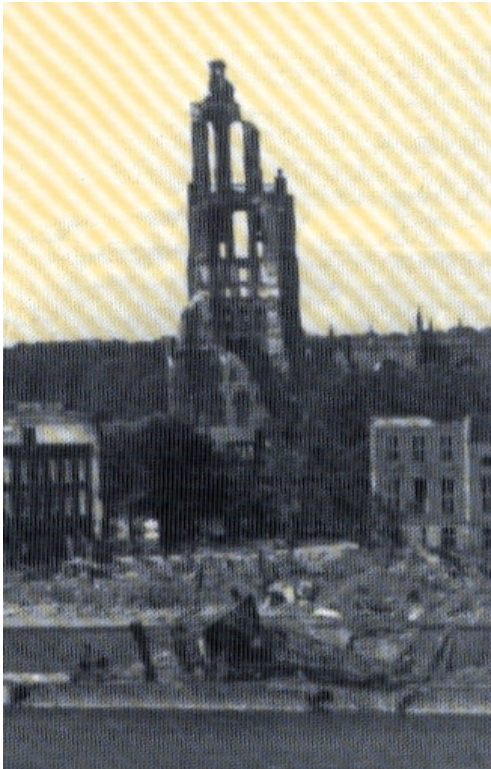
186. Arnhem. Rijngezicht.

Door de opkomst van spoor- en tramwegen kwam er meer concurrentie in het goederenvervoer en de komst van de vrachtauto betekende uiteindelijk voor de beurtvaart het einde.

In de jaren 50 is nog een poging gedaan het beurtvervoer over water nieuw leven in te blazen.

Daartoe werd o.a. in Arnhem door de rederij Koppe nog een nieuwe kadekraan geïnstalleerd ongeveer op de plaats waar nu de historische schepen liggen.

Deze beurtdienst heeft het niet kunnen redden en eind jaren 60 werd ook deze laatste kraan afgebroken.



Na de oorlog moest er veel worden gebouwd in Arnhem en beton werd populair.

In 1954 liet de Arnhemse Beton Centrale ABC, door Rörink en van den Broek in Enschede aan de Nieuwe Haven een kraan plaatsen voor het lossen van schepen met zand, grind en cement.

Na een fusie in de betonindustrie werden gebouwen en kraan overcompleet en werden daarna overgenomen door lasbedrijf Helldörfer.



3 De Havenkraan bij Helldorfer in de Nieuwe Haven

Beschrijving en motivering monument, door Gemeente Arnhem dd

bouwjaar : omstreeks 1950



► **Motivering**

Het object is van algemeen belang voor de gemeente Arnhem wegens stedenbouwkundige waarden en cultuurhistorische waarden.

► **Toelichting motivering**

Havenkraan op verhoogde kraanbaan van rond 1950, op de kade van de Nieuwe Haven, waar zich in de jaren 1940 en '50 een industrieterrein ontwikkelde. De kraan onderging enige wijzigingen, waarbij hoofdvorm en karakter echter duidelijk herkenbaar zijn gebleven.

►► **Stedenbouwkundige waarden:**

De kraan heeft stedenbouwkundige waarde als meest in het oog springende onderdeel van het historische ensemble van de Nieuwe Haven en de kade van de Nieuwe Havenweg uit de jaren 1930 tot '50. Door zijn hoogte, materiaalgebruik en het feit dat er een verhoogde kraanbaan is die over de weg en kade heen loopt, neemt het object een sterk in het oog vallende positie in.

Cultuurhistorische waarden:

Het object heeft cultuurhistorische waarde als een in de gemeente Arnhem vrij gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een havenkraan van rond het midden der 20^{ste} eeuw. De kraan werd uitgevoerd in puur functionalistische vormgeving, zonder enige opsmuk. De kraan maakt deel uit van het historische havenlandschap van de Nieuwe Haven, die in het tweede kwart van de 20^{ste} eeuw werd ontwikkeld, in een afgesloten bocht van de rivier de Rijn bij de nieuwe industrieterreinen van Het Broek en de Kleefse Waard. In dit historische havenlandschap is ondertussen al veel gewijzigd, maar de kraan toont nog duidelijk een beeld van de historische haventechnologie.

Het object is in tamelijk gave staat bewaard gebleven.

De havenkraan bij Nieuwe Havenweg 7, van rond het midden der 20^{ste} eeuw, is inclusief de verhoogde kraanbaan, op basis van bovenstaande motivering beschermenswaardig als gemeentelijk monument in de gemeente Arnhem. Niet-beschermenswaardige onderdelen zijn in de redengevende beschrijving aangegeven.

