

Aan:

De leden van de gemeenteraad van Rotterdam
en het college van burgemeester en wethouders

Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

t.a.v. de griffie – via info@griffie.rotterdam.nl

Van:

Betreft: Verzoek tot structurele ligplaats voor het historische schip Rival

Datum: Rotterdam, 21 mei 2025

Geachte leden van de gemeenteraad, geacht college,

Deze brief vertelt het verhaal van een schip, een familie en een falend systeem. De Rival, een historisch sleepschip uit 1929, al drie generaties lang door onze familie beheerd, onderhouden en gekoesterd, dreigt in oktober te worden gesloopt. Niet omdat het schip tekortschiet, maar omdat een opeenstapeling van bestuurlijke besluiten, opzeggingen en verschuivende verantwoordelijkheden ertoe heeft geleid dat het nergens meer terecht kán.

Daarmee dreigt niet alleen een uniek stuk varend erfgoed verloren te gaan, maar ook een geschiedenis die onlosmakelijk verbonden is met Rotterdam.

We hebben dit verhaal jarenlang niet verteld. Niet uit onverschilligheid, maar uit vrees dat openheid de situatie zou verslechteren. Machteloosheid, jaar na jaar, slijt niet alleen aan vertrouwen, maar ook aan moed, tot zwijgen veiliger voelt dan je stem te laten horen.

Nu dreigt het einde van de Rival en van alles wat zij vertegenwoordigt. Daarom brengen we nu eindelijk ons verhaal naar buiten.

De gemeente eist ons vertrek van onze huidige ligplaats, zonder dat een alternatief is geboden. Daarmee verdwijnt niet alleen ons thuis, maar ook een uniek stuk maritiem erfgoed: het laatste overgebleven sleepschip van zijn soort in Nederland.

Met deze brief vragen wij u om een veilige, blijvende ligplaats voor de Rival. En tegelijk willen we met u delen hoe het zover heeft kunnen komen — hoe een schip dat door de gemeente zelf werd erkend als historisch vaartuig en jarenlang deel uitmaakte van de museumhaven, uiteindelijk buiten beeld en bescherming is geraakt.

Wat volgt is een overzicht van de feiten, een oproep tot handelen, en de hoop dat Rotterdam nog steeds bereid is ruimte te geven aan haar eigen levende erfgoed.

1. De museale en historische waarde van de Rival

Het sleepschip de Rival werd in 1929 gebouwd in Alblasterdam, in opdracht van mijn grootvader Arie Hoek. Sindsdien is het schip drie generaties lang in onze familie gebleven. Het gaat om een zogeheten Dortmunder: een sleepschip met drie grote ruimen, gebouwd voor de vaart naar Duitsland. Dit type schip bepaalde decennialang het beeld op de grote rivieren en kanalen, maar is inmiddels nagenoeg volledig verdwenen. De Rival is het laatste bekende sleepschip in Nederland dat nog vrijwel volledig in de oorspronkelijke staat verkeert waarin het destijds werd opgeleverd.

Van de geklonken romp en zakkende stuurhut tot de oorspronkelijke techniek en vrijwel ongewijzigde woonruimtes: het schip is in uitzonderlijke mate intact gebleven. Zelfs de originele bouwtekeningen, scheepsdocumenten en reddingsboeien zijn nog altijd aanwezig. Zulke volledigheid is uiterst zeldzaam bij een sleepschip dat bijna een eeuw oud is.

Bij een officiële schouw in het kader van het gemeentelijk beleid voor historische vaartuigen (Aanwijzing Ligplaatsen Historische Vaartuigen) kreeg de Rival de A-status en een uitzonderlijk hoge score van 102 punten, op een beoordelingsschaal die formeel tot 100 reikt. In het schouwrapport staat letterlijk: “Het schip is zeldzaam origineel gebleven, als ware het een tijdmachine.”

Toch dreigt Nederland dit icoon van het varende erfgoed voorgoed te verliezen. Door een gebrek aan rechtsbescherming, gebroken toezeggingen en bestuurlijke keuzes waarin de menselijke maat geheel ontbreekt, moet de Rival haar ligplaats verlaten onder dreiging van bestuursdwang, zonder dat er een alternatief wordt geboden. Als er geen oplossing komt, betekent dit in de praktijk onvermijdelijk de sloop van het schip.

Wat daarmee verloren gaat is niet alleen een uniek stuk erfgoed, maar ook het verhaal van drie generaties die haar met toewijding en eigen middelen in stand hebben gehouden — tegen de stroom in, en tot op de dag van vandaag.

2. De Rival en haar band met Rotterdam

De Rival heeft een lange en hechte band met Rotterdam. Meer dan veertig jaar lang, tot 1988, voer en werkte mijn vader vanuit deze stad. Het schip lag in die periode regelmatig afgemeerd in of rond de haven.

In 2009 keerde het schip terug naar Rotterdam, op uitnodiging van het Havenmuseum (*bijlage 1, p. 11–12*). Op basis van de eerder vastgestelde erfgoedstatus werd de Rival toegelaten tot het museumgebied en kreeg zij een officiële ligplaats in de Leuvehaven (*bijlage 2, p. 13–14*), conform artikel 7, onderdeel c, van de Verordening binnenhavengeld Rotterdam. Deze bepaling is bedoeld voor vaartuigen waarvan de historische of bijzondere waarde voor de stad of regio is vastgesteld op advies van een commissie van deskundigen.

Voor ons begon daarmee een nieuw hoofdstuk: in de overtuiging dat het schip voortaan zou behoren tot het levende maritieme erfgoed van Rotterdam.

Jarenlang leefden, werkten en onderhielden wij het schip vanuit haar plek in het Havenmuseum — in goede verstandhouding en zonder problemen. Maar aan deze periode kwam abrupt een einde toen de binnenstadhavens in 2013 werden geprivatiseerd en het Havenmuseum vervolgens fuseerde met het Maritiem Museum. Die veranderingen brachten onze ligplaats in het gedrang, met verstrekkende gevolgen.

3. Tussen fusie en privatisering: het verlies van onze ligplaats

Eind 2012 werd Stichting Erfgoedhavens opgericht door de heer _____, directeur van het Havenmuseum (*bijlage 3, p. 15*). Kort daarop ontvingen wij bericht dat onze ligplaatscontract voortaan via deze stichting zouden verlopen, zonder dat wij daarin waren gekend of om instemming was gevraagd (*bijlage 4, p. 16*). Daarmee ging het beheer feitelijk over op particuliere handen.

In augustus 2013 verzocht de heer _____ ons onverwacht om het schip te verplaatsen naar een locatie achter het Inntel Hotel, waar op dat moment verbouwingen plaatsvonden (*bijlage 5, p. 17–18*). De plek was onveilig, ongeschikt en bestemd als terras. Wij weigerden, dienden schriftelijk bezwaar in en maakten ons ernstige zorgen over de wijze van besluitvorming en het gebrek aan overleg.

Achteraf bleek dit verzoek het begin van een twee jaar durende poging om ons te verplaatsen naar een andere haven onder directe controle van Stichting Erfgoedhavens. _____ wist namelijk dat ons ligplaatscontract in januari 2014 zou terugkeren naar het Havenmuseum, omdat wij in water lagen dat onder hun beheer viel. Op dat moment bevond het Havenmuseum zich in een fusietraject met het Maritiem Museum, waardoor de bestuurlijke verhoudingen en zeggenschap over ligplaatsen in beweging kwamen. Door ons vóór die datum te verplaatsen naar een locatie buiten het havengebied van het Havenmuseum, probeerde _____ te voorkomen dat het contract opnieuw bij het havenmuseum terecht zou komen. Hij wilde zijn greep op het schip veiligstellen vóórdat de bestuurlijke structuur veranderde en hij mogelijk die controle zou kwijtraken.

In december 2013 bevestigde de gemeente schriftelijk dat Stichting Erfgoedhavens per 1 januari 2014 het beheer van de binnenhavens zou overnemen (*bijlage 6, p. 19–20*). In dezelfde brief werd met nadruk gesteld dat “voor de bestaande liggers niets verandert”. Deze toezegging gaf ons het vertrouwen dat onze erfgoedstatus en ligplaats behouden zouden blijven. In werkelijkheid gebeurde het tegenovergestelde: de druk nam toe, besluitvorming vond buiten ons zicht plaats, en onze positie werd structureel ondermijnd.

Kort daarop liet Stichting Erfgoedhavens weten dat het beheer van onze ligplaats per 1 januari 2014 opnieuw bij het Havenmuseum zou worden ondergebracht. Daarbij werd herhaald dat alle bestaande afspraken onverkort zouden worden gerespecteerd (*bijlage 7, p. 21*). Ook deze toezegging gaf ons vertrouwen dat onze positie als erkend historisch vaartuig geborgd bleef.

In een brief van 10 januari 2014 aan de gemeenteraad (kenmerk B13/1456-1299776) bevestigde het College van B&W dat het beheer van de binnenstadhavens per 1 januari 2014 was overgedragen aan Stichting Erfgoedhavens. Daarin werd als uitdrukkelijke intentie genoemd dat bestaande overeenkomsten en ligplaatsafspraken zouden worden gerespecteerd en voortgezet. Hoewel wij sinds januari 2014 formeel weer onder het Havenmuseum vielen, bevestigde deze brief dat de

positie van bestaande liggers niet mocht verslechteren. Integendeel, continuïteit werd expliciet als uitgangspunt genoemd, zowel door de gemeente als de stichting.

In de praktijk gebeurde het tegenovergestelde. Wat in augustus 2013 begon onder Stichting Erfgoedhavens, werd in juli 2014 hervat, toen wij opnieuw in het Havenmuseum lagen. Zowel schriftelijk, via brieven, als persoonlijk, oefende de heer [naam] herhaaldelijk druk op ons uit om de Rival te verplaatsen, zonder ruimte voor overleg of tegenspraak.

Op 17 oktober 2014 ontvingen wij de formele opzegging van onze ligplaats per 1 januari 2015, ondertekend door de heer [naam] namens het Havenmuseum (*bijlage 8, p. 22*). Deze beslissing riep direct vragen op over zijn bevoegdheid en de grondslag ervan, zeker gezien de bestuurlijke context.

Uit de interne fusienotitie Fusie Havenmuseum – Maritiem Museum Rotterdam van 5 september 2014 (kenmerk 14M016362 / 14BB5677) blijkt dat de juridische fusie tussen beide instellingen pas op 1 januari 2015 zou ingaan. Toch werd onze ligplaats al op 17 oktober 2014 opgezegd. In de opzegbrief stond dat “beide partijen sinds september optreden onder de gezamenlijke naam Maritiem Museum Rotterdam,” terwijl de brief formeel nog namens het Havenmuseum werd verzonden. Omdat de fusie al in de praktijk op gang was gekomen, was op dat moment onduidelijk wie bevoegd was om zo’n opzegging te doen.

Vanwege ernstige twijfels over de rechtsgeldigheid van het besluit en de rol van de heer [naam] gezien de bestuurlijke context en het moment van opzegging, werd onze ligplaats per 1 januari 2015 overgenomen door het Maritiem Museum.

4. Wie tekende? Wie besloot? Wie was verantwoordelijk?

Vanaf 1 januari 2015 lagen wij formeel in het Maritiem Museum. Wij betaalden ons liggeld en stroom aan het museum, zoals gebruikelijk. Toch had de heer [naam] in de tussentijd een advocaat ingeschakeld om alsnog de verplaatsing van de Rival naar een andere haven te bewerkstelligen.

De formele communicatie rond de opzegging was bestuurlijk verwarrend. Berichten verwezen naar het Maritiem Museum als verantwoordelijke partij, maar werden formeel verstuurd namens Stichting Erfgoedhavens. Sommige e-mails waren ondertekend namens het museum, maar verzonden via de stichting. Door deze vermenging van rollen en verantwoordelijkheden was het onduidelijk wie precies bevoegd was en op welke grond werd gehandeld.

Op 14 juli 2015 ontvingen wij opnieuw een opzegging van onze ligplaats, ditmaal van het Maritiem Museum, ondertekend door de heer [naam] zakelijk directeur. Als reden werd de herinrichting van het buitenterrein genoemd; er zou “geen plaats meer” zijn voor de Rival (*bijlage 9, p. 23–24*). Opmerkelijk was dat dit mede namens Stichting Erfgoedhavens gebeurde, terwijl wij met die stichting sinds 2013 geen contractuele relatie (meer) hadden. Ook werd verwezen naar de mogelijkheid om daar een alternatieve plek aan te vragen. Daarmee zette zich een patroon voort dat sinds 2013 zichtbaar was: alles leidde uiteindelijk terug naar

Die centrale positie van [naam] bleek ook uit een e-mail van 27 augustus 2015 (*bijlage 10, p. 25*), waarin hij werd gepresenteerd als enige gesprekspartner namens zowel het Maritiem Museum als Stichting Erfgoedhavens. Dit terwijl hij geen partij was bij onze overeenkomst, niet als bevoegd bestuurder geregistreerd stond in het handelsregister, en bovendien formeel was

teruggetreden als operationeel directeur van het Maritiem Museum (*bijlage 11, p. 26–27*). Zijn aanwezigheid werd bovendien als “niet onderhandelbaar” aangeduid.

Wat deze situatie zo zorgwekkend maakte, was de verstrengeling van functies en belangen. Dezelfde persoon die als directeur van de stichting in onze opzegging werd genoemd, met wie wij geen contract hadden, bepaalde tegelijk de inhoud en stuurde aan op een uitkomst waarbij hij via diezelfde stichting zeggenschap over ons schip zou krijgen. Hij bepaalde daarmee niet alleen de koers, maar ook de uitkomst, in een dossier waarin hij zelf belang had. Van onafhankelijke en transparante besluitvorming was geen sprake meer.

5. Was de verborgen bestemming van de Rival al in 2014 bepaald?

Waarom werd er zoveel druk uitgeoefend om de Rival te verplaatsen, en daarmee onder beheer te brengen van _____, directeur van Stichting Erfgoedhavens? Mogelijk hangt dat samen met de bijna 5 miljoen euro aan Europese subsidie die op 1 januari 2015 werd toegekend aan het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC), een project waarvan _____ zelf initiatiefnemer en uitvoerder was. In de officiële EFRO-spreadsheets (*bijlage 12, p. 28–29*), subsidienummer KVV-00050, wordt de projectlocatie genoemd als “Scheepmakershaven 3011 VA Rotterdam”.

