

STICHTING MARITIEM ERFGOED VLISSINGEN

PROJECT “MERCUUR”



Dok van Perry en de voormalige mijnenveger Hr.Ms Mercuur.

INHOUDSOPGAVE.

1. Vlissingen stad met maritieme historie
 2. Dok van Perry
 3. Ex Hr.Ms Mercur
 4. Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen
 5. Stichting Behoud Maritieme Monumenten
 6. De Mercur in het Dok van Perry
 7. Organisatie
 8. Financiële uitwerking
 9. Vergunningen
 10. Verzekeringen
 11. Sterkte/zwakte analyse
 12. Veiligheid
 13. Milieu
-
- Bijlage 1. Afmeren en dokken Mercur
 - Bijlage 2. Inrichten Mercur als museumschip
 - Bijlage 3. Benodigde aanpassingen in/om Dok van Perry
 - Bijlage 4. Bestuursamenstelling Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen

1. Vlissingen – Stad met maritieme historie.

De Koninklijke Marine en Vlissingen hebben door de eeuwen heen een innige relatie gekend. Deze relatie gaat terug naar de 16^e eeuw, toen de Marine, of eigenlijk haar voorloper de Zeeuwse Admiraliteit, middels het inhuren en bouwen van schepen de belangen van Vlissingen en de Nederlanden veiligstelde.

De buitenhaven van Vlissingen was ook jarenlang een vast onderkomen voor de Mijndienst.

Niet alleen als basis maar ook werden trainingen en opleidingen in Vlissingen uitgevoerd.

Deze relatie gaat door tot de dag van vandaag. Er is nog steeds een marine kazerne die een belangrijke ondersteunende rol vervult tijdens de bouw van nieuwe schepen voor de Koninklijke Marine.

De band met de Koninklijke Marine wordt zelfs versterkt door de komst van het Korps Mariniers. Er zijn plannen om ook (weer) een nieuwe Marinehaven in Vlissingen te gaan inrichten. Recent heeft de Koninklijke Marine besloten een deel van het voormalige Olau-terrein te pachten en werkt plannen uit om grotere schepen in Vlissingen te stationeren.

In het licht van zowel deze historie als de actualiteit is Vlissingen en met name het Dok van Perry uitermate geschikt om de voormalige oceaan mijnenveger Onverschrokken, thans Mercurus geheten, als museumschip een ligplaats te verschaffen.

2. Dok van Perry.

Halverwege de 17^e Eeuw lag aan de Dokke (later Marine Dok, nu Dokhaven geheten) in Vlissingen de scheepswerf van de Admiraliteit Zeeland. De Admiraliteit had behoefte aan een droogdok om ook de reparaties aan hun oorlogsvloot onder de waterlijn te kunnen uitvoeren. In 1675 werd het besluit genomen door “de Heeren Raden ter Admiraliteit Zeeland” om een droogdok te bouwen op het Etablissement van de Marine in Vlissingen.

In de Lage landen was toen nog onvoldoende expertise aanwezig om een dergelijk droogdok te bouwen. Daarom kreeg de Engelse maritiem bouwkundige, captain John Perry in 1697 de opdracht om een droogdok te ontwerpen aan de Dokke in Vlissingen.

Als gevolg van de Spaanse Successieoorlog hebben de Staten-Generaal pas in 1704 toestemming verleend aan de Staten van Zeeland om de bouw van een droogdok te financieren. Het droogdok moest schepen van 55 meter kunnen behandelen. In het Ganzegat, de verbinding tussen de Dokke en de Pottkaaihaven was voldoende diepgang om een dok te bouwen.

In 1705 werd het eerste schip drooggezet. Het dok kon op een natuurlijke wijze vol water worden gezet en ook weer gedeeltelijk leeggemaakt worden door gebruik van het tijverschil in de Westerschelde. Het laatste water werd met behulp van een door paarden gedreven tredmolen gekoppeld aan een pomp, weggepompt. Het dok was in die tijd voorzien van houten schotdeuren.

In 1740 werd het dok grondig gerestaureerd. In 1744 bleek dat de houten palen waren aangetast door de houtworm en werd besloten het dok buiten gebruik te stellen. In 1834 kreeg hoofdingenieur A.E. Tromp van het Departement van Marine de opdracht om een herstelplan te maken voor het Dok van Perry.