► *Historie*

In vroeger eeuwen maakte de rivier de Rijn ten zuiden van het centrum van Arnhem bij het Malburgse veer een scherpe bocht. Omdat deze scherpe bocht veel druk gaf op de Westervoortsedijk ging Rijkswaterstaat er toe over de bocht af te snijden in 1905-07. Hiertoe werd er een kanaal gegraven door de Stadswaarden aan de Malburgse zijde en werden geleidedijken aan beide zijden van het nieuwe kanaal gelegd waarbij de bovenzijde van de oude bocht werd afgesloten. De onderzijde van de bocht bleef geopend, zodat hier een haven zou kunnen worden gemaakt. Het Malburgse veer, waar voorheen een gierpont voer, werd een paar honderd meter naar het westen verplaatst naar de bocht in de Westervoortsedijk. Tot de opening van de Rijnbrug in Arnhem begin jaren '30 zou het veer blijven dienst doen.

Al in 1877 was de gemeente op zoek naar mogelijkheden om de Arnhemse industrie betere transportverbindingen te kunnen bieden. In dat jaar wilde men de Oude Haven ten westen van het centrum vergroten. Dit vond echter geen doorgang. Later was er een plan om direct ten zuidoosten van het centrum, ongeveer op de plek waar later het slachthuis werd gebouwd, een nieuwe haven aan te leggen. Ook dit plan werd niet gerealiseerd. Achteraf kwam dat goed uit,

want toen de Rijnbocht ten zuidoosten van de stad werd afgesneden in 1905-07, bleef een dode tak van de Rijn liggen, die tegen relatief geringe kosten tot haven kon worden omgevormd. Destijds werd het belang van een haven extra zwaar gewogen omdat rond die tijd gewerkt werd aan plannen voor het Maas-Waalkanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Twentekanaal (dat aanvankelijk van het Pannerdensch kanaal naar het noordoosten was gedacht).

De inrichting tot haven met een echte havenkade tussen de Westervoortsedijk en het water geschiedde uiteindelijk in 1928-33. Hiertoe werd ook de oude rivierarm uitgediept, waarbij de vrijgekomen specie werd gebruikt ter ophoging van het terrein in de Kleefse Waard achter de kade. In 1940 werd de Verlengde Nieuwe Haven haaks aan het zuidoostelijke uiteinde van de Nieuwe Haven gegraven als werkverschaffingsproject, wederom met gebruikmaking van het vrijgekomen materiaal ter ophoging van het industrieterrein. Eerst kwam er een kade langs noordzijde tussen de Westervoortsedijk en de Nieuwe Haven, en rond de Tweede Wereldoorlog werd er aan de oostzijde ook een kade gebouwd, die naderhand naar het zuiden werd verlengd. Met deze kadebouw werd de haven ook deels uitgediept en werd de oostzijde van de oude rivierbocht rechtgetrokken, waartoe de oever werd aangeplempt. Oude kribdammen werden deels verwijderd (langs de Westervoortsedijk) en verdwenen deels onder de nieuwe kades. Het verloop van de oude oever met zomerdijk bleef echter ten dele zichtbaar in het traject van de Industriestraat met het spoorlijntje, die onderdeel waren van de nieuwe infrastructuur van het industrieterrein.

Pas in 1938 kwam de gemeente Arnhem in bezit van de grond in de Kleefse Waard, ten oosten van de haven, toen de steenfabriek werd verkocht. In februari 1940 kocht de Algemene Kunstzijde Unie N.V. (AKU), één van de grootste werkgevers van Arnhem, een groot stuk grond in de Kleefse Waard. Hierop werd een rayonvezelfabriek

gebouwd, die de Verlengde Nieuwe Haven als particuliere haven kreeg.

Langs de oostzijde van de Nieuwe Haven vestigden zich kleinere bedrijven van verschillende soort, zoals machinefabriek 'Arnhem', de opslag van de Esso (aanvankelijk in 1949 'Standard Amerikaansche Petroleum Compagnie N.V.'), een recyclingbedrijf (lumpen en oud ijzer, 1949), een metaalhandel, een asfaltfabriek (1954, heden betonfabriek). Voor WOII waren hier al een aantal bedrijven te vinden, maar de huidige bebouwing dateert vrijwel geheel uit de jaren '50 en later.