Sinds 2012 was het museumschip Geertruida de centrale locatie van het MEC-project. Maar op 1 januari 2015, de dag waarop de subsidie werd toegekend, kwam de Geertruida in bezit van het Maritiem Museum. Daarmee viel het schip buiten _____ bereik en moest het MEC verhuizen. De Rival — eveneens museaal erkend, visueel imposant en het enige nog bestaande sleepschip met originele ruimen — kwam daarmee in beeld als alternatief.

In februari 2014, maanden vóór onze eerste opzegging, verscheen de Rival op projecttekeningen in opdracht van het Havenmuseum, onder leiding van _____ (*bijlage 13, p. 30–31*). Op een van die tekeningen was het schip ingetekend in de Scheepmakershaven, hetzelfde adres dat later in de subsidieaanvraag voor het MEC werd genoemd. Opvallend is dat de tekening formeel bedoeld was voor de herontwikkeling van Sloepenhaven De Punt, terwijl de Rival verderop was geplaatst, zonder overleg of instemming, precies op de plek waar _____ ons twee jaar lang naartoe probeerde te verplaatsen.

Volgens de Ontwikkelingsvisie Waterstadhavens 2020, opgesteld in opdracht van de gemeente Rotterdam, was de Scheepmakershaven al in 2009 bestemd voor maritieme bedrijvigheid. In Business Case 4 wordt beschreven hoe het Havenmuseum, toen eveneens onder leiding van _____, overwoog om schepen aan de oostzijde van de haven te herontwikkelen tot werkplaatsen voor scheepsreparatie, leerplaatsen en culturele functies. Beleidsmatig en planologisch werd het dus niet alleen mogelijk, maar zelfs wenselijk geacht om een schip als de Rival op die plek in te zetten voor ambachtelijke of erfgoedgerelateerde doeleinden.

De combinatie van deze beleidsvoorbereiding en de manier waarop de Rival richting de Scheepmakershaven werd gemanoeuvreerd, wijst op een consistent patroon. Alles duidt erop dat het Havenmuseum, Stichting Erfgoedhavens en het MEC al jaren toewerkten naar een inrichting waarbij particuliere schepen als de Rival niet langer onder eigen regie als erfgoed zouden blijven, maar moesten dienen als instrument binnen een subsidiegedreven erfgoedmodel.

Wat voor ons tot op de dag van vandaag onbeantwoord blijft, is de vraag waarom juist het Maritiem Museum, formeel contractpartij van de Rival én onderdeel van het publieke erfgoedbeleid, meewerkte aan dit traject.

6. Van publieke verantwoordelijkheid naar particuliere macht

Op 9 september 2015 spraken wij, in het kader van een lopende klacht, met de heer _____ van de gemeente Rotterdam, in aanwezigheid van de gemeentelijke ombudsman. Tijdens dat gesprek werd toegezegd dat onze zaak zou worden onderzocht. Maar daarna bleef het stil: we hebben nooit meer iets van de gemeente vernomen.

In de weken daarna vroegen wij, via de ombudsman, om een driegesprek met zowel het Maritiem Museum als de gemeente. Dat verzoek werd afgewezen: de gemeente hield zich afzijdig en onze klacht werd inhoudelijk niet behandeld.

Wij hebben dit altijd onbegrijpelijk gevonden, want de gemeente was geen zijdelingse partij. Integendeel, zij initieerde de fusie tussen het Havenmuseum en het Maritiem Museum, sloot de huurovereenkomst met Stichting Erfgoedhavens voor het beheer van de binnenhavens en was verantwoordelijk voor de privatisering daarvan. In die overeenkomst stond dat bestaande ligplaatshouders zouden worden gerespecteerd. Ook elders werd expliciet toegezegd dat “voor bestaande liggers niets verandert.” Die toezegging is nooit nagekomen.

De gemeente is bovendien de grootste publieke financier van het Maritiem Museum, en daarmee medeverantwoordelijk voor het handelen van deze instelling. De afstandelijke houding die zij later aannam, staat in scherp contrast met haar centrale rol in het gehele traject.

In plaats van open overleg ontvingen wij een afwijzing van de advocaat van Stichting Erfgoedhavens, die tegelijk optrad namens het Maritiem Museum (*bijlage 14, p. 30–33*). Zo werd _____ opnieuw, via de stichting, naar voren geschoven als enige gesprekspartner, terwijl het museum zelf buiten beeld bleef.

Die constructie was des te opmerkelijker omdat wij sinds 2013 geen contractuele relatie meer hadden met Stichting Erfgoedhavens. Ons ligplaatscontract stond op naam van het Maritiem Museum (en voorheen het Havenmuseum), en ook de betalingen liepen via het museum. Toch werd de stichting, en daarmee _____, steeds nadrukkelijker gepositioneerd als contactpersoon, beheerder en medeverantwoordelijke voor de opzegging. Alles wijst erop dat Stichting Erfgoedhavens fungeerde als bestuurlijke buffer, waardoor het museum directe verantwoordelijkheid voor het beëindigen van de ligplaats van het enige volledig museaal erkende sleepschip in Nederland kon ontwijken.

In plaats van openheid en zorgvuldige afweging werd gekozen voor een structuur waarin bevoegdheden werden verschoven, communicatie gedelegeerd en publieke verantwoording vermeden. Zelfs binnen een lopende klacht bij de gemeentelijke ombudsman bleef de gemeente buiten beeld. Niet door formele afwijzing, maar door het gesprek over te laten aan een stichting zonder contractuele basis, geleid door dezelfde persoon die eerder verantwoordelijk was voor de opzegging. Zo verdween de gemeente uit zicht.

7. Een contract als valkuil: de prijs van mogen blijven

In augustus 2015 begon de druk opnieuw: wij moesten een ligplaatscontract tekenen, aangeboden door _____, die eerder betrokken was bij de opzeggingen van onze plek (*bijlage 15, p. 34–36*). Opmerkelijk genoeg bood juist hij nu een nieuw contract aan, met meer controle en minder bescherming.

De beoogde ligplaats was niet willekeurig: het ging om de Scheepmakershaven, hetzelfde adres als genoemd in de MEC-subsidieaanvraag, ingetekend op projecttekeningen uit 2014, opgenomen in Business Case 4 van het gemeentelijk beleid, en precies de plek waar wij al twee jaar onder druk werden gezet naartoe te verhuizen.

Die omkering van rollen, waarbij opzegging niet het einde maar het begin bleek van een nieuwe afhankelijkheid, liet bij ons een fundamenteel wantrouwen achter. Hoe konden wij instemmen met een contract dat ons volledig zou overleveren aan degene die jarenlang tegenover ons had gestaan?

Ook de nieuwe overeenkomst was jaarlijks opzegbaar, zonder opgaaf van redenen, en met een opzegtermijn van slechts twee maanden, dezelfde bepalingen die ons eerder al tweemaal opzegging hadden opgeleverd. Het was een fundamenteel onevenwichtige bepaling die elke vorm van zekerheid ondermijnde. Voor een schip als de Rival — bijna 100 jaar oud, 67 meter lang en 8,20 meter breed — brengen onderhoud, hellingbeurten, verzekering en havengeld jaarlijks duizenden euro's aan vaste lasten met zich mee. Daarbovenop komen honderden uren eigen arbeid, die wij zoveel mogelijk zelf verrichten om de kosten te beperken. Als dat niet lukt en het werk moet worden uitbesteed, lopen de kosten op tot zeker €8.000 per jaar, een bedrag dat pas zichtbaar maakt wat deze inzet werkelijk betekent. Onder zulke omstandigheden valt geen enkele investering, van structureel onderhoud tot hellingbeurt, te verantwoorden binnen een contract dat jaarlijks, zonder motief, kan worden beëindigd.

Zonder schriftelijke toestemming mocht er geen enkel bedrijf worden uitgeoefend aan boord (art. 4.3), ook niet in de drie originele ruimten van in totaal 420 m². Zelfs tijdelijke verhuur of het toelaten van derden was verboden, op straffe van boetes tot driemaal de huurprijs per dag (art. 4.4–4.5). De huurder was bovendien verplicht actief mee te werken aan controle- en opsporingsonderzoeken, inclusief het verstrekken van persoonsgegevens van eventuele gebruikers (art. 4.6). In noodgevallen mocht de verhuurder het schip betreden, verplaatsen of zelfs laten slopen, zonder tussenkomst van een rechter (art. 12.3). Deze bepalingen zijn vastgelegd in de *“Algemene Voorwaarden Ligplaatsen Stichting Erfgoedhavens Rotterdam”*, vastgesteld op 30 september 2014 en gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel op 3 november 2014 onder nummer 56695578.

Deze bepalingen vormen samen een controlerend regime waarin commerciële activiteit verboden is, hoge boetes dreigen en vergaande controle mogelijk is, tot en met toegang, onderzoek en sloop. Dat staat haaks op de eisen die het contract zelf stelt aan behoud, investering en museale kwaliteit. Zulke voorwaarden bieden geen bescherming, maar vormen een aanhoudende bedreiging voor een bijna honderd jaar oud schip dat altijd in particuliere handen is onderhouden. Dit is geen houdbare basis voor erfgoedbeleid, zeker niet in een stad die zich profileert als maritiem erfgoedhoofdstad van Nederland.

8. Loze beloften, gesloten deuren

Uiteindelijk zagen wij ons gedwongen de museumhaven te verlaten, niet uit overtuiging maar na jaren van druk, opzeggingen en een contractvoorstel dat ons erfgoed tot instrument moest maken in andermans beleid. We kwamen geleidelijk klem te zitten in een systeem van machtsconcentratie, belangenverstrengeling, oplopende juridische kosten en bestuurlijk wegstijgen – een proces dat ons vrijwel zonder bescherming achterliet. Ondanks onze formele erfgoedstatus stonden wij machteloos tegenover een structuur waarin besluitvorming werd onttrokken aan controle en niemand verantwoordelijkheid nam.

In die context vonden wij in 2015 een tijdelijke uitweg in het Zuiddiepje, een ligplaats die met medeweten van de autoriteiten werd gedoogd, maar nooit als structurele oplossing bedoeld was. Na negen jaar moeten wij ook daar vertrekken, ditmaal onder dreiging van bestuursdwang. In haar brief van 17 september 2024 (kenmerk AS24/03504) (*bijlage 16, p. 37–38*) wekt de gemeente de indruk zich actief te hebben ingezet voor een oplossing, met verwijzing naar een onderzoek naar “ongeveer 20 locaties” en een aangeboden mediationtraject met het Maritiem Museum. In werkelijkheid bleven beide voorstellen leeg.

Over de locaties ontvingen wij geen documentatie: geen lijst, geen criteria, geen enkel overleg. De bewering was niet te verifiëren en werd gevolgd door de mededeling dat wij zélf een alternatieve plek moesten vinden. Dat is al discutabel voor willekeurige burgers, maar in ons geval onhoudbaar: ons schip valt sinds 2009 onder gemeentelijk erfgoedbeleid en lag jarenlang erkend op een aangewezen ligplaats in de museumhaven. Dat de gemeente zich nu beroept op niet-transparante inspanningen bevestigt opnieuw het patroon van verantwoordelijkheid ontwijken.

Ook het aangeboden mediationtraject bleek inhoudsloos. Tijdens een gesprek op 20 november 2024 gaven wij aan open te staan voor onafhankelijke bemiddeling met het Maritiem Museum. In plaats daarvan werd meegedeeld dat twee gemeentelijke ambtenaren, de heer [naam] en de heer [naam], het gesprek namens ons zouden voeren. Dat was geen bemiddeling maar uitsluiting: onze stem werd vervangen door die van ambtenaren met een uitvoeringsopdracht, waardoor het gesprek bij voorbaat gesloten was. Herhaalde pogingen, ook via onze advocaat, om rechtstreeks in contact te komen met de heer [naam], directeur Gebiedsontwikkeling, bleven onbeantwoord. In de praktijk vormden [naam] en [naam] een gesloten front, wij kregen niemand anders te spreken. Wat werd gepresenteerd als hulp en bemiddeling, bleek een eenzijdig traject waarin onze positie als belanghebbende werd uitgewist.

Deze situatie is niet nieuw. Al in oktober 2021 stuurden wij, via onze jurist, een formele noodkreet aan de gemeente (*bijlage 17, p. 39–40*). In die brief aan crisismanager de heer van [naam] werd beschreven hoe nijpend de situatie was en hoe wij vreesden voor het voortbestaan van ons schip. De waarschuwing werd gehoord maar niet opgevolgd: er kwam geen oplossing, geen begeleiding, geen toezegging, alleen stilte. De huidige dreiging van bestuursdwang is dan ook niet het gevolg van onwetendheid, maar van bewust weggijken, met mogelijk onherstelbare schade voor betrokken burgers én voor het erfgoed dat zij proberen te beschermen.

9. Een laatste oproep: laat de geschiedenis niet eindigen op de sloop

De feiten spreken voor zich. Als er vóór 1 oktober 2025 geen oplossing komt, verdwijnt niet alleen ons thuis, maar ook het laatste originele sleepschip van Nederland. Sloop is dan onafwendbaar. Wat op het spel staat, is meer dan staal en klinknagels: het is een unieke drager van levende geschiedenis, gebouwd in 1929, erkend als varend erfgoed, en tot op de dag van vandaag onderhouden zonder enige structurele ondersteuning.

Maar hoe ver je als particulier ook komt met inzet en toewijding, uiteindelijk is het behoud van varend erfgoed ook een maatschappelijke keuze. De vernietiging van de Rival zou een onomkeerbaar verlies zijn voor het maritieme erfgoed van Nederland, en in het bijzonder voor Rotterdam. Het schip voer ruim veertig jaar voor deze stad, keerde in 2009 op uitnodiging van het Havenmuseum terug, en werd jarenlang gewaardeerd als een levend symbool van de maritieme geschiedenis van Rotterdam.

De Rival belichaamt precies waarvoor het Rotterdamse ligplaatsenbeleid voor varend erfgoed ooit in het leven is geroepen: om schepen van uitzonderlijke historische waarde een plek te geven binnen de stad. Als zelfs zó'n schip geen plek meer vindt binnen de stadsgrenzen, wat zegt dat dan over de toekomst van varend erfgoed in deze havenstad?

Daarom doen wij een laatste, dringende oproep: grijp in voordat het te laat is. Geef dit schip een veilige ligplaats, niet als gunst, maar als erkenning van een geschiedenis die niet herschreven kan worden, maar nog wél behouden.