In 1836 werd begonnen met dat herstel en werd de dokvloer verlengd tot 69 meter en de houten schotdeuren werden vervangen door een houten “bateauporte”. De tredmolen werd vervangen door een stoommachine. In die tijd werd vaak gesproken van het Dok van Tromp in plaats van het Dok van Perry.

In de loop van 1868 werd het Marine Etablissement Vlissingen opgeheven en het dok gesloten.

Toen in 1875 de scheepswerf de Koninklijke Maatschappij de Schelde werd opgericht en zich vestigde op het voormalige Etablissementsterrein, nam die werf het dok weer in gebruik onder de naam “het

kleine dokje”. Zo werd in 1904 de eerste Nederlandse Onderzeeboot (de Luctor et Emergo) in het Dok van Perry afgebouwd.

In 1931 werd het dok wederom gerenoveerd en de houten schipdeur vervangen door een stalen schipdeur. Het dok is een aantal malen verlengd; voor het laatst in 1936 tot 66 meter. Eind zestiger jaren van de vorige eeuw werd voor de laatste keer een schip gedokt en in 1974 werd het dok volgestort met zand en werd er een loods boven gebouwd.

In 2003 verwierf de Gemeente Vlissingen het werfterrein van de Schelde en maakte plannen om het Dok van Perry te restaureren en weer werkzaam op te leveren. Na haalbaarheidsstudies in 2006 en in 2008 werd in 2011 begonnen met de restauratie van zowel de schipdeur als het dok. Midden 2013 werd de restauratie afgerond en op 25 augustus 2013 werd het Dok van Perry door Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven officieel in gebruik gesteld. De restauratie van het dok is mogelijk gemaakt met behulp van subsidie van de Europese Unie, de Gemeente Vlissingen en bijdragen van de Vlissingse bevolking en bedrijfsleven.

Aanvankelijk was de doelstelling van de Gemeente Vlissingen om het dok weer beschikbaar te stellen voor het dokken van schepen en tegelijkertijd het museale karakter van het Dok van Perry aan het publiek te tonen. Uiteindelijk is afgezien van het dokken van schepen en de werkzaamheden die daarmee gepaard gaan. De museale functie blijft wel beoogd en de inrichting van het dok met een museumschip, met name een voormalig schip van de Koninklijke Marine, is dan ook een perfecte doelstelling passend bij Vlissingen als voormalige en toekomstige marinestad.

3. Ex Hr.Ms Mercur.

Het voormalige torpedowerkschip ex Hr.Ms.Mercur is van oorsprong de Oceaan Mijnenveger Hr.Ms. Onverschrokken. Het schip is gebouwd in de Verenigde Staten van Amerika als eenheid van de (non-magnetic) Aggressive Class houten oceaan mijnenvegers met nummer MSO 483. Van dit type werden er meer dan 80 gebouwd en de Mercur is het laatst overgebleven, vrijwel complete, schip van die klasse. Diverse kleinere werven in de VS kregen de opdracht om een aantal eenheden van deze klasse te bouwen, om zo snel mogelijk voldoende eenheden beschikbaar te krijgen voor de mijnenbestrijding tijdens de Koreaanse Oorlog. MSO 483 werd gebouwd op de werf van Peterson Builders, Sturgeon Bay, Wisconsin, aan de Grote Meren in 1953-1954 en op 22 juli 1954 overgedragen aan Nederland in het kader van de Mutual Defense Assistance Program. Na aankomst in Nederland kreeg het schip de registratie M886. Dit werd in 1965 gewijzigd in A856 bij de rolwisseling naar escorteschip.

Begin jaren '70 werd besloten om het (inmiddels) escortevaarttuig A856 aan te passen voor taken als torpedowerkschip om zo de functie van het toenmalige torpedo-inschietschip Mercur over te nemen. Na die aanpassingen werd ook de naam “Mercur” aan de A856 toegekend, zoals de torpedohulpschepen steeds hebben geheten.

Na de uitdienststelling in 1987 werd het schip aanvankelijk in bruikleen gegeven aan de Stichting Nautisch Kwartier Amsterdam. Toen deze stichting niet tot een succesvolle exploitatie bleek te kunnen komen, werd het schip weer teruggenomen door de Koninklijke Marine. In 1992 kwam de reeds eerder opgerichte Stichting Behoud Maritieme Monumenten (SBMM) met de Koninklijke Marine een nieuwe bruikleen overeen en werd een afmeerplek gevonden in Scheveningen. Met een aantal enthousiaste vrijwilligers was het mogelijk om in 1993 een deel van het schip open te stellen voor publiek. Sindsdien is de Mercur steeds verder gerenoveerd en werd zij een vertrouwd gezicht als maritiem museum in de Tweede Binnenhaven van Scheveningen.