De onderhavige kraan hoorde oorspronkelijk bij het bedrijf Arnhemse Beton Centrale, dat hier in 1957 (mogelijk al een aantal jaren lang) gevestigd was. Tot een paar jaar geleden stond er een grote betonsilo op de plek waar nu de nieuwe bedrijfshal Nieuwe Havenweg 7 staat. De kraanbaan was destijds langer en liep iets verder door vanaf de havenkade. Ook de kraan zelf heeft in de loop der jaren diverse kleine wijzigingen ondergaan.

Literatuur:

- Stenfert Kroese, H.E. & D.W. Nijenesch, Arnhem en zijn toekomstige ontwikkeling. Arnhem 1919

- Lavooij, W., Twee eeuwen bouwen aan Arnhem. De stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad, Zutphen 1990

BESCHRIJVING (2-9-2004):

► **Ligging**

De havenkraan bij Nieuwe Havenweg 7 staat op een verhoogde kraanbaan die over de kade en de straat heen loopt. Aan de westzijde reikt de baan tot aan de haven, en een meter of vijftien oostelijker houdt de baan op net voor de gevel van de nieuwe bedrijfshal.

► **Kraanbaan**

De kraanbaan is gemaakt uit stalen H-balken met geboute en deels gelaste verbindingen. Er zijn vier portalen met twee stijlen op betonnen poeren en schuine corbelen in de bovenhoeken. De twee oostelijke portalen zijn met diagonale kruisen met elkaar verbonden om het geheel ook in lengterichting in verband te houden. Het meest oostelijke portaal staat in feite op de betonnen kadewand, die hier steil vooruitsteekt terwijl er ter weerszijden schuine taluds zijn die zijn bekleed met betonblokken. Over de portalen liggen twee grote horizontale H-balken, die sporen dragen van verlenging en/of inkorting. Op deze balken liggen ijzeren rails. Aan beide uiteinden van de baan zijn er opstaande stijlen met stootblokken als remwerk voor de kraan. Aan de zuidzijde van de kraanbaan is er bij de tweede stijl vanuit het oosten een laddertje met kooi (niet beschermenswaardig).

De kraanbaan is enige jaren geleden, bij de bouw van de nieuwe bedrijfshal ingekort.

► **Kraan**

De kraan zelf staat op een onderstel uit stalen H-balken, met vier ijzeren wielen. Aan het onderstel zijn vier 'pootjes' bevestigd die bij zware belasting de kraan afsteunen op de rails. Op de hoeken van het onderstel zijn er houten blokjes als stootblokken voor als de kraan tegen het uiteinde van de kraanbaan tegen de remwerken loopt.

De kraan is draaibaar op het onderstel bevestigd. De kraan zelf is gemaakt uit stalen balken met T-profiel, hoekprofiel en dubbelhoekprofiel, met grotendeels geboude verbindingen. Op een onderstel staat een fors kraanhuis met een smallere cabine aan de voorzijde. De cabine is van ijzer met ruiten aan drie zijden, met een vooroverhellende voorzijde waarin de ruit middenboven met een soort uitstekende kast weer verticaal staat. Aan de bovenzijde van de cabine is er aan de voorkant een schuin gedeelte, waarin waarschijnlijk een ruit zit (niet zichtbaar). Het kraanhuis achter de cabine bestaat uit genagelde platen van ijzer of kunststof. Aan de voorzijde van het kraanhuis is er rechts een ijzeren plaatje bevestigd met de geschilderde tekst "RÖRINK & V/D BROEK - AFD. KRAANBOUW – ENSCHEDE – HEFVERM. 3500 KG. – VLUCHT 13 M." In de linkerzijde (gezien vanuit de kraan zelf) is er een eenvoudig houten paneeldeurtje, met een ijzeren trappetje eronder, en een ijzeren ladder erlangs op de hoek linksvoor, naar het dak. Rechts van de deur is er een ijzeren railing. Verder rechts is er een venster met 4-ruits raam, waaraan twee horizontale ijzeren plateautjes zijn bevestigd. De achterkant van het kraanhuis heeft een licht gebogen plattegrondvorm. In de rechter zijkant is er min of meer in het midden een venster met 4-ruits raam en eronder een ventilatierooster met horizontale openingen. Het dak van het kraanhuis loopt schuin af naar de achterzijde. De hijsarm is vast op het onderstel van het kraanhuis bevestigd, en de balken van de arm lopen ter weerszijden om het kraanhuis heen, met aan de voorzijde, om de smallere cabine heen, een vakwerkspanntconstructie voor de zijdelingse stijfheid. De hijsarm bestaat uit een vierzijdige kokervormige vakwerkconstructie die schuin naar voren steekt en taps toeloopt naar het uiteinde, met een hijswiel in de uiterste punt. Naar het uiteinde loopt ook een ijzeren laddertje. Boven het kraanhuis zijn er twee flinke ijzeren trommels die de hijskabel geleiden. Aan de hijsarm hangt de kabel die aan een kant

vast zit, waaraan in de lus een ijzeren vertragingswiel met haak hangt.