Wij zijn graag bereid tot een gesprek.

Met vriendelijke groet,

Op www.geenveiligehaven.nl vindt u een verkorte versie van ons verhaal, inclusief foto's van onze familie en het schip, van binnen en van buiten, én historisch beeldmateriaal. Ook is daar het officiële schouwrapport van de Rival te raadplegen.

Veel andere documenten zijn omwille van de leesbaarheid niet bijgevoegd, maar alles is zorgvuldig gedocumenteerd en op verzoek beschikbaar voor inzage.

Onderstaande documenten worden als bijlage bij deze brief gevoegd:

1. Krantenartikel AD – Aankomst van de Rival in de Leuvehaven (6 maart 2009) (p. 11–12)
2. Ligplaatscontract Leuvehaven – 3 december 2008 (p. 13–14)
3. Havenmuseum reorganisatie 20-12-2012.pdf (p. 15)
4. E-mail Havenmuseum contractoverdracht aan Stg. Erfgoedhavens (8 februari 2013) (p. 16)
5. Bezwaar tegen verplaatsing naar locatie achter Inntel Hotel (25 augustus 2013) (p. 17–18)
6. Brief Stadsontwikkeling over havenbeheer (19 december 2013) (p. 19–20)
7. Bevestiging overdracht ligplaatsbeheer aan Havenmuseum (24 dec. 2013) (p. 21)
8. Opzegging ligplaats door Havenmuseum (17 oktober 2014) (p. 22)
9. Opzegging ligplaats door Maritiem Museum (14 juli 2015) (p. 23–24)
10. Juridische e-mail rol als gesprekspartner (27 augustus 2015) (p. 25)
11. Interne nieuwsbrief Maritiem Museum (24 juni 2015) (p. 26–27)
12. EFRO-subsidioverzicht MEC-project (2 pagina's) (p. 28–29)
13. Twee afbeeldingen Sloepenhaven met ingetekende Rival (02-07-2014) (p. 30–31)
14. Afwijzing driegesprek via ombudsman (september 2015) (p. 32–33)
15. Concept-ligplaatscontract Stg. Erfgoedhavens – Rival (7 september 2015) (p. 34–36)
16. Gemeente Rotterdam over vertrek Rival (sept. 2024) (p. 37–38)
17. Advocatenbrief over ligplaats en subsidiedruk (26-10-2021) (p. 39–40)

KORT
NIEUWS

ROTTERDAM

Liefdesmars rondt
Vrouwendag af

In de Rotterdamse Arminiuskerk wordt morgen vast een voorschot genomen op de Internationale Vrouwendag van 10 maart. Tussen 9.30 en 18.30 uur vindt een aantal activiteiten plaats rond het thema 'genderbewust opvoeden'. In de middag reikt wethouder Grashoff de Suze Groeneweg-prijs uit: de Rotterdamse emancipatieprijs die sinds 2007 bestaat. De dag wordt afgerond met een Liefdesmars. De toegang is gratis.

RIDDERKERK

Eigen bedrijfje
voor leerlingen

Met hun eigen bedrijfje 'Basischool in Bedrijf' heeft groep 8 van de Ridderkerkse Rehobothschool de afgelopen tijd 4000 euro opgehaald. De scholieren onderzochten in het centrum van Ridderkerk de favoriete chocoladesmaak van winkelend publiek. Met de uitkomsten met aardbeien- en chocolade- en togen ze naar chocolade-atelier Van Noppen, die het snoepgoed fabriceerde. Tweeduizend repen à één euro verkochten ze én van donateurs ontvingen de kinderen 2000 euro. Het geld gaat naar het Indiase dorp Chilikaluript. Het bedrijfje wordt weer opgeheven.

ROTTERDAM

Beestenboel
op Zuidplein

Het Rotterdamse winkelcentrum Zuidplein staat morgen in het teken van dieren. Er zijn dierenacts zoals een papegaaienshow en een slangenstomer. Bezoekers kunnen ook proberen het gewicht te raden van twee bergen honden- en kattenvoer. Winnaars krijgen een berg mee naar huis. Winkelcentrum Zuidplein zorgt ervoor dat het voer goed verpakt is zodat het makkelijk mee naar huis kan, verzekert een woordvoerder. Het dierenfestijn duurt van 11.30 tot en met 16.30 uur.

RHOON

Strawinskyplein
wordt aangepakt

Omdat het nog even duurt voor Rhooen een nieuw winkelcentrum heeft, wordt het huidige winkelcentrum Strawinskyplein opgeknapt. De winkelpanden worden schoongespoten, de overkapping wordt nagekeken en oude borden en loshangende bedrading worden weggehaald. Ook worden de straattegels gerepareerd en schoongemaakt. Uiteindelijk moet het huidige Strawinskycentrum worden gesloopt. Projectontwikkelaar Synchroon is nu bezig een architect te zoeken voor het nieuw te bouwen winkelgebied.

SLEEPSCHIP Drijvende schat, verdreven uit
Rival ligt barstensvolPETER STAM
ROTTERDAM

Door geruzie heeft Rotterdam er een drijvende schat aan informatie bij. In het tachtig jaar oude sleepschip Rival, dat onlangs in de Leuvehaven aankwam, liggen duizenden documenten. Vrachtbrieven, reclamefolders, bankafschriften, speelgoedauto's, hangende briefjes en nog veel meer. Alles is onaangestast opgeslagen in het ruim van de zogenaamde Dortmunder.

Het 67-meter lange sleepschip, eigendom van Arie Hoek (47) werd twee weken geleden noodgedwongen naar Rotterdam gesleept. Samen met zijn Amerikaanse vriendin Christine (46) moest Hoek de Amsterdamse Houthaven verlaten, omdat hij er volgens de gemeente illegaal woonde. Het Havenmuseum in Rotterdam is blij met de komst van het historische sleepschip en belooft een tweede leven.

In onervalt Amsterdam vertelt Hoek over zijn sleepschip de Rival. „Vijftig rugen heeft m'n opa er tachtig jaar geleden voor betaald, weet je. Alles op het schip is nog in dezelfde staat.”

Toch moesten de twee, ook al veranderde er niets op het schip, behoorlijk wennen aan hun nieuwe ligplaats. Christine: „De eerste dag dat we in de Leuvehaven lagen, werden Arie en ik om twee uur 's nachts wakker. Het leek of we een jetlag hadden. Heel vreemd. We zijn naar buiten gelopen en hebben een half uur naar de lucht gekeken en genoten van de stad. Daarna zijn we weer gaan slapen. Het is prachtig in Rotterdam!”

De Rival werd in het economische crisisjaar 1929 gebouwd bij de werf Jan Smit en Zoon in Alblasserdam. Arie Hoek, opa van de huidige eigenaar, was een rijk man. Hij betaalde

Vijftig rugen heeft m'n opa er tachtig jaar geleden voor betaald, weet je.



het aankoopbedrag van 50.000 gulden bijna in één keer. Contant. Hij was een zakenman, die ook nog eens 28 huizen in bezit had.

Jarenlang heeft Hoek met zijn vader op het schip gevaren. Rijst, kolen of fruit, het maakte niet uit. Alles werd vervoerd.

Vooral over de Rijn. „Als het stormachtig weer was en het schip was geladen, dan moest je volcontinu bijsturen. Een sleepschip heeft

geen motor en moet altijd worden getrokken. Daardoor is sturen stuk moeilijker. Kijk, de strepen van m'n schoenen staan nog op het dak. Zo hard moest je aan het roer hangen,” vertelt Hoek al wijzend naar het dak van de stuurhut.

De twee bootbewoners hebben overigens niet veel luxe aan boord van het oude schip. „Als we warm water willen, moeten we het zelf verwarmen op het vuur. Twee keer on-

der de douche is er voor ons niet bij,” zegt Christine.

En dat is volgens Hoek nu juist zo bijzonder aan dit schip: „Het is voor zover bekend het laatste exemplaar in Europa. Alles is nog zoals het in 1929 was. Mijn vader gooide nooit wat weg. Hierdoor hebben we nog kasten vol informatie.”

„Maar Arie, vertel eens hoe wij nu in Rotterdam zijn gekomen,” dringt Christine met haar Amerikaanse ac-

Essalam- moskee nog lang niet voltooid

ABDEL ILAH RUBIO
ROTTERDAM

Het duurt nog zeker tot eind dit jaar voordat de Essalam-moskee aan de Colosseumweg in Rotterdam af is. Eind vorig jaar wist het bestuur van de Marokkaanse megamoskee het zeker: de bouw zou binnen een half jaar klaar zijn.

Uit de planning die de moskee op verzoek van wethouder Karakus bij de gemeente heeft ingediend, blijkt dat er tot zeker december moet worden doorgewerkt.

Aan de nieuwe Essalam-moskee, die wordt gefinancierd door een sjeik uit de Arabische Emiraten, wordt al zes jaar gebouwd. De eerste

steen werd in 2003 gelegd. Daarna lag de bouw meerdere keren om diverse redenen stil. Vorig jaar duurde het zo lang dat wethouder Karakus dreigde de bouwvergunning in te trekken.

Ondertussen is er nog steeds geen oplossing voor het conflict tussen het bestuur en de moskeegemeenschap in Feijenoord. De twee partijen ruziën al jaren over de macht binnen de moskee. Vooral de invloed van de Arabische investeerders op het bestuur zit de Marokkaanse Rotterdammers dwars. De moslims vinden dat zij ook recht hebben op zeggenschap over de moskee.

De politie heeft het afgelopen jaar

meerdere keren moeten ingrijpen om de ruziënde moslims uit elkaar te halen. Een aantal moskeegangers kreeg zelfs een moskeeverbod opgelegd van de Rotterdamse rechter.

Vorige week werd de voorzitter van de Essalam-moskee zelf de toegang tot het huidige gebedshuis aan de Polderlaan in Feijenoord, ontzegd door de woedende gemeenschap.

Volgens Mohamed Ebrayimi, die als woordvoerder optreedt namens de bezoekers, zijn de mensen vastberaden. Als er geen oplossing komt voor het probleem met het bestuur, blijven zij in de oude moskee zitten. „Ze hebben deze moskee immers met hun eigen spaargeld betaald.”

In dat geval heeft de gemeente een probleem, omdat die eigenaar van het pand wordt als het nieuwe gebedshuis aan de Colosseumweg af is. De nieuwe megamoskee bij de Kuip is namelijk het resultaat van een grondruil met de gemeente Rotterdam.

Maar volgens Ebrayimi is die overeenkomst tot stand gekomen onder de voorwaarde dat de nieuwe moskee in handen zou blijven van de moslimgemeenschap op Zuid. En dat is nu niet het geval, meent hij.

Wethouder Karakus laat weten dat hij ervan uitgaat dat alle partijen zich aan de eerder gemaakte afspraken houden. De gemeente wil buiten het conflict blijven.

Amsterdam, is hier wel welkom informatie



Museum

Havenmuseum blij met 'heel uniek sleepschip'

Het Havenmuseum kan z'n geluk niet op met de nieuwe aanwinst. Wat er precies met het schip wordt gedaan, is nog niet bekend. „Concrete plannen hebben we nog niet,” vertelt Kees van der Ende, hoofdcollectie van het museum. „Maar we denken er over één van de ruimten om te bouwen tot werkplaats voor scheepsluiken. In een ander ruim zouden we graag rondleidingen geven. Het schip heeft een enorme historische waarde, omdat het altijd in de familie is gebleven. Maar nog meer omdat het nog in dezelfde staat is als tachtig jaar geleden. Heel veel sleepschipteigenaren hebben hun vaartuig indertijd omgebouwd door er een motor in te zetten. Bij deze boot is dat gelukkig niet gebeurd.” Christine en Arie kunnen er trouwens gewoon blijven wonen, want het schip is groot genoeg. Vóór het zomerseizoen wil Van der Ende duidelijkheid hebben over de toekomst van de Rival. „We willen hem heel graag zo snel mogelijk aan de bezoekers presenteren. Voor mijn part ligt ie er tot in de alle eeuwigheid.”

Amsterdam stuurde Arie Hoek en de Rival weg, in Rotterdam krijgt het historische sleepschip een tweede leven.

FOTO CEES KUIJPER

cent aan. Een pijnlijke trek verschijnt op het gezicht van Hoek. Duidelijk is dat hij het daar liever niet al te lang over wil hebben. Hij begint: „De gemeente Amsterdam heeft ons behoorlijk dwarsgezet. Jarenlang hebben we er met plezier gewoond, maar toen moesten we weg omdat er huizen gebouwd moesten worden en we geen toestemming hadden te blijven liggen.

We werden daardoor tenslotte ille-

gaal en we moesten vertrekken.”

Christine vult verdrietig aan: „We waren wanhopig. In de late uren hebben we zelfs geopperd om naar Amerika te varen en daar verder van het leven te genieten.”

Toen bleek dat het Rotterdamse Havenmuseum interesse had in het vaartuig. Het tweetal heeft contact met het museum gezocht en was direct welkom. Christine: „We zijn ontzettend dankbaar dat er in Rot-

terdam wel een plekje voor ons is. Het museum is onze redding geweest. Anders was het schip vernietigd en hadden we nu alleen nog wat geld voor brokken staal gekregen.”

Hoek, die zich kennelijk in een paar dagen tijd al Rotterdammer is gaan voelen, sluit af met: „Amsterdam heeft het, maar Rotterdam doet het. Ik vind het nu al een topstad.”

Marokkaanse namenlijst in de papiervernietiger

ROTTERDAM

De Marokkaanse namenlijst op het stadhuis van Rotterdam is door de papiervernietiger gegaan. Dat heeft burgemeester Aboutaleb gisteren gezegd in de gemeenteraad. „Mocht ik nog een lijst tegenkomen, verbrand ik hem.” Wel vindt hij het belangrijk dat ambtenaren Rotterdamse Marokkanen er op wijzen dat er problemen kunnen ontstaan met Marokko als zij hun kinderen een naam geven die niet op de lijst staat. „Een service die mensen voor ellende kan behoeden”.