In februari 2015 liet Defensie alle museumschepen op de aanwezigheid van asbest onderzoeken. Toen ook aan boord van de Mercur hiervan sporen werden aangetroffen, gaf Defensie de opdracht het schip te sluiten in afwachting van verdere besluitvorming. Tevens besloot Defensie niet langer eigenaresse te willen zijn en het schip na sanering of te willen schenken aan de SBMM of te slopen. Bij overname in

eigendom zou er een nieuwe fase aanvangen voor de exploitatie van de Mercurus. Hierop besloot een aantal vrijwilligers, mede gelet op hun leeftijd, te willen stoppen met hun inspanningen en niet weer aan een nieuwe fase te beginnen. Dat ontnam de SBMM de mogelijkheid om met uitzicht op succes de exploitatie voort te zetten.

Hierop is in overleg tussen de SBMM en Defensie de Mercurus in december 2015 naar Den Helder gebracht met de intentie om de aanbesteding te starten voor sanering en sloop.

Begin 2016 zijn er contacten gelegd tussen de SBMM en de Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen (SMEV) om te bekijken of het schip, na de asbestsanering, als museumschip zou kunnen dienen in Vlissingen.

Defensie bleek desgevraagd bereid dit initiatief te ondersteunen en de SMEV en de Gemeente Vlissingen tot eind mei 2016 de gelegenheid te bieden met een voldoende overtuigend plan te komen om dat initiatief te realiseren. Met name zal er daarbij op worden gelet of de SMEV over voldoende financiële draagkracht zal gaan beschikken om een succesvolle start met de Mercurus te maken.

Het schip meet 690 ton en heeft de volgende afmetingen:

- lengte 53 meter
- breedte 10,7 meter
- diepgang toegeladen 3,2 meter
- Hoogte mast 17,8 meter

4. Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen. (SMEV)

De Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen is mede op initiatief van de Gemeente Vlissingen opgericht op 19 juni 2013. De Statutaire doelstelling van de Stichting omvat, in aanleg het beheren van het maritiem erfgoed in Vlissingen.

Dit doel wordt gerealiseerd door het in beheer nemen van het Dok van Perry en de voormalige Scheldetorenkraan. Hierdoor zijn nieuwe museale locaties gecreëerd in Vlissingen.

Maatschappelijk gezien past een vorm van museale exploitatie van het dok in het kader van de huidige maritieme status van de voormalige “Zeeuwse Admiraliteit”.

Indien daarvoor voldoende steun bestaat bij de Gemeente Vlissingen en de bewoners in de omgeving van het Dok van Perry, stelt de SMEV zich tot doel dat de Mercurus als museumschip wordt afgemeerd in het Dok van Perry en onder meer wordt opengesteld voor het publiek.

De SMEV heeft deze doelstelling voorgelegd aan Defensie (DMO), aan de Wethouder van Ruimtelijke Ordening, Financiën en Economie van Vlissingen en gepresenteerd voor de Gemeenteraad van Vlissingen. Inmiddels is gebleken dat deze doelstelling onder voorwaarden kan rekenen op voldoende steun van deze partijen. De gestelde voorwaarden zijn:

- De SMEV wordt als eigenaar geheel verantwoordelijk voor het schip en zal het schip zoveel mogelijk onderhouden als voormalig marineschip;
- De SMEV presenteert aan de Wethouder voornoemd en aan Defensie (DMO) een deugdelijk en duurzaam businessplan, zowel financieel als qua organisatie, met inbegrip van voldoende vrijwilligers;
- Garanties van de Gemeente Vlissingen dat de SMEV bovenstaande in stand zal houden;
- Goedkeuring voor deze plannen door de Gemeenteraad van Vlissingen;
- Voldoende steun voor deze plannen bij de omwonenden van het Dok van Perry.

De SMEV wil zich inzetten om het schip een museale en educatieve functie te geven en zorgdragen voor exposities en rondleidingen met betrekking tot de historie van het schip maar ook de historie van het Dok van Perry en de aangrenzende Dokhaven.