Tot zover de gemeentelijke beschrijving en motivering van het monument.



afb.1: kraan naar het noordoosten



afb. 2: kraanbaan gezien vanuit de haven, naar het zuidoosten



Deze kraan is van het klassieke model en vergelijkbaar met de laatste Arnhemse kadekranen maar is door de veranderde situatie na het plaatsen van een nieuwe kadewand en de directe nabijheid van de benzineoverslag niet meer bruikbaar en onlangs gedemonteerd en naast de loods opgeslagen in de buitenlucht.



4 Het plan

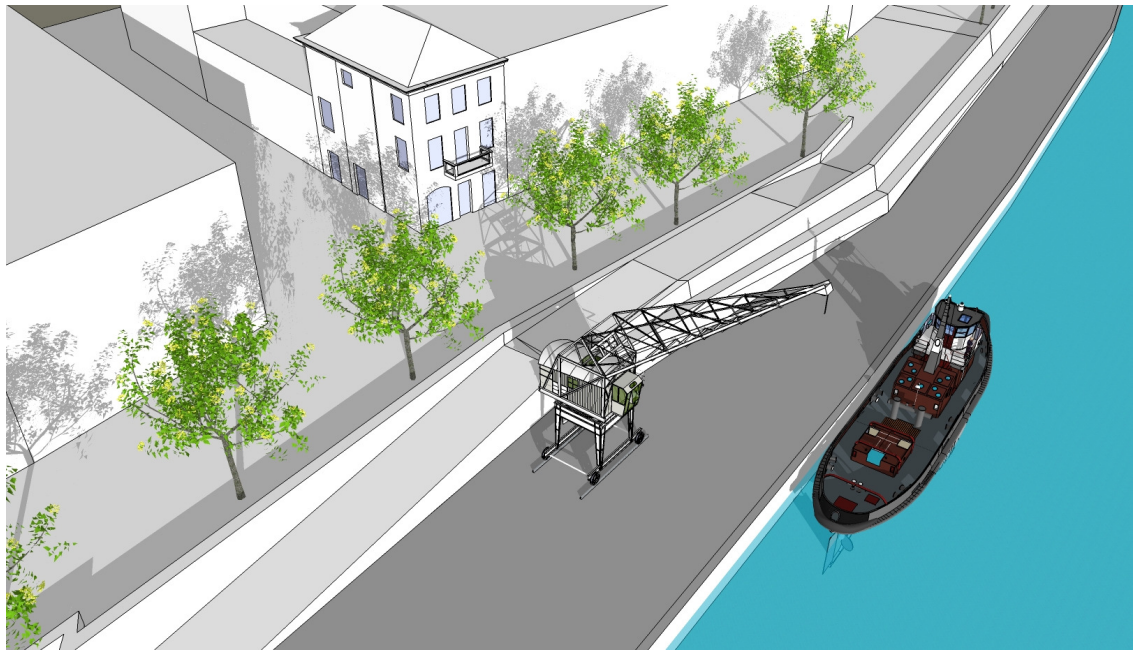
Er zijn diverse plekken op de kade onderzocht. Op dit moment zal alleen een plaatsing op de kade tussen de bruggen ervaren worden als een toevoeging voor de stad. Het kadedeel ten oosten van de J.Frostbrug is nog in ontwikkeling en het zal nog vele jaren duren voordat hier een situatie ontstaat waar de kraan een wezenlijke bijdrage kan leveren en niet verdrinkt in de andere bouwactiviteiten (gereed komen kade en nieuwbouw Coberco). De kade ten westen van de Mandelabrug is moeilijk bereikbaar en moeilijk benaderbaar vanuit de stad.