Onder alle politieke partijen was wederom verontwaardiging over de

lijst. Eerder had Aboutaleb gezegd, na een gesprek met de Marokkaanse ambassadeur, dat de lijst uitsluitend ging om 'de juiste spelling'. „Ten onrechte is het beeld ontstaan dat dit een limitatieve lijst is,” aldus Aboutaleb toen. De discussie werd opnieuw aangezwengeld na een uitzending van Eén Vandaag. Daaruit bleek dat dat een Marokkaans stel bij het consulaat in Utrecht een Berberse naam niet kreeg goedgekeurd. Hierop vertelde Aboutaleb dat hij niet gaat over het beleid van Marokkaanse overheid, maar de lijst sinds kort wel uit het stadhuis is verdwenen. „We schrijven iedere naam in.”

Voorplein Ahoy is aanfluiting voor de stad

ROTTERDAM

De PvdA in de Rotterdamse gemeenteraad vindt het voorplein van Ahoy een aanfluiting. Vooral het grote bord vol verboden en boetes is PvdA'er Duco Hoogland een doorn in het oog.

Hoogland wil dat er nog voor het North Sea Jazz Festival een 'flinke klap' wordt gemaakt om de entree tot de 'muziek-tempel' te verfrissen. Wanneer de Tour de France de stad aandoet moet het plein er piekfijn bij liggen. Wethouder Bolsius belooft gisteren op kort termijn een passend plan te maken.

ROTTERDAM SPECIAAL



Buddy draagt sinds kort een contactlens. FOTO MARCO DE SWART

Hond Buddy bekijkt de wereld door een contactlens

Rotterdam is een stad met veel gezichten. Met aparte winkeltjes, bijzondere plekken en zeer kleurrijke bewoners. Rotterdam Speciaal zoekt ze op en legt ze vast. Een wekelijkse ontdekkingsstocht door een wereldstad.

De 7-jarige Rotterdamse én Argentijnse dog Buddy is één van de weinige honden ter wereld met een contactlens. Oorzaak: Buddy heeft een wondje in het linkeroog. Vermoedelijk opgelopen na een onvoorzichtigheidje van zijn maatje, de naar de beroemde kung fu-held vernoemde Siamese kater Jackie Chan. Door het dragen van de speciale contactlens kan Buddy's oog genezen.

„Baasje' Gabriela Kouwenhoven uit Bergpolder ging met de al maar met z'n ogen knipperende Buddy naar de dierenarts. „We werden doorverwezen naar dierenarts Verbruggen in de Rotterdamse wijk Ommoord. Zij is oogspecialist voor dieren,” legt Kouwenhoven uit. De specialist constateerde een blaasje met vocht in Buddy's oog. Pijnlijk dus, waardoor Buddy zijn oog liever dichtield.

„Er waren nog twee oplossingen,” vertelt Kouwenhoven. „We konden het oog tijdelijk laten dichtnaaien of hem een contactlens geven. Ik wilde niet dat Buddy onder narcose ging. Daarom werd het een contactlens.”

Volgens de arts was het een kwestie van uitproberen. Eenmaal op zijn plek, kan zo'n lens een paar weken blijven zitten. Maar, net als bij mensen, kan een dier de lens kwijtraken. Toch het proberen waard, vond Kouwenhoven en dus kreeg Buddy een contactlens. Kouwenhoven controleert dagelijks of het ding nog op z'n plek zit. „Je kunt de lens zien als het licht op een bepaalde manier in Buddy's oog schijnt. Hoe lang hij de contactlens moet dragen is niet duidelijk, maar het gaat een stuk beter met hem.”

Jackie Chan is waarschijnlijk de veroorzaker van Buddy's oogprobleem. Gabriela: „Als Jackie wil spelen, tikt hij je aan met zijn pootje. Ik denk dat hij zo Buddy's aandacht heeft willen trekken.”

PRISCILLA VAN VELDHOVEN

■ **Tips voor Rotterdam Speciaal?**
Mail naar rd.stad@ad.nl

Rotterdam wil 't mes zetten in middelgrote bibliotheken

ANTTI LIUKKU
ROTTERDAM

De gemeente Rotterdam heeft plannen om het aantal middelgrote bibliotheken te halveren. De stad is beter af met één volwaardige bibliotheek per deelgemeente, zo staat in een afgerond onderzoek naar de toekomst van de Bibliotheek Rotterdam.

Dat betekent dat het aantal bibliotheken wordt teruggebracht van 24 naar 13, zegt cultuurethouder Rik Grashoff (GroenLinks). „De 24 vestigingen die we nu hebben zijn het niet. De bibliotheken zijn te weinig open en de programmering is te krap.” Met dat laatste bedoelt hij niet alleen het boekenaanbod, maar ook het aantal culturele evenementen. „Daarnaast zijn er veel te weinig studieruimten. Terwijl dat juist belangrijk is. Nu pullen de studieruimtes in de bibliotheken uit, vaak zijn alle plekken bezet,” aldus

Grashoff, die benadrukt dat nog geen definitief besluit is genomen.

De wethouder is niet bang dat mensen langer moeten reizen als iedere deelgemeente slechts één eigen bibliotheek krijgt. „Het plan is dat de Bibliotheek Rotterdam samenwerkt met Brede Scholen. Op deze scholen komen kleine dependances van de bibliotheek waar ook wijkbewoners terecht kunnen.” Het gaat, aldus Grashoff, om een meerjarenplan dat langzaam moet worden ingevoerd. „Uiteindelijk wordt het netwerk aan bibliotheken fijner en groter.”

In het onderzoek wordt verder groen licht gegeven voor een verzelfstandiging van de Bibliotheek Rotterdam. Dat zou betekenen dat het een onafhankelijke stichting wordt die subsidie krijgt van de gemeente, zoals in de meeste gemeenten al het geval is. Hierover wordt nog gesproken met de ondernemingsraad en andere betrokkenen.



LIGPLAATSCONTRACT – Leuvehaven

1. Datum contract en contractnummer: Datum: 03/12/2008 Contractnummer: 12890.67		2. Verhuurder Stichting Haven- en Scheepvaartmuseum Postbus 21191 3001 AD Rotterdam Inschrijfnummer KvK Rotterdam: 24340371	
3. Huurder (art. 3.5.2. en 8.2 Alg. Vw. Ligpl. 25-10-2001) Naam: Telefoon mobiel: Emailadres:			
4. Schip (art. 8.2 Alg. Vw. Ligpl. 25-10-2001) Scheepsnaam: Rival Brandmerk: 1555 B DORD 1929 Naam eigenaar: Scheepstype: Sleepschip Dordtmunder		Diepgang: .. Lengte: 66,95m. Breedte: 8.13. Oppervlakte: 543,49m ²	
5. Verzekering schip (art. 4 en Alg. Vw. Ligpl. 25-10-2001) Naam verzekeringsmij (en): .. Polis-/certificaatnr(s): ..			
6. Haven waarin ligplaats is gelegen (art. 6 Alg. Vw Ligpl. 25-10-2001) Leuvehaven			

7. Contractperiode

Aanvangsdatum contract: 15 januari 2009

Einddatum contract: 15 juni 2009

Na de eerste periode van 6 maanden zal bij akkoordbevinding van de Commissie Van Advies (CVA), de ligplaatsovereenkomst telkens stilzwijgend worden verlengd voor een periode van één jaar (telkens beginnend op 01/01 en eindigend op 31/12), tenzij de ligplaatsovereenkomst uiterlijk twee maanden voor afloop van de huurperiode middels aangetekend schrijven door een van de contractspartijen wordt opgezegd

8. Tarief liggeld en borg (art. 2.5 Alg. Vw Ligpl. 25-10-2001)

Zie bijlage: tarieven liggelden

Abonnement: ja ☐ nee ☒

9. Voorwaarden Cie van Advies (art. 2.3 Alg. Vw. Ligpl. 25-10-2001)

☐ Geen opmerkingen

☐ Zie bijlage

10. Bijzondere voorwaarden

☐ Geen opmerkingen

☐ Zie bijlage

11. Veiligheidseisen

Schip voldoet aan veiligheidseisen: ☒ ja ☐ nee

Zie eigenverklaring eigenaar : veiligheidseisen

Op de rechtsverhouding tussen het Havenmuseum en de Huurder zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden Ligplaatsen Havenmuseum 2001. De Huurder verklaart dat het Havenmuseum de tekst van de genoemde voorwaarden voor of bij het sluiten van deze overeenkomst aan de Huurder ter hand heeft gesteld. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2.4 en 2.5 van de Algemene Voorwaarden Ligplaatsen Havenmuseum 2001 behoudt het Havenmuseum zich het recht voor de tarieven van het liggeld en van de overige door de Havenmuseum geleverde goederen en diensten (o.m. water en energie) alsmede de tekst van de Algemene Voorwaarden Ligplaatsen van tijd tot tijd te wijzigen.

Handtekening Havenmuseum:

Handtekening huurder:

Naam (blokletters)

Naam (blokletters):

Datum 6-1-09

Datum 5-1-2009



Bezoekadres | Locatie Leuvehaven 50
Locatie Haringvliet 68
Postadres | Postbus 21191
3001 AD Rotterdam

Telefoon | 010 404 80 72
Fax | 010 404 95 08

E-mail | info@havenmuseum.nl
Website | www.havenmuseum.nl

**Aan alle scheepseigenaren met een ligplaats in de museumhaven van
Het Havenmuseum waarmee Het Havenmuseum een overeenkomst heeft**

Onze ref.: DH.Id/367

Betreft: beheer Museumhavens

Rotterdam, 20 december 2012

Geachte mevrouw, mijnheer,

Zoals u wellicht heeft vernomen maakt Het Havenmuseum een reorganisatie door om deel uit te gaan maken van een grotere museale organisatie. In deze grotere museale organisatie zullen de verschillende delen zijn ondergebracht in zelfstandige rechtspersonen.

Over de definitieve vorm van deze organisatie wordt nog overleg gevoerd met de Gemeente Rotterdam, Maritiem Museum Rotterdam en andere belangrijke stakeholders.

Met vertegenwoordigers van de scheepseigenaren vindt overleg plaats over de wijze waarop de Museumhavens in deze organisatie worden opgenomen.

Vooruitlopend op de definitieve resultaten van dit overleg zal Het Havenmuseum het beheer van de Museumhavens per 1 januari a.s. onderbrengen in een nieuw opgerichte, aan Het Havenmuseum gelieerde stichting, de "Stichting Erfgoedhavens Rotterdam". Deze stichting zal vallen onder dezelfde Raad van Toezicht als Het Havenmuseum.

In de oprichtings- en opstartfase is [redacted] gevraagd tot 1 juli volgend jaar, naast ondergetekende, directeur ad interim te zijn van de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam.

Dik zal, om de verantwoordelijkheden zuiver te houden, voor die periode terugtreden als lid van de Raad van Toezicht.

De Stichting Erfgoedhavens Rotterdam is gevestigd Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam. De Stichting Erfgoedhavens Rotterdam neemt alle rechten en plichten ten aanzien van het havenbeheer onverkort over van Het Havenmuseum.

Alle overeenkomsten en afspraken tussen de scheepseigenaren en Het Havenmuseum zullen dan ook onverkort door de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam worden gerespecteerd en nageleefd.

Per 1 januari a.s. ontvangt u alle correspondentie inzake uw ligplaatsovereenkomst van de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam.

Wij vertrouwen op uw medewerking in deze. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of met [redacted]

Vriendelijke groet,

[redacted]

directeur Het Havenmuseum

HET
HAVENMUSEUM

Aan de eigenaren van schepen in de havens voorheen
vallend onder het beheer van Het Havenmuseum

Rotterdam, 8 februari 2013

Geachte scheepseigenaar,

Zoals aan u kenbaar gemaakt in de brief van Het Havenmuseum d.d. 20 december 2012 is het beheer van uw ligplaats en daarmee de overeenkomst die u heeft met Het Havenmuseum inzake die ligplaats, overgenomen door de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam.

Binnen afzienbare tijd zal u dan ook van deze stichting de factuur ontvangen voor het liggeld voor het jaar 2013 en voor de overige diensten die u voorheen afnam van Het Havenmuseum die nu door de stichting Erfgoedhavens Rotterdam van Het Havenmuseum zijn overgenomen zoals o.a. levering van elektriciteit, water vuilafvoer, Wifi etc.

Om een juiste facturatie en snelle administratieve verwerking mogelijk te maken zijn uw gegevens in een nieuw administratief systeem opgenomen. Bijgaand treft u een overzicht van ons bekende gegevens. Wij vragen u deze te controleren en eventuele onjuistheden en aanvullingen aan ons kenbaar te maken.

Wij hebben een voorkeur voor automatische incasso van de facturen en verzoeken daarom bijgaande kaart in te vullen en op te sturen. Van de eventueel eerder afgegeven machtiging aan Het Havenmuseum voor incasso bij de ING bank kunnen wij geen gebruik maken.

Een voordeel van automatische incasso voor u is dat het liggeld in 4 termijnen wordt geïncasseerd.

Ook willen wij als Erfgoedhavens Rotterdam bij voorkeur digitaal communiceren en factureren. Zonder tegenbericht gaan wij ervan uit dat u hiermee kunt instemmen. Wilt u ons laten weten op welk e-mailadres u die communicatie wilt laten lopen?

In verband met het al dan niet berekenen van BTW op de liggeldfactuur is het noodzakelijk te weten of u in het bevolkingsregister bent ingeschreven op uw schip in een van onze havens en verzoeken u binnen 14 dagen een kopie van die inschrijving toe te sturen. Indien wij hierover niet beschikken zal er BTW worden berekend.

U kunt het uittreksel digitaal aanvragen met uw DigiD via www.rotterdam.nl/mijnloket. Vraag een uittreksel van persoonsgegevens (GBA) aan (bewijs van inschrijving (kosten € 5,80). Een niet digitale aanvraag kost het dubbele.

Verstuurd RC-C2-13

From:
Subject: Verplaatsen van de Rival
Date: 25 Aug 2013 16:28
To:

Geachte meneer

Gisteren vertelde dat u van plan bent de Rival te verplaatsen naar de achterkant van het Inntel Hotel. heeft u intussen hierover gebeeld en er zal een gesprek plaatsvinden volgende week.

Wij vertrekken op 3 September om mijn vader in Amerika te bezoeken en aangezien er weinig tijd is, heb ik besloten u te schrijven om ons standpunt hierover duidelijk te maken.

De Rival is vanwege de oude constructie zeer inbraak gevoelig. In Amsterdam is er twee keer ingebroken. Om deze reden hebben wij een alarm en een camera geïnstalleerd. De alarm, camera, en licht schakelaars zijn afhankelijk van elektriciteit. De camera werkt via internet. Er is geen tijd om deze aansluitingen te veranderen. Wij vertrekken in enkele dagen en de Rival kan om deze reden nu niet verplaatst worden.