De SMEV wil daarbij tevens maatschappelijke inpassing nastreven in het Scheldekwardier. Hierbij te denken aan “open dagen” voor de buurtbewoners, participatie in buurtactiviteiten en het mogelijk

vervullen van een sociale functie. Dit laatste bijvoorbeeld door gelegenheid te bieden voor geïnteresseerden die niets meer om handen hebben als vrijwilliger toe te treden.

Een Statutenwijziging van de SMEV is noodzakelijk om het beheer en exploitatie van de Mercur uit te voeren.

De SMEV is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met dossiernummer 58234977.

5. Stichting Behoud Maritieme Monumenten. (SBMM)

De Stichting Behoud Maritieme Monumenten is opgericht op 17 november 1976. Het doel van de SBMM is kort samengevat “het behoud van maritieme monumenten i.e. alle objecten die een belangrijke relatie hebben met de maritieme geschiedenis van Nederland en het verrichten van handelingen om dat doel te bereiken”. De SBMM kan daarvoor zelf in aanmerking komende projecten initiëren. In dit kader is de SBMM in 1992 betrokken geraakt bij het beheer van de Mercur.

Omdat de SBMM ex Hr.Ms. Onverschrokken (thans Mercur) ziet als een belangrijk Maritiem Monument om redenen die onder punt 3 reeds werden aangestipt, steunt de SBMM de SMEV zoveel mogelijk in haar streven om het schip te behouden en weer als museumschip te exploiteren.

De SBMM vervult hierbij waar nodig een coördinerende rol.

6. De Mercur in het Dok van Perry.

Nadat de Gemeente Vlissingen de SMEV heeft laten weten dat het regelmatig dokken van schepen in het Dok van Perry voorlopig niet tot de mogelijkheden behoort, maar dat een museumfunctie wel als haalbaar wordt beschouwd, heeft de SMEV het oog laten vallen op de Mercur waarvan het beheer door de SBMM juist was beëindigd.

De Mercur blijkt niet alleen qua maatvoering, maar ook qua historische achtergrond uitstekend in deze functie te passen. De wijze waarop de museale functie kan worden ingevuld is onderdeel van overleg tussen de SMEV en andere geïnteresseerde partijen.

Zo heeft het Gemeente Archief van Vlissingen zich bereid verklaard materiaal en displays beschikbaar te stellen, welke de functie van zowel het schip als het Dok van Perry zullen weergeven.

Het publiek zal onder begeleiding met uitleg een rondgang kunnen maken door het schip. Tevens kan het een en ander verteld worden over het ontstaan van het Dok van Perry en de Dokhaven. Audiovisueel materiaal is noodzakelijk om de geschiedenis aan de hand van tekeningen en foto's te kunnen tonen.

Daarnaast zal worden bekeken of er interesse is bij scholen om het schip en dok in te passen in een cultureel-historisch en mogelijk deels technisch onderwijsprogramma. Om de exploitatie van het schip te ondersteunen zal de mogelijkheid geboden worden om aan boord van de Mercur, besloten bijeenkomsten te organiseren. Te denken aan het meewerken bij lokale maritieme activiteiten (Sail), vergaderingen, recepties en trainingen.

Overleg met de Gemeente Vlissingen is noodzakelijk om ook het Paviljoen (glazen pomphuis) te betrekken bij de exploitatie van de Mercur. Het Paviljoen kan dienen als kassa/kantoor en is dan ook toegankelijk voor het publiek, om kennis te kunnen nemen van de oude pompinstallatie in de pompkelder.

7. Organisatie.

De beheerfunctie van een museumschip vereist een andere benadering dan die van het dok of de hijskraan. Het bestuur SMEV is niet het meest aangewezen gezelschap om de beheerfunctie van de Mercur op dagelijkse basis uit te voeren. Daarvoor is een gezelschap nodig dat zich belast met de dagelijkse sturing.

Het bestuur van de SMEV stippelt de beleidslijn uit, ontwerpt een programma voor de (her)bouw van de vereiste functionaliteiten aan boord van de Mercur, onderhoudt de externe contacten, verzorgt de PR, stelt een jaarlijkse begroting op met een programmering die realisatie beoogt, zorgt dat de middelen beschikbaar zijn om de exploitatie mogelijk te maken, geeft aanwijzingen voor de realisatie van plannen, etc.