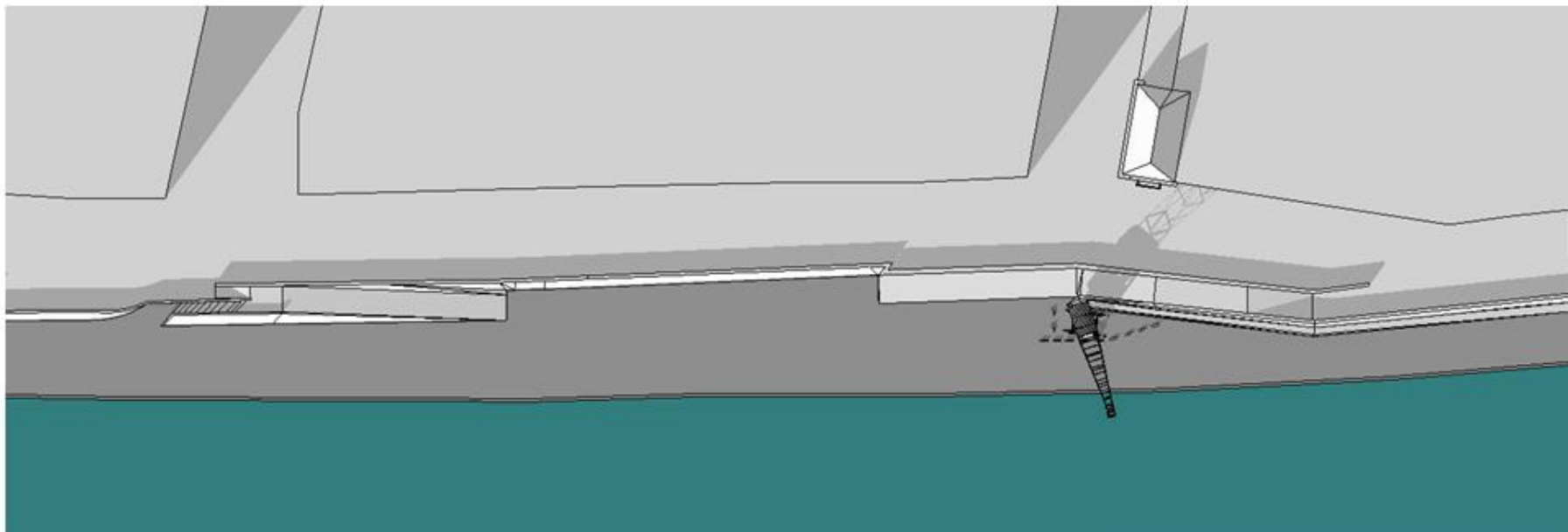
De voorgestelde plek in het verlengde van de Rodenburgstraat maakt de kraan zichtbaar en beleefbaar vanaf het Kerkplein. Hiermee ontstaat een directe relatie tussen stadscentrum en de rivier. Iets waar de stad al jaren aan werkt.

Daarnaast is aan de Rijnkade sinds een paar jaar 60m kade gereserveerd voor klassieke vrachtschepen. Herplaatsing van de kraan naar dit deel zal het beeld van een kade zoals die er uitzag in de periode die gedomineerd werd door de laatste zeilende vrachtschepen en het eerste gemotoriseerde scheepvaartverkeer zeer versterken. Er ontstaat een ensemble wat elkaar versterkt.