Sowieso moet altijd aanwezig zijn als het schip verplaatst wordt, want alleen weet hoe het schip werkt. Wij zijn diegene die de gevolgen moeten dragen als de Rival beschadigd raakt door ondeskundige handeling.

De ligplaats achter het Inntel Hotel is niet geschikt als afmeerplaats voor de Rival. Vanwege de ligging van de Nieuwe Leuvebrug zouden wij heel dicht bij de kant moeten aanmeren. Ook zitten er twee knikken in de kant waardoor wij niet plat tegen de kant kunnen leggen. Je ligt dus met de kont en kop van het schip tegen de kant aan. Je kunt er wel auto banden bij hangen, maar door de beweging van het schip op het water en het getij, blijven auto banden niet goed op hen plek tussen de ronding van het schip en de kant. Ook zullen de touwen waar de auto banden aan hangen hierdoor snel breken. De kont en/of kop van de Rival zal dan over de kant heen schuren met alle gevolgen van dien.

Het is ook geen veilig plek. Als wij zo dicht bij de kant liggen zal het kinderspel zijn om op het schip te komen. Niet alleen de woning maar ook de ruimen zijn dan makkelijk toegankelijk voor iemand met slechte intenties. Ook neemt de kans op vandalisme toe. Een van ons zou altijd op het schip moeten zijn om dat het schip niet goed afgemeerd is en om de veiligheid te waarborgen.

Deze ligplaats is ook geen geschikte woonplek voor ons. De containers met afval van het Hotel staan daar. Ik loop er regelmatig langs en op sommige dagen is de stank ondraaglijk. Ik denk dat wij problemen zullen krijgen met muizen, ratten, en vliegen zo dicht bij de vuilniscontainers. Er zijn ook twee grote elektra motoren op die zelfde plaats die continue een zoemend geluid maken.

Ik heb met de restaurant manager van het Inntel Hotel gesproken en hij zij dat er volgende jaar een uitgebreid terras komt. Onze woning zou dan tegenover de terras liggen. Een terras nog geen vijf meters van de keuken en woonkamer zal toch voor veel overlast zorgen in de vorm van lawaai en een gebrek aan privacy. En andersom, liggen wij met onze woning paal tegenover de vuilnis containers, de zoemende elektra motoren, en onder de brug waar het verkeer dag en nacht over heen raast.

Als de geplande aanlegsteiger komt moeten wij weer verplaatsen en waar gaan wij dan naartoe? Om iedere keer opnieuw verplaatst te worden zonder dat wij wetten waar wij uiteindelijk terecht komen zorgt voor veel stress en onzekerheid.

In het verleden hebben wij de mogelijkheid besproken dat wij een ligplaats zouden krijgen tegenover de ondergrondse parkeerplaats aan de Terwenakkerstraat. had het daar nog over met een paar weken geleden. Dat vinden wij een goede plek voor het schip.

Er is onvoldoende tijd om de nodige voorbereidingen te treffen voor en verplaatsing. De plek achter het Inntel Hotel is niet geschikt als ligplaats voor de Rival. Om deze redenen kunnen wij niet instemmen met het verplaatsen van de schip. Wij zijn best wel bereid om op een andere plek te liggen, maar die plek moet wel geschikt zijn voor het schip en voor ons woongenot.

Met vriendelijke groet,



Aan de eigenaren, bewoners en gebruikers
van schepen in de binnenstadshavens

Geachte mevrouw, mijnheer,

Begin 2013 heeft het College van B&W ingestemd met de verhuring van de binnenstadshavens aan de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam. Begin december 2013 is het huurcontract getekend.

Met deze brief wil ik u hierover inlichten

De startdatum van de huurovereenkomst tussen de gemeente Rotterdam en de stichting Erfgoedhavens is 1 januari 2014. Erfgoedhavens zal vanaf dat moment voor eigen rekening en risico de binnenstadshavens gaan exploiteren. Dat houdt onder andere in dat Erfgoedhavens verantwoordelijk is voor de verhuur van alle ligplaatsen, het schoonhouden van deze havens en het onderhoud het havenmeubilair (reparaties c.q. vervanging van aanlegsteigers, meerpalen e.d.). Het gaat om de volgende havens: Leuvehaven, Wijnhaven, Bierhaven, Rederijhaven, Scheepmakershaven, Oudehaven, Haringvliet, Boerengat en Buizengat

Het beheer en onderhoud van de kades, bruggen in de binnenstadshavens en de remmingswerken die daarbij horen gaan niet over naar de stichting. Deze taken blijven in beheer bij het cluster Stadsbeheer. Stadsbeheer zal namens de gemeente de binnenstadshavens in 2014 (en 2015) op diepte brengen waarna deze verantwoordelijkheid in de toekomst ook over zal gaan naar Erfgoedhavens.

U heeft met uw schip een ligplaats gekozen in één van de binnenstadshavens. Een voorwaarde voor het liggen in deze havens is dat alle schepen een overeenkomst afsluiten met de Erfgoedhavens. Eigenaren van schepen die geen ligplaats in de betreffende havens wensen of die aan deze uitnodiging geen gehoor geven zullen worden gevraagd hun schip uit de betreffende havens te verwijderen en elders een ligplaats te kiezen.



Voor liggers die al een overeenkomst hebben met de Erfgoedhavens (voorheen het Havenmuseum) verandert er niets. Voor de overige liggers geldt, dat Erfgoedhavens met de eigenaren van deze schepen binnenkort een afspraak wil maken (ook als zij al beschikken over een ligplaatsvergunning). Eigenaren van schepen die nog geen overeenkomst hebben met Erfgoedhavens en in de binnenstadshavens een ligplaats willen blijven innemen worden daarom gevraagd per e-mail contact op te nemen met de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam

Telefoonnummer:

e-mailadres: info@erfgoedhavensrotterdam.nl



Met vriendelijke groet,

Mr. P. Verspui MBA

Directeur Vastgoed

Stadsontwikkeling

Stichting Erfgoedhavens Rotterdam

Haringvliet 68
3011 TG Rotterdam

010 411 52 51
info@erfgoedhavensrotterdam.nl
KvK 56695578

Aan de ligplaatshouders in de Leuehaven,
van de schepen de Finland, Samojedskaja,
Helena, Res Nova en Rival

Datum: **24 december 2013**
Kenmerk: **ld/113**
Betreft: **beheer Leuehaven**

Beste ligplaatshouder,

Eind vorig jaar heeft u een brief ontvangen over de overdracht van het beheer van de havens van Het Havenmuseum naar de stichting Erfgoedhavens Rotterdam.

De facturen voor het liggeld en het stroomverbruik heeft u in 2013 dan ook van deze stichting ontvangen.

Inmiddels zijn er tussen de stichting Erfgoedhavens Rotterdam en Het Havenmuseum verdere afspraken gemaakt. De ligplaatsen in de Leuehaven vallen met ingang van 1 januari 2014 onder Het Havenmuseum, omdat Het Havenmuseum een afgebakend gebied huurt.

Uw dossier wordt door ons aan Het Havenmuseum overgedragen. Overeenkomsten en afspraken tussen u en de stichting Erfgoedhavens Rotterdam zullen onverkort door Het Havenmuseum worden gerespecteerd en nageleefd.

U ontvangt in januari nog een factuur voor het elektraverbruik in de periode tot en met 31 december 2013 van Erfgoedhavens Rotterdam. Alle andere correspondentie inzake uw ligplaatsovereenkomst ontvangt u per 1 januari 2014 weer van Het Havenmuseum.

De contactpersoon inzake de liggerszaken bij Het Havenmuseum is bereikbaar via e-mail: administratie@havenmuseum.nl, telefoon

Met vriendelijke groet,

directeur stichting Erfgoedhavens Rotterdam

Datum: 17 oktober 2014
Onderwerp: Beëindiging contract sleepschip Rival

Geachte heer ,

Vooruitlopend op de fusie van Het Havenmuseum en het MMR per 1-1-2015 treden beide partijen sinds september jongstleden op onder de gezamenlijke naam Maritiem Museum Rotterdam. Strikt formeel krijgt u deze brief uit naam van Het Havenmuseum.

Met de fusie per 1-1-2015 zal het nieuwe Maritiem Museum Rotterdam haar buitengebied op basis van haar visie opnieuw in gaan richten.

In het verleden is enkele malen sprake geweest van het verplaatsen of eventueel verplaatsen van het schip de Rival, dit mede vanwege de afmetingen van het schip.

Binnen het gebied wat onder het beheer valt van Maritiem Museum/ Havenmuseum zal per 1-1-2015 geen plek meer beschikbaar zijn voor het schip de Rival.

Daarom zeggen wij u ligplaats per 1-1- 2015 op.

Na overleg met de stichting Erfgoedhavens Rotterdam, kan ik u meedelen dat deze voor u eventueel een alternatieve ligplaats beschikbaar heeft. Mocht u daar gebruik van willen maken dan kunt u contact opnemen met deze stichting:

Stichting Erfgoedhavens Rotterdam

Tel: of info@erfgoedhavensrotterdam.nl

Adres: Haringvliet 68 3011TG Rotterdam.

Met vriendelijke groet,

Namens Het Havenmuseum

Rotterdam 14 juli 2015
Onderwerp beeindiging ligplaats "Rival"
Kenmerk 7721/010.06/TV

Geachte mevrouw

De Stichting Maritiem Museum Rotterdam is de rechtsopvolger van de Stichting Haven- en Scheepvaartmuseum, voorheen gevestigd te Rotterdam. U hebt een ligplaatsovereenkomst met het Haven- en Scheepvaartmuseum. Deze overeenkomst is door de fusie overgegaan naar het Maritiem Museum.

Het Maritiem Museum Rotterdam is bezig het buitengebied in de Leuvehaven opnieuw in te richten. Er is daarin geen plaats meer voor uw schip de "Rival". Om die reden zullen wij de ligplaatsovereenkomst per 31 december 2015 niet meer verlengen en zeggen deze ingevolge artikel 7 van de overeenkomst daarom per die datum op. Op 31 december 2015 moet de ligplaats ontruimd zijn en in ontruimde staat aan ons ter beschikking worden gesteld.

Uw schip ligt gedeeltelijk in een deel van de havens dat beheerd wordt door de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam. Deze beëindiging geschiedt voor zover nodig mede namens en in opdracht van de Stichting Erfgoedhavens Rotterdam.

De stichting Erfgoedhavens Rotterdam beheert de binnenstadshavens. Wij raden u aan met deze stichting contact op te nemen als u in aanmerking wilt komen voor een ligplaats elders in de binnenstad van Rotterdam. De contactgegevens zijn:

stichting Erfgoedhavens Rotterdam
Haringvliet 68 – 3011 TG Rotterdam
e info@erfgoedhavensrotterdam.nl
t 010 411 52 51

Wij verzoeken u uiterlijk op 1 augustus aanstaande te bevestigen dat u de ligplaats uiterlijk op 31 december 2015 ontruimd zult hebben en in ontruimde staat aan ons ter beschikking zult stellen.

In afwachting van uw reactie,

met vriendelijke groet,

zakelijk directeur a.i.

Verzonden per gewone post, aangetekend en per e-mail

Van:
Verzonden: donderdag 27 augustus 2015 13:46
Aan:
CC:
Onderwerp: RE: MMR/Erfgoedhavens

Geachte collega,

Eerlijk gezegd bevreemdt mij uw onderstaande mail. De heer [redacted] is in loondienst bij het MMR; hij is verantwoordelijk voor operationele zaken buiten en daarmee ook voor de kwestie Hoek/Ijas. Als directeur van de Stichting Erfgoedhavens die de omliggende havens beheert is hij verder ook de sleutel tot een mogelijke oplossing. De weigering om met de heer Schuddeboom te spreken is op geen enkele manier gemotiveerd en wat u met 'dubieuze rol' bedoelt ontgaat mij. Ik heb de indruk dat er sprake is van een eenzijdige persoonlijke vete van uw cliënten tegen de heer [redacted] die overigens naar mijn stellige overtuiging geheel ongegrond is. Zeker in dat kader is het ook in het belang van uw cliënten om weer 'on speaking terms' te geraken met de heer [redacted], zij hebben nu eenmaal met hem te maken uit hoofde van zijn functie bij MMR. Een bespreking in zijn aanwezigheid is daarom de kortste route naar een duurzame oplossing.

De heer [redacted] is degene die inhoudelijk over dit dossier gaat namens het MMR. Een bespreking buiten zijn aanwezigheid is voor cliënte niet acceptabel.

Graag verneem ik uiterlijk vanmiddag om 17:00 van u of de afspraak morgenochtend doorgaat. Zo niet, dan worden gerechtelijke stappen waarschijnlijk onvermijdelijk.

Met vriendelijke groet,

Advocaat Bouw- en Aanbestedingsrecht

Telefoon: +31 78 633 11 38
velthuizen@tenholternoodam.nl
[Download vCard](#) (.vcf file)

Kantoor Dordrecht
Burg. de Raadsingel 93b
3311 JG Dordrecht

Mobiel:
Fax: +31 78 613 01 71

www.tenholternoodam.nl

<ATT00001.jpg>

<ATT00002.png> Bezoek ons [Aanbestedingsblog](#) en schrijf je in voor de nieuwsbrief!

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 27 augustus 2015 11:49
Aan: [redacted]
CC:
Onderwerp: FW: MMR/Erfgoedhavens

Geachte confrère,

Graag verwijst ik naar uw onderstaande bericht. Op verzoek van mijn collega, mevrouw mr. [redacted], bericht ik u als volgt.

Cliënten stemmen niet in met een bespreking waarbij (naast u) uitsluitend de heer [redacted] aanwezig is. De heer [redacted] is geen partij bij de tussen partijen vigerende ligplaatsovereenkomst. Hij is volgens de gegevens in de Kamer van Koophandel geen bestuurder van het Maritiem Museum Rotterdam. Cliënten hebben derhalve niets met hem van doen. Gelet op zijn dubieuze rol in het geheel hebben cliënten er geen vertrouwen in dat er een voor hen bevredigende oplossing zal worden bereikt wanneer de heer [redacted] bij het gesprek aanwezig is.