Het beheerteam van de Mercur moet dagelijks bestaan uit een “leidinggevende”, een “tweede man” en een “technicus”. Dit team coördineert de werkzaamheden van de vrijwilligers, voert de aanwijzingen van het bestuur uit, ontvangt gasten, zorgt dat er rondleidingen worden gegeven, regelt eventuele catering, zorgt dat de energievoorzieningen functioneren, int toegangsgeld, etc.

Om de beheerfunctie beter te kunnen uitoefenen moet er een boekhoudkundige kracht beschikbaar komen. Hij of zij assisteert de penningmeester SMEV, doet betalingen, int de dagopbrengsten van de beheerteams, schrijft rekeningen uit, etc. De boekhoudkundige kracht werkt nauw samen met de beheerteams en met de penningmeester. Deze kan, net als de bestuursleden van de SMEV, een vrijwilliger zijn met voldoende kennis, maar kan ook een financiële dienstverlener zijn, die op natura basis deze activiteit sponsort. Hij is geen lid van het bestuur, maar adviseert op financieel gebied.

Uitgangspunt bij de exploitatie en instandhouding is de inzet van vrijwilligers met ervaring op het terrein van bijvoorbeeld de Koninklijke Marine (mijnenbestrijding), het beheer, beveiliging, bewaking en onderhoud van schepen, museum gastvrouwen/heren/gidsen. Een organisatiestructuur zal worden opgezet met verantwoordelijkheden en procedures.

Er zal op korte termijn een publiciteitsplan gemaakt worden. Hierin zullen vragen worden beantwoord als: hoe kunnen de doelgroepen, maar ook sponsors bereikt worden, welke mediamiddelen kunnen daarvoor inzetten, het opzetten van een actieve website. Continuïteit van dit onderdeel vergt extra aandacht en menskracht.

Om over voldoende vrijwilligers te kunnen beschikken zijn inmiddels contacten gelegd met diverse bedrijven en organisaties. Dit proces is thans nog gaande, maar heeft reeds de eerste vruchten afgeworpen.

Voor de museumfunctie zijn reeds een aantal contacten gelegd of worden binnenkort gelegd met onder andere :

- Het Gemeentearchief Vlissingen
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland
- Stichting de Schelde
- Stichting behoud Scheepbouw geschiedenis Vlissingen
- Stichting behoud Loodsensteiger
- De organisatie Zonnetrein, welke stadsritten verzorgt langs het Dok van Perry

8. Financiële uitwerking.

De financiële zijde van het plan kan onderscheiden worden in 3 deelgebieden:

- a. investeringen
- b. periodieke onderhoudskosten
- c. exploitatiekosten

A. Investerings.

De SBMM had na de winter 2014/2015 drie potentiële projecten geïdentificeerd waarvoor mogelijk externe financiering (fondsen) gezocht moest worden. Dat was herstel van een stalen gedeelte van het G-dek (dit gedeelte is in de jaren '70 toegevoegd), herstel van het verfwerk buitenboord en herstel van de coating op delen van het G-dek. Bij de sluiting van de Mercurius in februari 2015 waren hier nog geen plannen voor uitgewerkt. Verder zal er sprake zijn van het nodige achterstallig onderhoud doordat het schip langdurig niet toegankelijk was.

Tijdens de tweede (opgezet als B-) asbestinventarisatie is er beperkt “destructief” onderzoek verricht. Het team is daarmee zo zorgvuldig mogelijk te werk gegaan, maar er wel sprake van enige schade. Er zal nog meer schade ontstaan bij de saneringsoperatie. De omvang van die schade zal afhangen van de saneringsmogelijkheden die gaande het schoonmaakproces worden geselecteerd.

Bij de voorbereidingen voor de sanering is alle inventaris uit het schip gehaald. Aangezien er tijdens dat proces bij de SBMM en Defensie nog geen uitzicht was op een doorstart is de meeste inventaris verloren gegaan. Er zal een bepaalde investering nodig zijn om inventaris als tafels, stoelen, kombuis-inventaris, borden, glazen etc. weer beschikbaar te krijgen.

B. Periodieke onderhoudskosten.

Voor het beheer en onderhoud van het schip zal een plan ontwikkeld worden, waarbij met verantwoorde tussenpozen preventief onderhoud gepleegd kan worden.

Veel aandacht zal worden besteed aan het verfwerk van zowel scheepshuid als de bovenbouw. Door het “werken” van het hout bij de wisselingen in de seizoenen heeft het verfwerk snel te lijden. Pogingen zullen worden gedaan om de benodigde verf door sponsoring beschikbaar te krijgen.