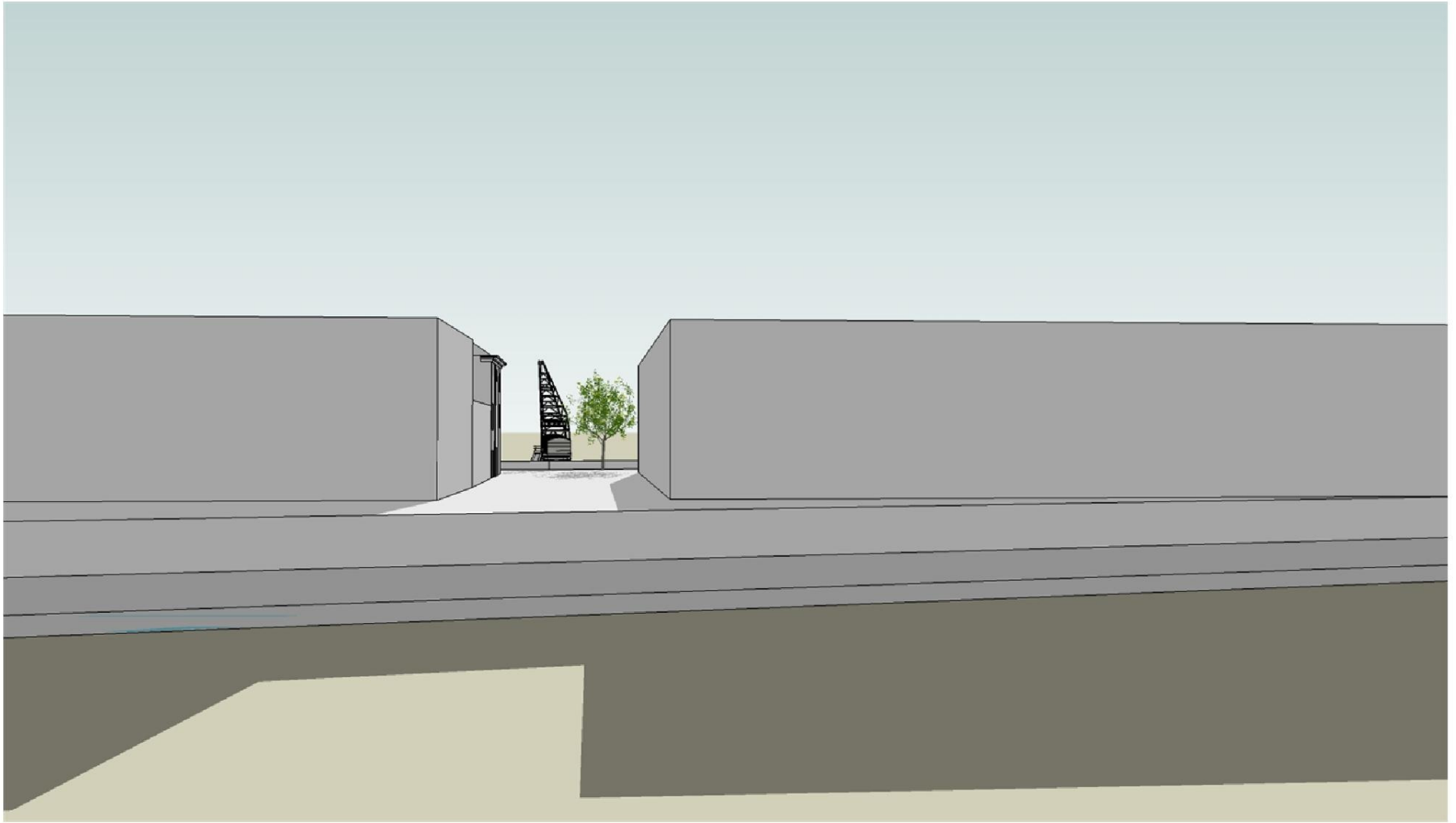
Gezien de te verwachten ontwikkelingen aan de kade zoals de eventuele komst van een kunstcluster en de voorgenomen verhoging van de muur op de hoge kade met mogelijk daarbij een aanpassing van het profiel is nu gekozen voor een tijdelijke plaatsing van maximaal 5 jaar.







situatie schaal 1:1000



zichtbaar vanaf Kerkplein



Rotterdam



Nijmegen



Utrecht

5 Uitvoering en financiering.

Uitvoering:

In eerste instantie is enkele jaren terug een voorstel gedaan voor totale restauratie van de kraan. Dit resulteerde in een investering van enkele tonnen (inclusief vergunningen en beheer). Dit is uiteindelijk het doel maar op dit moment met beperkte middelen van zowel de overheid als sponsors niet reëel.

Het afzien van hergebruik betekent echter een verder verval en misschien zelf de sloop van deze unieke kraan.

Reden waarom voor een andere aanpak, nl een stappenplan is gekozen. Het stappenplan omvat de volgende onderdelen:

1-het globaal opknappen van de kraan (ontroesten en schilderen) en het tijdelijk plaatsen van de kraan op de kade,

2-het gebruik van de machinekamer door derden (havenkantoor? eetruimte restaurant?) waardoor het dagelijks beheer van de kraan verzekerd is.

Hierdoor staat de kraan op de kade en kan ze haar toegevoegde waarde voor de stad bewijzen.

3 na verloop van tijd (tijdelijk is max 5 jaar) kan er een definitieve plek worden voorgesteld en geregeld en kunnen fondsen worden aangeworven voor een diepgaande restauratie.

Bovenstaande aanpak denken we te kunnen realiseren met beperkte middelen, voornamelijk door de inzet van o.a. Lasbedrijf Helldörfer en tevens door de bij de Stichting Historische Schepen Arnhem aangesloten vrijwilligers en bedrijven (zij bijv, restauratie sleepboot Anders J. Goedkoop)

Het voor u liggende plan omvat de eerste stap: het tijdelijk plaatsen van de kraan op de kade.