Cliënten wensen dan ook een bespreking waarbij ofwel de heer [redacted] ofwel de heer [redacted] vrij aanwezig is en zij houden zich volledig beschikbaar voor een bespreking, op welk tijdstip of welke plaats dan ook. Graag verzoek ik u dan ook mij enkele tijdstippen door te geven waarop één van de heren beschikbaar is. Uiteraard moet dit ook in de agenda van mr. [redacted] passen, maar zij zal daarin proberen zo flexibel mogelijk te zijn. Indien dat voor uw cliënten makkelijker is kan de bespreking eventueel in het Maritiem Museum plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: woensdag 24 juni 2015 12:23
Aan: Iedereen (mail)
Onderwerp: Spraakwater juli 2015

Dit is de interne nieuwsbrief van het Maritiem Museum Rotterdam voor medewerkers en vrijwilligers.
Kun je deze mail niet goed lezen? Bekijk dan de [webversie](#).



EERSTE FASE BRUISENDE MUSEUMHAVEN BIJNA GEREED!



KOM JE OOK?



Zomerfeest op 28 juni

Op zondag 28 juni geven we een Zomerfeest met een spetterend voorproefje van alle activiteiten, op en om het water, die we deze zomer bieden. Om 11:30u ontvangen we relaties, pers en financiers en houdt wethouder Schneider een

De herinrichting van de Maritiem Museum Haven

1 We hebben opgeruimd, schoongemaakt, groenvoorziening aangelegd, de publieksbegeleiding is verbeterd door extra bebording, de doorgang vanuit de Witte de Withstraat is verbeterd met het verleggen van de brug. De tijdelijke gastenstelger voor bijzondere schepen is inmiddels in gebruik, er ligt een "flying carpet" waar bezoekers even kunnen ontspannen, er staat een mooi activiteitenprogramma klaar voor jong en oud en er zijn diverse vaaractiviteiten. We hebben afgelopen maanden keihard gewerkt en het resultaat mag er zijn. Op zondag 28 juni tijdens ons Zomerfeest presenteren we de museumhaven en ons zomerprogramma aan gemeente, relaties, pers en publiek.

2 De tweede fase? Dat betreft de realisatie van een nieuw informatiesysteem in 2016 en is inmiddels in volle gang. We bedanken iedereen voor zijn bijdrage en kijken met veel plezier uit naar de reacties van onze bezoekers.

Directie Maritiem Museum Rotterdam

VERANDERINGEN OP DIRECTIENIVEAU



Rein stapt uit directie, Tjeerd blijft langer a.i.

3 In het kader van de verdere afbouw van de taken van Rein, heeft hij besloten te stoppen met zijn rol als Operationeel directeur en is daarmee met ingang van heden geen lid meer van het MT. Hij geeft hierbij ook Josefen de ruimte om verder haar verantwoordelijkheden te nemen als Hoofd Operationele. Voor 2,5 dagen per week zal Rein met zijn vele kennis en ervaring nog wel ondersteuning geven bij diverse dossiers. Voor de rest van de week blijft Rein werken voor de Stichting Erfgoed Havens. Met Tjeerd was afgesproken dat hij voor zes maanden de rol van Zakelijk directeur zou vervullen en in het najaar zou worden opgevolgd door een nieuwe, vaste Zakelijk directeur. In overleg met de Raad van Toezicht is echter de procedure voor het zoeken naar een nieuwe kandidaat uitgesteld. De cyclus voor de nieuwe Cultuurplanperiode is namelijk door de Gemeente ook uitgesteld, wat betekent dat wij

welkomstwoord. Om 11:45u is er een modeshow van studenten van de Willem de Kooning Academie die zich hebben laten inspireren door onze nieuwe expo 'Vette Visserstruiken' en om 12:30u starten we voor het eerst de Bolnes scheepsmotor. Personeel en vrijwilligers zijn van harte welkom, met gezin, en krijgen gratis entree. Ajb wel even langs de balie om je vrijkaartjes op te halen.

NIEUW PARKEERBELEID



Per direct

Bij onze ambitie om de museumhaven te ontwikkelen tot een prettige verblijfplaats passen geen geparkeerde auto's, fietsen of brommers. Daarom hebben we een nieuw parkeerbeleid en wordt het terrein autovrij. Voor fietsers komt een alternatieve fietsenstalling. We rekenen op jullie medewerking.

Heb je een vraag?
Bespreek het met Josefen
Almekinders

AGENDA

75%

Zoom

≡

Voeg categorie toe

Draaitabel

+

Voeg in

Tabel

Diagram

Tekst

Vorm

Media

Opmerking

Naamloos

Naamloos

Deel

Opmaak

Organiseer

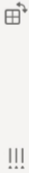
+

	A	B	C	D	E	F	G
	OP-2014-2023-Noord-OPS SNN OP-2014-2023-Oost-PROJ- NIZO Food Research B.V. OP-2014-2023-Oost-PROJ- Ontwikkelingsmaatschappij ON+ Koolstofarm	Correcties OP prioriteit 2 EGGcited ION+ low carbon		EFRO EFRO EFRO	Samenwerkingsverband N OP Oost OP Oost	Verantwoording Operationeel Programma Met het project "EGGcited" willen de partners uit gebruik biergist ewitten en vezels halen. Men wil deze gebruiken ter vervanging van ei-wit, melkewit en andere dierlijk eiwit in de voedingsmiddelenindustrie. Met dit initiatief wordt een deel van het beschikbare EFRO-budget voor Gelderland (ca. 11%) roloverlend ingezet door geld in de vorm van leningen te verstrekken.	In de versnelling aan worden in voor verschillende breed scala van ondernemingen middelen financieren worden aanvullende binnen deze markt zal aan concentreren om kwaliteitsverbetering en innovatie te stimuleren.
581	OP-2014-2023-Noord-OPS SEM Energy B.V.	H2OPE AD BIO		EFRO	Samenwerkingsverband N		
582	OP-2014-2023-West-KVW- Doser IP	IBE certificate program		REACT-EU	Kansen voor West II		Een samenwerkingsverband van 12 organisaties ontwikkelt schone en toekomstbestendige mobiliteitsconcepten voor weg- en watertransport. Dit gebeurt door bestaande mobiele voertuigen duurzamer te behouden en te onderhouden.
583	OP-2014-2023-West-KVW- Mobiel Erfgoed Centrum	Clean & Future proof mobi			Kansen voor West II		Er komen zeven prototypes en een valorisatie kennisportaal voor het MKB. Het project levert daarmee een concrete bijdrage aan het ontwikkelen van crossovers tussen chemie, energie en high-tech / smart industries. De samenwerking met keuring
584	OP-2014-2023-Oost-PROJ- Demcon	Mobiel Dispensieplatform		EFRO	OP Oost		In het MobilUM-project wordt een Mobiel Dispensieplatform voor microbelletjes ontwikkeld.
585	OP-2014-2023-Oost-PROJ- Eco-Dryer Systems BV	Ontwikkeling software Eco Development software		EFRO	OP Oost		Het project is onderdeel van een experimenteel ontwikkelingsproject gericht op een duurzame wasdroger. Ten opzichte van gangbare wasdrogers levert deze Ecoswasdroger substantiële bijdrage op het gebied van ecologische duurzaamheid. Door Koersmix halfverharding te combineren met het Permavold® Capillaire Irrigatie Systeem (PCS) kan een optimaal voordeel behaald worden, omdat het PCS-systeem in staat is de Koersmix vochtig te houden. De Koersmix halfverharding zal het reg
586							Met deze innovatie willen we het volgende bereiken: 1. Hooswater bergen; 2. Vertraagd infiltreren; 3. Het riool ontlasten; 4. De omgeving koelen. De halfverhardingen van Koers onderscheiden zich duidelijk in de markt door hun unieke samenstellingen, CO2 neutrale productiewijze en klimaatvriendelijke eigenschappen. Met de ontwikkeling en productie van halfverhardingen heeft Koers al me De PCS-systeem bestaat uit units die ingepakt zijn met folie, zodat deze water vast kunnen houden. Overstollig regenwater, dat normaal gesproken in de bodem wordt afgevoerd/geïnfiltreerd, wordt tijdelijk opgeslagen. Een tweed aan water zal via een Producten van vezelversterkt thermohardend composiet (polyester of epoxy's) zoals windmolenpropellerbladen, boten, interieurs van treinen en autobussen zijn aan het einde van hun levensduur door hun geringe samentstelling moeilijk te re Door Covid crisis heeft de opschalning vraging opgelopen en hebben investeerders afgetaakt. Doel van het project is de doornutwerking van een fractioneringstechnologie van TRL6 naar TRL8. De fractioneringstechnologie verkleint de polyester delen tot een zodanige grootte, dat deze direct in nieuwe producten kan worden toegepast, ma De innovatie van het project is tweeledig: 1. De technologie Bestaande shreddertechnieken resulteren in grote grove fracties die niet bruikbaar zijn. De CBC techniek resulteert in zodanig kleine fracties dat deze goed bruikbaar zijn in nieuwe producten, ook in producten die constructieve ste 2. De leten, waarin alle partijen zijn betrokken, van aanlevering (NS, VDL, Polytec), Logistiek (Rhenus), Logistiek (Rhenus), Rapid Asfalt-BAM, etc.). Om onze klimaatdoelstellingen te kunnen halen, moet duurzame opwek en de inzet van klimaatneutrale energiedragers in de mobiliteit, bouw/infra etc. de komende jaren flink worden opgeschaald. Sociale duurzaamheid is de kern van de projecten van JINC. JINC vindt dat iedere leerling een eerlijke kans verdient op de arbeidsmarkt; sociale participatie is van essentieel belang. Want ieder talent tellt. Drones worden meer en meer onderdeel worden van onze maatschappij. Met de mogelijkheid om met drones buiten het zicht van een piloot te kunnen en mogen vliegen (ook wel Beyond Visual Line Of Sight of BVLOS-vliegen genoemd), zal het aan Door BVLOS-vliegen kan in tal van sectoren sneller, beter, veiliger en efficiënter gewerkt worden. Denk bijvoorbeeld aan de inspectie van windmolens op de Noordzee, hoogspanningsmasten of dijken, voor speedeizend transport van medische goeder De drone-industrie wordt in snel tempo volwassen en de groei cijfers zijn – met meer dan 10% op wereldwijd, Europees en Nederlands niveau - significant. Een groeiend aantal bedrijven, zowel startups, scale-ups als meer gevestigde bedrijven, zal De realisatie van de door de sector gewenste BVLOS-vliegcorridor door Unmanned Valley en diens projectpartners betekent de realisatie van een unieke testmogelijkheid in Nederland. Absoluut uniek aan Unmanned Valley's BVLOS-case is het mogel De BVLOS-vliegcorridor die Unmanned Valley en diens projectpartners voor ogen hebben, vergroot het onderscheidend vermogen van Unmanned Valley ten opzichte van andere drone- en testvedergereleerde initiatieven en fieldlabs in Nederland. Het consortium – Unmanned Valley, de MKB-bedrijven AirHub, DECK180, Robin Radar Systems; de gemeente Katwijk; TU Delft; Rijkswaterstaatbeheer – hebben gefundeerde redenen om mee te werken en/of middelen om de BVLOS Unmanned Valley is op weg om, na de EFRO-periode, blijvend uit te groeien tot een succesvol fieldlab met mooie snelgroeiende hightech sensor-based bedrijven, die een positieve impuls leveren aan de innovatiekracht en hoogwaardige technische Meer dan 80 procent (van het budget) van het project om een BVLOS-corridor van Unmanned Valley naar zee te realiseren, wordt uitgevoerd met en door MKB-bedrijven. Dit project biedt hen de kans om oplossingen uit te ontwikkelen en "markt r Het BVLOS-project sluit aan op de digitale transitie (ontbemand vliegen, met minder menskracht inspecties uitvoeren, toepassing van kunstmatige intelligentie in vliegrotes en vermindering van botsingen) en is een opmaat naar groen. Immers, drones Voor het ontwikkelen van een BVLOS-vliegcorridor van Unmanned Valley naar zee wordt een subsidie aangevraagd van € 700.000. Een subsidie vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (ERDF) betekent dat de corridor versneld ontwik
587	OP-2014-2023-West-KVW- Circular Recycling Company OP-2014-2023-Oost-PROJ- H2-GO B.V.	Verwerking vezelversterkte fiber-reinforced thermo bi H2ssensepoort Demo @ I H2sensepoort Demo @ I REACT-EU Kiezen voor Kansen (v/h O Choose Opportunities)		REACT-EU EFRO	Kansen voor West II OP Oost Kansen voor West II		
588	JINC						
589							
590	OP-2014-2023-West-KVW- UNIV Services B.V.	BVL0S Vliegcorridor naar zee voor UAV's		REACT-EU	Kansen voor West II		In het project 'Circular samenwerkingproject voor duurzame visweek in Oost Nederland' worden visresten, verwerkt tot hoogwaardig visvoer.
591	OP-2014-2023-Oost-PROJ- Twentse Visweeksystem	Circular samenwerkingproject Collaborative proj		EFRO	OP Oost		