Daarnaast zal correctief onderhoud noodzakelijk zijn ingeval van storingen.

Het bestuur streeft ernaar zoveel mogelijk duurzame en milieuvriendelijke materialen toe te passen.

Periodiek onderhoud zal één van de grotere kostenposten blijken te zijn. Het is dus zaak de nodige sponsors aan te trekken die willen assisteren die kosten te beperken. Daarnaast moet er een jaarlijkse reservering worden gerealiseerd voor groter onderhoud.

Ook donaties kunnen hier verlichting geven, daarom is de oprichting van een “Vriendenstichting” dan wel “Vereniging van Vrienden” is in voorbereiding.

De SMEV heeft inmiddels een aanvraag ingediend ter verkrijging van de Culturele ANBI-status. Het grote voordeel van de ANBI-status is dat donateurs de schenking kunnen aftrekken van de belasting. Bij schenking aan een Culturele ANBI is dat belastingvoordeel nog groter.

C. Exploitatiebegroting.

Van bezoekers aan het museumschip zal een entreprijs worden gevraagd.

Voor het lopende kalenderjaar is het lastig een schatting te maken van het aantal bezoekers omdat er na het gereedmaken van het schip nog maar enkele maanden beschikbaar zijn voor openstelling. Anderzijds kan het juist voor de bezoekers interessant zijn om de toestand van het schip te zien in het begin en zo verder de opbouw te volgen. Wellicht komen hier vrijwilligers uit voort.

Op grond van de ervaringen van de SBMM zal ernaar gestreefd moeten worden om jaarlijks een bedrag van ongeveer €40.000 te genereren door de organisatie van activiteiten aan boord. Met deze inkomsten is het mogelijke routine onderhoud te plegen en bij te dragen aan een reservering voor groter onderhoud. Tevens kunnen de verbruikskosten hiermee worden gedekt.

Hierna is een “streef begroting” opgenomen.

(in EUR)

<u>Inkomsten :</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
Bezoekers	5.000	15.000
Verhuur	400	8.000
Donateurs/Vrienden stichting	100	1.500
Opbrengst pantry	500	8.000
“Fundraising”	70.000	5.000
Donaties	500	1.500
	<u>76.500</u>	<u>39.000</u>

<u>Uitgaven :</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
Stelpost saneringsschade	25.000	0
Herinrichting inventaris	20.000	0
Herstel dekken	8.000	0
Verfwerkherstel sloopshuid	6.000	0
Herstel houtwerk opbouw	0	5.000
Kantoor/adminkosten	1.500	1.000
Bankkosten	150	250
Website	300	300
Reiskosten	300	600
Onderhoud schip	1.000	12.000
Inrichten expositie	500	1.000
Verzekeringen	2.000	2.000
Dieselolie	2.500	5.000
Nutsvoorzieningen	1.250	2.500
Bedrijfsafval	700	1.300
Telefoon, internet, website	800	1.600
Schoonmaakkosten	750	2.000
Pr-kosten	1.000	1.000
Drukwerk	750	500
Onvoorzien/opbouw reserve	4.000	2.950
	<u>76.500</u>	<u>39.000</u>

9. Vergunningen.

Om het schip in het publieke domein van het Dok van Perry af te meren en het open te stellen voor bezoek zijn een aantal vergunningen noodzakelijk:

- Omgevingsvergunning voor het meren van het schip (bestemmingsplan)
- Omgevingsvergunning voor het brandveilig gebruik van het schip
- Exploitatievergunning, nader onderzoek noodzakelijk

Onderzocht moet worden of het combineren van vergunningaanvraag mogelijk is en of het past binnen de reguliere procedure. Deze procedures zullen spoedigst worden opgestart.

10. Verzekeringen.

Het is onontkoombaar dat voor een verantwoorde exploitatie er een aantal verzekeringen afgesloten met betrekking tot het schip en de veilige toegankelijkheid.

Naast de bestuursaansprakelijkheidsverzekering, zijn schadeverzekeringen (brand/waterschade en diefstal) noodzakelijk met betrekking tot het schip en inventaris. Eveneens dient er een verzekering te worden afgesloten ten behoeve van de vrijwilligers. Daarnaast moet ook wettelijke aansprakelijkheid worden afgedekt. Nader bekeken moet worden hoe en of het tentoonstellingsmateriaal verzekerd dient te worden.