Dit omvat:

1-het toonbaar maken van de kraan dmv verwijderen roest en kleine schilderbeurt en het herstellen van de wand en dak van de machinekamer. Dit kan op de huidige opslagplek bij Helldörfer. De giek dient hiervoor gedemonteerd en op de grond gelegd.

2- het maken van een simpel maar stevig onderstel door lasbedrijf Helldörfer. In overleg met een constructeur en architect wordt een ontwerp gemaakt. Het onderstel moet niet inklimbaar maar tevens niet stroombelemmerend zijn. Er is overleg hierover met Rijkswaterstaat.

De kraan komt op rails op de kade te staan, gefixeerd aan de rails dmv beugels. De rails zijn gemonteerd op stelconplaten die direkt onder de bestrating worden aangebracht en die de krachten op de grond verdelen. Hierdoor is geen fundering in de grond noodzakelijk.

3- het verwijderen van de ballast en de lieren. Hierdoor wordt de machineruimte bruikbaar maar wordt tevens door het verminderen van het gewicht het transport eenvoudiger. Het verwijderen van de onderdelen gebeurt "reversibel" en de onderdelen worden opgeslagen.

4- het transporteren van het onderstel, de kraan en de giek naar de kade. Door de gewichtsvermindering en het demonteren van de giek is het transport via de weg mogelijk.

5 het monteren van de kraan op de kade. Het aanbrengen van een loopbrug vanaf de hoge kade voor gebruik van de machinekamer.

De Financiën

De eerdere begroting liet zien dat er met beperkte middelen gewerkt moet worden. Uitgangspunt is het behoud van de kraan, nu door herplaatsing maar ook door de ingrepen "reversibel" te maken.

Eerste inzet van de initiatiefnemers is dat de kraan er met de kadedagen 2013 (11 en 12 mei) staat. Ze wordt het middelpunt van de Kadedagen 2013. Eenieder wil zich hier voor inzetten en het blijkt dat veel bedrijven (lasbedrijf, architect, constructeur, transportbedrijven, etc) de tering naar de nering willen zetten om het project mogelijk te maken. Een minimale investering voor pure materiaal- (staal, bevestigingsmiddelen) en verbruikskosten (diesel, verf, lasdraden ed) is echter noodzakelijk.

Als inkomsten bronnen verwachten we

- een bijdrage van de gemeente (ook ten behoeve van de vergunningen),
- een bijdrage vanuit de kadedagen (als demonstratiemodel en middelpunt tijdens de kadedagen)
- een bijdrage van de Stichting Historische Schepen
- een bijdrage van sponsors

Door de beperkte investering is de gevraagde bijdrage zeer beperkt en staat in feite in geen verhouding tot het te verwachten resultaat. Door de inzet van eenieder verwachten wij eea sluitend te kunnen financieren.

6 Procedures en Vergunningen

Na navraag bij Rijkswaterstaat en de Gemeente zijn de volgende publiekrechtelijke procedures noodzakelijk:

- een omgevingsvergunning bouwen (ivm het onderstel)
- gecombineerd met een tijdelijke ontheffing van het bestemmingsplan
- een watervergunning ivm beïnvloeding van de waterhuishouding (plaatsing in het overloopgebied van de rivier)
- in combinatie hiermee goedkeuring van Rijkswaterstaat (eveneens ivm plaatsing in het overloopgebied van een grote rivier).

Zowel met de gemeente als met het Waterschap/Rijkswaterstaat is overleg gaande.

7 Planning:

Maatgevend is het plaatsen op de kade vlak voor de kadedagen 11 en 12 mei.