Weergave 75% Zoom

Voeg categorie toe Draaitabel



Voeg in Tabel



Diagram Tekst Vorm Media Opmerking



Deel



Opmaak



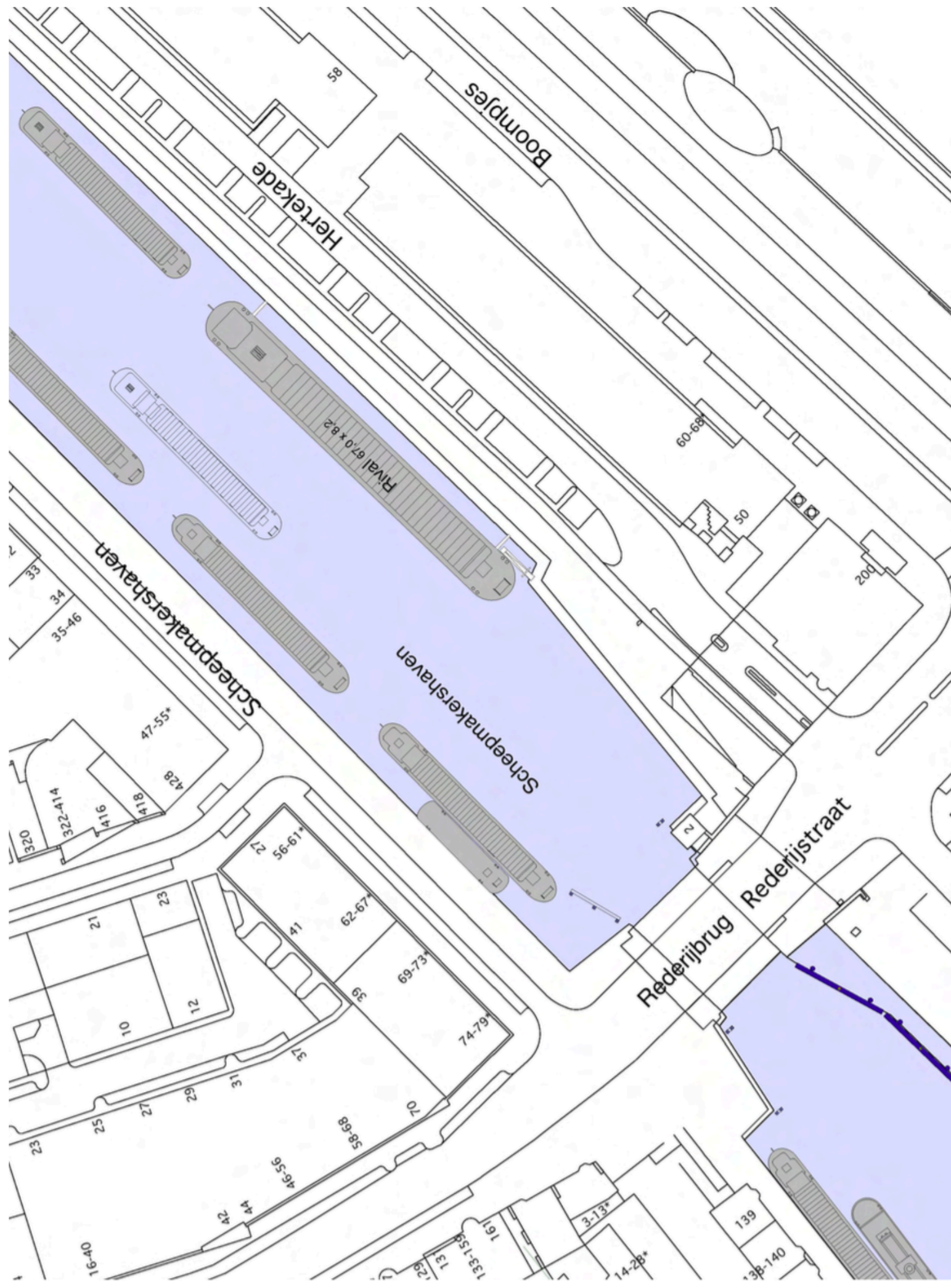
Organiseer

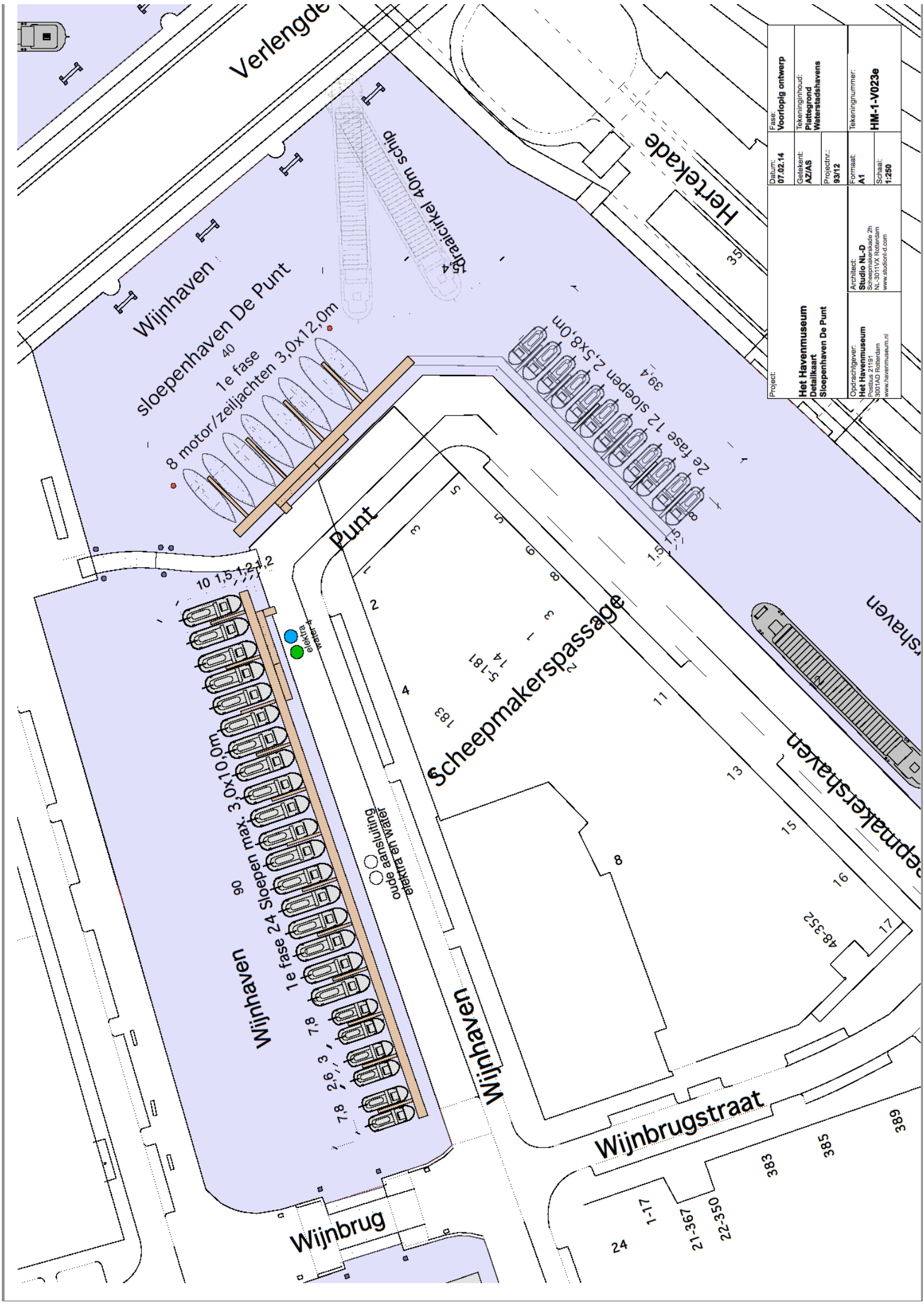


Worksheet

	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V
578	€1				€1	34	64 9727 K8	Leonard Springelaan	15 Groningen					2020-01-01	2023-12-31
579	€1.037.543	€308.299	€1.345.842	€1.037.543	€2.691.683	35	65 6718 Z8	Kernhemweg	2 Gelderland					2021-02-02	2023-06-30
580	€1.541.850	€458.150			€2.000.000	35	56 7333 NP	Laan van Malkenschoten	40 Gelderland			Nederland		2019-09-03	2023-12-31
581	€373.767	€100.000	€594.138		€1.067.905	34	65 9561CZ	Heernbadweg	8 Groningen			Nederland		2019-12-01	2023-04-15
582	€6.000				€6.000	70	67 2312 NV	Langegracht	70 Zuid-Holland					2022-11-07	2023-11-01
583	https://www.mobieliefgoed.nl	€265.823	€2.693.501	€4.922.348	€4.922.348	40	62 3011VA	Scheepmakerschaven	15 Zuid-Holland					2015-01-01	2019-07-31
584	http://www.demcon.nl/	€126.764	€431.465	€628.653	€628.653	34	64 7521 PH	Institutenweg	25 Overijssel					2017-10-01	2019-07-31
585	http://www.ecodrynsyste	€4.059	€9.710	€19.420	€19.420	35	65 7311 DS	Zwanenweg	14 Gelderland					2015-03-01	2015-11-15
586															
587	€46.433			€46.433	€46.433	70	71 9423 PE	Rijksweg	198 Drenthe					2022-04-01	2023-11-30
588	https://am-p.nl/	€840.839	€735.165	€1.576.004	€1.576.004	70	69 4797 AM	Landpoortstraat	27 Zuid-Holland					2021-04-01	2023-10-31
589	http://www.jinc.nl/amster	€4.827.638	€3.712.362	€8.540.000	€8.540.000	50	68 8094 AS	Zuiderreestraatweg	691 Gelderland					2021-12-15	2023-12-31
			€2.081.905	€2.081.905	€416.381		1061VX	Derkindenstraat	106 Noord-Holland					2015-04-01 00:00:00	2018-10-31 00:00:00
590															
591	€416.446	€462.933	€499.825	€1.379.204	€1.379.204	70	62 2236 ZZ	Marinevliegkamp	356 Zuid-Holland					2021-07-01	2023-12-31
	€1.123.281	€340.992	€1.600.812	€3.065.086	€3.065.086	35	65 7142HN	Oostendorperdijk	21 Gelderland					2020-07-01	2023-06-30

Tekst <https://www.mobieliefgoedcentrum.nl/cleanandfutureproofmobility>





Project:		Opdrachtgever:		Architect:	
Datum: 07.02.14		Het Havenmuseum		Studio NLD	
Fase: Voorlopig ontwerp		Detailkaart		Nieuwe 2e	
Tekeninginhoud: Plattegrond		Sloepenhaven De Punt		Nl. 3011VX Rotterdam	
Tekeningnummer: HM-1-V023e				www.studio-nld.com	
Gekent: AZ/AS					
Projectnr: 93/12					
Formaat: A1					
Schaal: 1:250					

30 SEP. 2015

Van:

Verzonden: woensdag 30 september 2015 14:11

Aan: FA_OMB_Ombudsman

Onderwerp: MMR & Erfgoedhavens/Hoek en Rival

Geachte mevrouw

Dossiernummer: 2015.1341

Naam: ModH

Inzake de klacht van de heer en mevrouw tegen de gemeente Rotterdam over de ligplaats van de Rival ontving ik van cliënten, het MMR en Stichting Erfgoedhavens, uw brief van gisteren. In die brief verzoekt u om een gesprek met alle betrokkenen te laten plaatsvinden op 2 oktober a.s. Naar aanleiding van dat verzoek bericht ik u als volgt.

Zoals u bekend zijn er in deze kwestie advocaten ingeschakeld door zowel klagers als cliënten. De Gemeente Rotterdam speelt maar zijdelings een rol in deze kwestie, aangezien het gaat om een privaatrechtelijke huurovereenkomst waarin de gemeente niet betrokken is. De gemeente is eigenaar van de havens en heeft de havens verhuurd aan cliënten. De gemeente kan geen invloed uitoefenen op de individuele opzeggingen door cliënten en door haar af te sluiten overeenkomsten. Bij de (onder)huurovereenkomst van de ligplaats van is de gemeente overigens ook geen partij. Het betreft hier dan ook geen gedraging van de gemeente of een gemeentelijke organisatie waarover wordt geklaagd, maar een gedraging van cliënten, en dat zijn privaatrechtelijke rechtspersonen waarmee de gemeente geen verbondenheid heeft. In zoverre roept dat (primair) de vraag op of de klacht ontvankelijk is.

Wat daar ook van zij: op initiatief van beide bij de ligplaatsovereenkomst betrokken partijen heeft op 31 augustus jl. reeds een bespreking plaatsgevonden waarbij de heer mevrouw , de heer (Erfgoedhavens), de heer (MMR) en de wederzijdse advocaten aanwezig waren. Dat gesprek heeft geleid tot een principe-oplossing, namelijk een nieuwe huurovereenkomst voor voor een ligplaats aan de zuidzijde (zz) van de Scheepmakershaven. De straat die aan de zuidzijde van Scheepmakershaven grenst is de Terwenakker. U geeft in uw brief aan dat mogelijk sprake is van een vergissing in de conceptovereenkomst, dit is echter niet het geval: het gaat om dezelfde locatie: een ligplaats in de Scheepmakershaven aan de straat Terwenakker. Dit is ook zo naar klagers gecommuniceerd.

Naar aanleiding van het op de bespreking bereikte principe-akkoord heeft Erfgoedhavens een conceptovereenkomst aan (de advocaat van) toegezonden. Deze zou door de advocaat van binnen 14 dagen van commentaar worden voorzien. De commentaarpunten konden dan verder uitgewerkt en opgelost worden. Eind vorige week heeft de advocaat van laten weten meer tijd nodig te hebben voor het uitwerken van het commentaar en heeft zij aangegeven dat zij eind deze week (derhalve uiterlijk 2 oktober a.s.) met commentaar te zullen komen.

Dit betekent dus dat partijen nog volop in gesprek zijn, en dat er een oplossing ligt die alleen nog juridisch uitgewerkt moet worden. In dat kader is het voor mij de vraag wat de bedoeling is van de bijeenkomst van partijen van aanstaande vrijdag. Wat er tussen partijen nog moet gebeuren, is de uitwerking van het akkoord naar een juridische overeenkomst. Het lijkt mij niet nodig om daarvoor een bespreking in te plannen, aangezien het vooral zal gaan over hoe de afspraken juridisch geformuleerd moeten worden. Dat is iets wat de wederzijdse advocaten het beste zelfstandig in onderling overleg kunnen doen.

Met andere woorden: er is geen sprake van vastgelopen onderhandelingen; wij zijn nog in gesprek en wachten nog op commentaar van de wederpartij en zullen na ontvangst daarvan in overleg treden om tot een wederzijds acceptabele overeenkomst te komen.

Gezien de huidige stand van zaken lijkt het op dit moment nog niet nodig om een afspraak in te plannen voor een bespreking gezien het feit dat wat er nog moet plaatsvinden een discussie is over de juridische formulering van een en ander die waarschijnlijk in de details zowel klagers als mijn cliënten boven de pet gaat. Aangezien het daarnaast gaat om een discussie tussen twee professionele advocaten lijkt begeleiding van de ombudsman op dat vlak ook niet nodig.

Om deze redenen verzoek ik u de bespreking voorlopig geen doorgang te laten vinden. Blijken de onderhandelingen over een ligplaatsovereenkomst vast te lopen, dan wordt een bespreking wellicht weer opportuun.

Voor de goede orde meld ik u nog dat zowel cliënte als ikzelf aanstaande vrijdagmiddag verhinderd zijn.