11. Sterkte/zwakte analyse van het project.

Sterkte:

- Uitstekende locatie en Marine historie
- Bestuur beschikt over ervaring met beheer en exploitatie van een schip
- Museale ondersteuning vanuit het Gemeentearchief, Zeeuws Maritiem MuZEEum,
- Pieter Vijnstichting (opzetten maritieme bibliotheken in een maritieme demonstratieruimte en steunt maritieme onderwijsprojecten)
- Groot draagvlak in Vlissingen en wellicht verder
- Aanzienlijk netwerk stichting/stichtingsbestuur
- Mogelijkheid mensen met verschillende achtergronden bijeen te brengen in een gezamenlijk maritiem museaal project

Zwakte:

- Startkapitaal, afhankelijk van bereidwilligheid fondsen, stichtingen en dergelijke.

12. Veiligheid.

Gedurende de huidige voorbereidingsfase dienen de bestaande veiligheidsplannen opnieuw beoordeeld te worden en waar nodig opnieuw gemaakt. De navolgende plannen, ook vanuit het vergunningen traject, zijn van toepassing :

- Ontruimingsplan
- Brandpreventieplan
- Veiligheidsplan
- Vluchtplan
- Noodverlichtingsplan
- Calamiteitenplan voor museale goederen

Inmiddels heeft een bevriende onderneming in Vlissingen toegezegd deze plannen te willen beoordelen.

13. Milieu.

Aan de hand van de Milieuvergunningen zal in overleg met de gemeente Vlissingen de voorwaarden besproken worden het Dok van Perry te gebruiken als duurzaam ingerichte museumlocatie. Er dienen afspraken, van welke aard dan ook, gemaakt te worden omtrent het gebruik van de omgeving. Afval zal op de reguliere wijze worden afgevoerd.

Van oorsprong was het met schepen van deze leeftijd (1954) gebruikelijk dat het zwarte (toiletten) en grijze (douches, wasbakken etc) water rechtstreeks in zee werd gespoeld. In 2014 zijn er milieuvriendelijke voorzieningen gemaakt aan boord waardoor alle zwarte en grijze water nu in een tank wordt opgevangen. Periodiek moet die tank worden geleegd waarvoor een permanente aansluiting op het riool nabij het Dok van Perry noodzakelijk is.

BIJLAGE 1.

Meren en dokken “MERCUR”.

Meren.

Het schip “kop vóór” invaren. Afmeren in het midden van het dok, dus niet tegen de kant. Dit om kans op vandalisme, inbraak etc. zo klein mogelijk te maken. Mocht de noodzaak bestaan om het schip tegen de kant te trekken dan fenders gebruiken i.v.m. naar binnen lopende dok wand.

Afmeren met 3 trossen en 1 spring naar BB en SB, V en A. Rekenen met max. winddruk van 80 ton.

Dokken.

Het schip boven de blokkenlijn trekken en in positie brengen. Hiervoor nodig, 7 man. Achterschip houden op 5m. van de deur (= 0 (nul)). Het schip zetten. Als het schip staat het water ca. 1 voet afpompen. Dan beginnen met schoren aan 2 kanten tegelijk. Hier ook 7 man nodig (+ leidinggevende).

Hiervoor 2 mobiele kranen nodig met spreid van 15 – 20 m.

Na het aanslaan van de keggen is het schip geschoord en kan het dok worden leeggepompt.

Tijdens de werkzaamheden kunnen uiteraard alle walvoedingen worden aangesloten.

BIJLAGE 2.

Inrichting Mercur als museumschip.

Aan boord wordt de relatie getoond tussen de stad Vlissingen en de Koninklijke Marine (in het algemeen en met de Mijndienst in het bijzonder), de geschiedenis van het schip én de historische omgeving van het Scheldekwartier, het Eiland en de oude toegang tot de Schelde.

Dat houdt in dat vooraf een aantal zaken moeten worden opgestart c.q. geregeld tw :

1. Opmaken van een inventaris wat momenteel aan tentoonstellingsmateriaal aanwezig is en wat ontbreekt en hoe het ontbrekende eventueel kan worden aangevuld. Dit laatste kan via particulieren en/of culturele instellingen. Eerste vereiste is dat er een goede (eigendom) administratie wordt bijgehouden om later eventuele aanspraken te kunnen weerleggen.
2. Opstellen expositieplan aan de hand waarvan de ‘geschiedenis’ in beeld wordt, zowel binnen in het schip als aan dek. Hierbij moet rekening gehouden worden met de leeftijd en de min of meerdere validiteit van bezoekers. M.a.w. doelgroepenanalyse.
3. Opstellen calamiteitenplan hoe om te gaan met de collectie in geval van calamiteiten.
4. Opstellen vrijwilligersplan. Er zijn vrijwilligers nodig als gids aan boord. Dit betekent een grondige instructie hoe te handelen als gids maar ook het bijbrengen van achtergrondkennis.