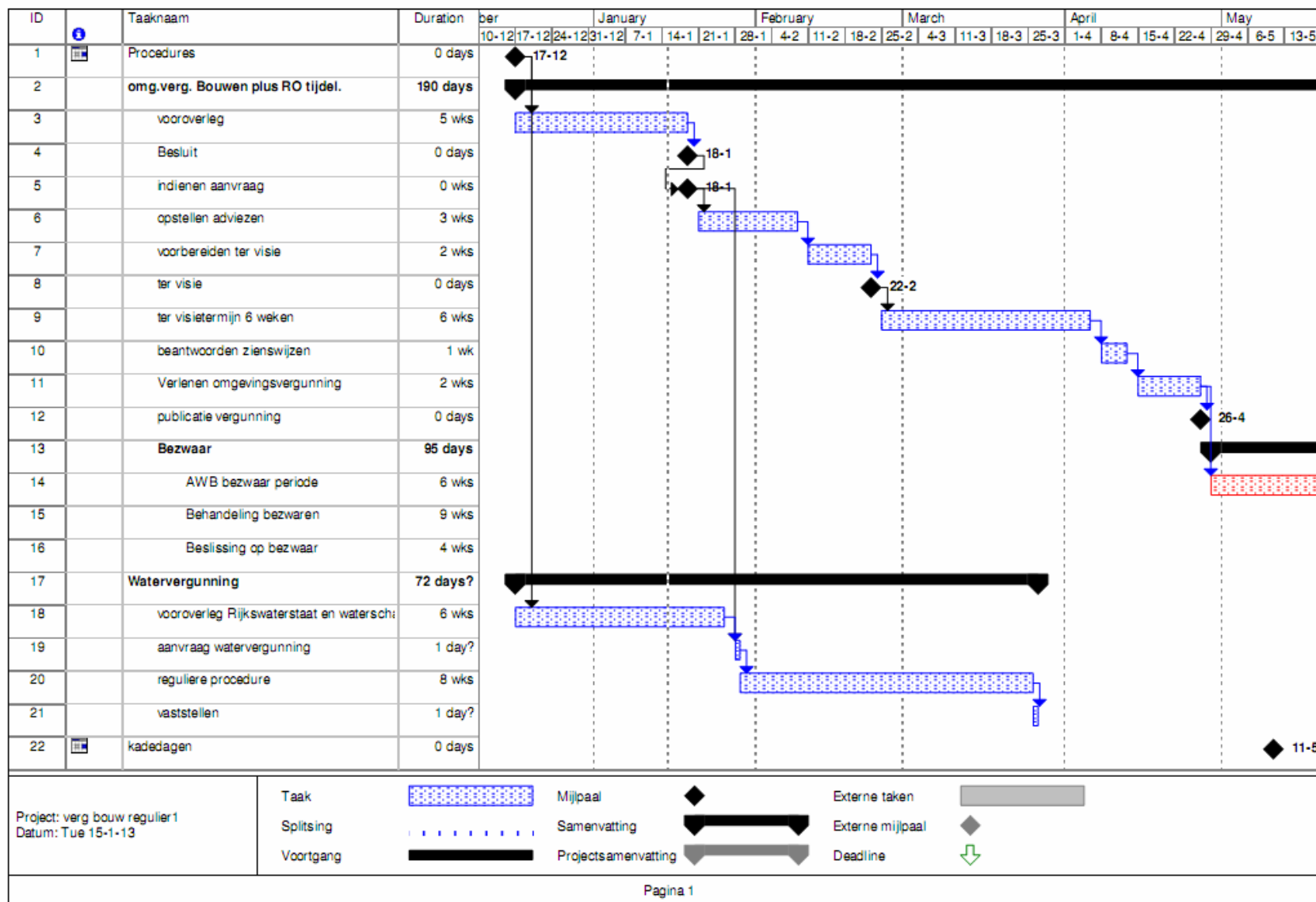
Hieronder de planning uitgaande van een uitgebreide procedure met een 6-weken ter visie legging Het plan moet dan uiterlijk eind februari ter visie.

De Watervergunning loopt gelijk op met de Omgevingsvergunning.

Vooraf (in januari) zullen aanwonenden en de ondernemersvereniging worden geïnformeerd en zal worden gepeild of er bezwaren tegen het plan te verwachten zijn.

Eind januari is er een go-no go moment ingelast. Op dat moment moet uit de overleggen met de Gemeente en het Waterschap/Rijkswaterstaat en aan de hand van reacties van omwonenden blijken of er een vergunning kan worden afgegeven en zal er zekerheid moeten zijn omtrent de beschikbaarheid van de benodigde budgetten.

Planning uitgaande van uitgebreide procedure.



Bijlagen:

- tekeningen situatie dd 15-02-2013
- tekeningen kraan dd 15-02-2013
(plattegrond, aanzichten en doorsnedes)
- tekeningen onderstel en fundering dd 15-02-2013

Contactadressen:

Initiatiefnemers:

Scheepsbouw en Lasbedrijf Helldörfer:

Casper Helldörfer,
Nieuwe Havenweg 7,
6827 BA Arnhem
info@helldorferlasbedrijf.nl
026-3617105

Stichting Historische Schepen Arnhem

Hertogstraat 5
6828ER Arnhem
info@shsa.nl
secretaris: 06.14529231

Arnhem 15 februari 2013