BIJLAGE 3.

Benodigde aanpassingen in/om het Dok van Perry.

Om de Mercurus af te kunnen meren en in te zetten als museumschip zijn nuts- en veiligheidsvoorzieningen noodzakelijk. In een walkast/put, te plaatsen aan de oostzijde van het Dok van Perry dienen volgende aansluitingen beschikbaar te zijn :

- Elektra: 380 Volt tenminste 63 ampère
- Water
- Riolaansluiting
- Internetaansluiting
- 2^e gangway tbv vluchtroute

De Mercurus heeft de beschikking over een grijs/zwart watertank. Alle toilet- en waswater wordt naar de tank geleid, maar die moet wel regelmatig worden geleegd. Een permanente riolaansluiting met terugslagklep is daarvoor gewenst.

Om het dokken (droogzetten) van het schip mogelijk te maken dienen de navolgende voorzieningen getroffen te worden:

Dokvoorzieningen.

Het dok voorzien van de juiste merken teneinde het midden van het dok te kunnen bepalen.

Een blokkenlijn neerzetten bestaande uit de blokken van ex-KSG met afm. 300x30x30cm. Hiervan zijn er 11 stuks nodig. De blokkenlijn begint op 13m. van de deur en is totaal 42m. lang. Tussen ieder blok een ruimte van 1m. aanhouden. De blokken rusten op dunne latten (b.v. 2x2cm) om het bevestigen van het hout mogelijk te maken. Geen (hout) blokken van 39,5 – 42m. i.v.m. sonardome, ook als deze ingetrokken is!

Op de betonnen blokken, met tussenruimte van 1m. hout aanbrengen, 3 st. per betonblok, ook met 1m. tussenruimte.

De stapeling bestaat uit (onder) eikenhout, of Amerikaans grenen, 30x30x3cm. En daarbovenop vurenhout 30x30x2cm. Het hout vast te maken met kunststof spanbanden. Totaal benodigd hout 35 st. (van elk!).

Zijblokken aanbrengen vlgs Dokplan. (Deze blokken op te hogen na droogkomen van het dok i.v.m. de hoogte).

Om het schip recht te houden dienen schoren te worden aangebracht. Aan iedere zijde 6 stuks. Deze vast te slaan met keggen. Totaal nodig 12 schoren, min.lengte 6m. (boomstammen te bestellen gepeld, d.i. zonder bast, om controle op gaafheid mogelijk te maken (spletten en/of barsten). Dia min.20cm. Aan de scheepzijde voor iedere schoor een voorziening te maken waardoor de kracht van de schoor niet rechtstreeks op het schip komt. E.e.a. cf. dok Hellevoetsluis. Totaal aantal keggen 40st. met afm. L. 40cm b. 15cm.

Na droogkomen van het schip een vert. schoor aan te brengen onder het achterschip (zgn.kontschoor) cf Dokplan.

Uiteraard is gereedschap nodig zoals opgenomen in mijn "lijst van benodigde materialen, inventaris en voorraden".

BIJLAGE 4.

Samenstelling en adres bestuur Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen.

Het dagelijks bestuur bestaat uit de leden :

- dhr. N.G.D. Peters, voorzitter
- dhr. T.M.E. Ekering, vicevoorzitter
- dhr. E.R. Janse, secretaris/penningmeester

Het dagelijks bestuur is aangevuld met een financieel, technische- en erfgoed advies groep, bestaande uit de leden :

- dhr. F.K. Hulsbergen
- dhr. G. Bos
- dhr. W.F.G. van Dijk
- dhr. R.H.C. van Maanen

Medio 2017 zal de 1^e termijn van alle bestuursleden verlopen. De Statuten laten toe dat een bestuurder zijn/haar termijn 1-malig, met 4 jaar, mag verlengen.

De Stichting Maritiem Erfgoed Vlissingen,
p/a Suze Groeneweglaan 27,
4385 KB Vlissingen.