Mocht u naar aanleiding van dit bericht nog vragen hebben of nader willen overleggen, dan kunt u uiteraard altijd contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,

Advocaat Bouw- en Aanbestedingsrecht

Kantoor Dordrecht
Burg. de Raadsingel 93b
3311 JG Dordrecht
Mobiel:
Fax: +31 78 613 01 71
www.tenholternoordam.nl

TEN HOLTER
/NOORDAM
advocaten



Bezoek ons [Aanbestedingsblog](#) en schrijf je in voor de nieuwsbrief!

(concept)LIGPLAATSOVEREENKOMST

1. Datum contract, debiteurnummer en categorie-indeling: Datum: 7-9-2015 Debiteurnummer: 12000043 Categorie: I	2. Verhuurder Stichting Erfgoedhavens Rotterdam Haringvliet 68 3011 TG Rotterdam Inschrijfnnummer KvK Rotterdam: 56695578
3. Ligplaatshouders Naam: Adres: Telefoon: E-mailadres:	
4. Medehuurder (indien van toepassing) Naam: Adres: Telefoon: E-mailadres:	
5. Schip Scheepsnaam: Rival Diepgang: 2,25m Brandmerk: 1555 B Dord 1929 Lengte: 66,95m Naam eigenaar: Breedte: 8,13m Scheepstype: sleepschip Dordtmunder Oppervlakte: 544,30m Schip is voorzien van een eigen voortstuwing: ☐ Ja ☒ Nee	
6. Verzekering schip Naam verzekeringsmij(en): ?? Polis-/certificaatnr(s): ?? Schip is verzekerd conform de eisen in de algemene voorwaarden: ☐ Ja ☐ Nee Verhuurder heeft een kopie van de verzekeringspolissen ontvangen: ☐ Ja ☐ Nee <i>Indien één van deze vragen met 'Nee' wordt beantwoordt, kan de overeenkomst niet worden gesloten.</i>	

7. Haven waarin ligplaats is gelegen

Haven: Scheepmakershaven zz

8. Contractperiode

Aanvangsdatum contract: 1-1-2016

Einddatum contract:

~~De eerste 6 maanden gelden als proeftermijn.~~ Bij akkoordbevinding van de ligplaatscoördinator zal de overeenkomst telkens stilzwijgend worden verlengd tot en met 31 december van het lopende kalenderjaar indien de huurperiode vóór 31 december eindigt en tot en met 31 december van het opvolgende kalenderjaar indien de huurovereenkomst op 31 december eindigt. Opzegging kan slechts schriftelijk geschieden tegen het einde van de huurperiode met inachtneming van een opzegtermijn van twee maanden.

9. Bijkomende leveringen en diensten

Door of namens Verhuurder worden de volgende bijkomende leveringen en diensten verzorgd:

<u>Levering/Dienst</u>	<u>Betalingswijze</u>	<u>ja / nee</u>
Heffing afvalverwijdering	vast bedrag per jaar	☒ ... ☐
Postbus	vast bedrag per jaar	☒ ... ☐
Aansluiting elektriciteit	vast bedrag per jaar	☒ ... ☐
Levering elektriciteit	naar verbruik jaar	☒ ... ☐
WiFi	vast bedrag per jaar	☐ ... ☐
.....		☐ ... ☐
.....		☐ ... ☐

De kosten van bijkomende leveringen en diensten worden afgerekend als aangegeven in de Algemene Voorwaarden. De tarieven voor bijkomende leveringen en diensten zijn opgenomen op het Tariefblad.

10. Tarief liggeld en borg

Tarief: conform categorie I vigerend tarieflijst

Borg: € 250

Het liggeld kan jaarlijks worden verhoogd op de wijze als aangegeven in de Algemene Voorwaarden en is afhankelijk van de Museale Status en toestand van het Schip. De tarieven zijn terug te vinden op het Tariefblad.

11. Bestemming en toestand

Het gehuurde mag uitsluitend worden gebruikt als:

- ☐ Ligplaats varend schip (bewoning niet toegestaan)
☒ Ligplaats varend schip waarop gewoond wordt
☐ Ligplaats varend schip waarop een bedrijf wordt uitgeoefend (bewoning toegestaan: ☐ Ja ☐ Nee)

Toegestane bedrijfsactiviteit:

Op dit schip is een Museale Status als bedoeld in het Ligplaatsbeleid van toepassing

- ☒ Ja
☐ Nee

Zo ja: **Beschrijving toestand van het schip of restauratieplan** inclusief termijnen als bijlage bijvoegen.

Ligplaatshouder dient zich te houden aan de eisen voor de Museale Status in het Ligplaatsbeleid

Indien huurder een restauratieplan heeft ingediend: Huurder verklaart zich te zullen houden aan het door hem op(datum) ingediende restauratieplan.

Komt bij toestemming eigenaren over uit dossier bij Maritiem Museum ??

Voorwaarden en opmerkingen Commissie van Advies:

- ☐ Geen opmerkingen
☐ Zie bijlage

12. Bijzondere voorwaarden

- ☐ Geen opmerkingen
☐ Zie art. 14 Overige bepalingen en afspraken

13. Veiligheid

Schip voldoet aan de eisen uit het Veiligheidsreglement: ☐ Ja ☐ Nee

Verhuurder heeft Eigen Verklaring Veiligheid ontvangen: ☐ Ja ☐ Nee

Indien één van deze vragen met 'Nee' wordt beantwoord, kan de overeenkomst niet worden gesloten.

14. Overige bepalingen en afspraken

Handtekening stichting Erfgoedhavens Rotterdam: Naam Datum	Handtekening Ligplaatshouders voor akkoord contract: Naam : Datum
---	--

Bijlagen

De volgende bijlagen zijn toegevoegd, ik verklaar deze te hebben ontvangen
(in te vullen door ligplaatshouder)

Ja / nee

Algemene Voorwaarden Stichting Erfgoedhavens – versie september 2014

☐ ... ☐

Havenreglement – versie september 2014

☐ ... ☐

Veiligheidsreglement – versie september 2014

☐ ... ☐

Reglement Stroomgebruik – versie september 2014

☐ ... ☐

Tarievenblad 2015 – versie 27-11-2014

☐ ... ☐

Beschrijving toestand van het Schip (schouwconclusie/-rapport) **n.v.t.**

☐ ... ☐

Op de rechtsverhouding tussen Verhuurder en Ligplaatshouder zijn de Algemene Voorwaarden Stichting Erfgoedhavens, het Havenreglement, het Veiligheidsreglement, het Reglement Stroomgebruik, het Ligplaatsbeleid en het Tarievenblad van toepassing. Eventuele door Ligplaatshouder gehanteerde voorwaarden worden uitdrukkelijk van de hand gewezen. Door ondertekening verklaart Ligplaatshouder in te stemmen met de toepasselijkheid van deze Voorwaarden en Reglementen. Daarnaast verklaart Ligplaatshouder door ondertekening een kopie van deze Voorwaarden en Reglementen te hebben ontvangen, met de inhoud daarvan bekend te zijn en deze te zullen naleven.

In geval van tegenstrijdigheden tussen de contractstukken geldt de volgende rangorde (een lager nummer gaat boven een hoger nummer):

1. Deze Ligplaatsovereenkomst
2. Algemene Voorwaarden Stichting Erfgoedhavens – versie september 2014
3. Tarievenblad 2015 – versie 27-11-2014
4. Havenreglement – versie september 2014
5. Veiligheidsreglement – versie september 2014
6. Reglement Stroomgebruik – versie september 2014
7. Ligplaatsbeleid

Handtekening Ligplaatshouders:

.....
Naam :



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: [redacted]

Ons kenmerk: AS24/03504

Onderwerp: Verplaatsing van uw
schip (vervolg)

Datum: 17 september 2024

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

**Aangetekenden per mail
verzonden**

-RAPPEL-

Geachte heer [redacted]

Met deze brief informeer ik u over de verplaatsing van uw schip Rival uit het Zuiddiepje. U bent ervan op de hoogte dat deze locatie geen officiële aanmeerplaats is. Het is hier dus niet toegestaan om permanent met uw schip aangemeerd te zijn. Uw vertrek is inmiddels urgent vanwege de aanleg van het Getijdenpark Feijenoord. Dit getijdenpark is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling en woningbouw Rotterdams Tij, voorheen Feyenoord City genaamd.

Het college begrijpt dat deze verplaatsing ingrijpende gevolgen voor u heeft. Het college probeert zich om die reden voor u in te spannen en daar waar mogelijk te helpen. Dit is geen verplichting van het college, dit doet het college uit coulance.

Ondanks het feit dat u onvergund ligt aangemeerd in het Zuiddiepje, is het college van de gemeente op zoek gegaan naar een alternatieve locatie voor u binnen de gemeente Rotterdam. Ongeveer 20 locaties zijn onderzocht.

Echter, gezien de grootte van uw schip is het de gemeente tot nu toe niet gelukt om een alternatieve locatie binnen de gemeente Rotterdam te vinden. U heeft aangegeven graag terug te willen naar het scheepvaartmuseum. Het college kan, indien het scheepvaartmuseum en u hiervoor open staan, een mediation traject organiseren. Daarnaast is het aan u om op zoek te gaan naar een voor u geschikte locatie.

Verschillende eigenaren hebben gevraagd naar de mogelijkheden van een financiële tegemoetkoming en een verzoek ingediend om zo lang mogelijk gebruik te mogen maken van de huidige locatie in het Zuiddiepje.



Het college is uit coulance bereid om daarin mee te denken. Om hiervoor in aanmerking te komen, verzoek ik u om een afspraak te maken met de vertegenwoordiger van het college die hierover gaat, namelijk de heer [redacted]. Met hem kunt u ook de mogelijkheid voor mediation bespreken. U heeft tot 31 oktober a.s. de tijd om een afspraak met de heer [redacted] in te plannen om tot een overeenkomst vóór 15 januari 2025 met de gemeente Rotterdam te komen. Wilt u voor het maken van deze afspraak contact opnemen met mevrouw [redacted] en/of telefonisch: [redacted]. Indien u vragen heeft over de afweging van de 20 locaties of een suggestie heeft die tot dusver niet ter sprake is geweest kunt u dit ook met de heer [redacted] bespreken.

Als u geen contact opneemt en/of het is niet mogelijk om vóór 15 januari 2025 tot een overeenkomst met de gemeente te komen, dan start het college in overleg met de samenwerkende overheden de handavingsprocedures.

Uitgangspunt voor het college is dat de verplaatsing in minnelijke zin plaatsvindt. Juist daarom is de datum van de ondertekening gesteld op 15 januari 2025 zodat u geruime tijd heeft om een alternatieve locatie tijdig te vinden. Bij overeenstemming over vertrek kunnen we met u bekijken hoelang het mogelijk is om op de huidige locatie te blijven. Als overeenstemming niet lukt, wijs ik u erop dat het college, in overleg met samenwerkende overheden en op grond van het bestuursrecht handhavend op gaat treden. De kosten van een eventuele procedure zullen op u verhaald worden. Ik reken erop dat dit niet nodig is en wij samen tot een oplossing kunnen komen.

Ter aanvulling: in de krant is bericht dat de uitvoering van het Getijdenpark eind dit jaar start. Dit betreft een ander deel van het Getijdenpark en staat los van de data als genoemd in deze brief.

Ik verzoek u dus een afspraak in te plannen bij mevrouw Mulder-van Wijk.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens het College,



L.J.M.J. Melchers
Directeur Gebiedsontwikkeling

**Dossier
V1**

20211026 Brief aan pij

Per e-mail aan:

Geachte heer

Naar aanleiding van uw e-mail reageer ik hierbij als volgt.

Mijn cliënten hebben de verzekering van het schip ondergebracht bij EOC Scheepsverzekering middels een WA- en cascoverzekering. De Rival is oorspronkelijk een sleepschip dat gebouwd en bestemd is om te worden gesleept, zodat het geen eigen motor heeft voor de voortstuwing. Gelet op het feit dat het schip niet zelfstandig kan varen, hoeven cliënten geen certificaat van onderzoek te overleggen en ik wijs daarvoor naar art. 7 lid g Binnenvaartbesluit. Daarnaast ligt de Rival niet in het Zuiddiepje, omdat cliënten geen havengeld willen betalen. Er is ook niet zomaar plaats in een museum voor de Rival, vanwege het feit dat veel musea reeds vol liggen dan wel uitsluitend kleinere schepen accepteren. Ik wijs erop dat de Rival een ligplaats had in de Rotterdamse museumhaven – dat was eerst het geval in het Havenmuseum en daarna in het Maritiem Museum. Hoewel na de fusie van het Havenmuseum en het Maritiem Museum cliënten een schriftelijke toezegging van de Gemeente Rotterdam ontvingen dat er voor hen niets zou veranderen, verbrak de Gemeente deze belofte met het opzeggen van de overeenkomst. Ik maak u erop attent dat cliënten zich dienaangaande alle rechten voorbehouden om alsnog daartegen zich te verweren. Omwille van het feit dat een en ander zich afspeelde over een periode van twee jaar en het op dit moment niet mogelijk is daarover uit te weiden, wil ik thans uitsluitend daarover melden dat de directeur van het Havenmuseum wegens de fusie weg moest gaan en dat niet wilde zonder lege handen.

De Rival – met zijn museumstatus en een totale laadruimte van 420 vierkante meter – was de perfecte locatie om activiteiten te ontplooiën waarvoor bijvoorbeeld de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur subsidie verleent. Nadat het Maritiem Museum de overeenkomst van de ligplaats met cliënten opzegde, bood de Stichting Erfgoedhavens aan cliënten een wurgcontract aan – dat, en dat meld ik omwille

van de volledigheid, in het leven was geroepen door de toenmalige directeur van het Havenmuseum. Het wurgcontract had een beding op grond waarvan de mogelijkheid werd geboden om de overeenkomst iedere twaalf maanden op te zeggen. Een en ander maakte mogelijk dat de verhuurder de laadruimte van de Rival kon exploiteren, zonder daarbij toestemming te vragen of financiële compensatie te bieden aan cliënten. Op deze manier was het mogelijk om grote bedragen, in de orde van grootte van tonnen, aan subsidies binnen te halen voor en door de directeur van Erfgoedhavens. Ingeval cliënten niet zouden meewerken aan de plannen van de directeur, dan zou de overeenkomst na afloop van de twaalf maanden worden opgezegd. Derhalve hebben cliënten noodgedwongen de museumhaven moeten verlaten.

Cliënten vinden het een prachtig idee als de gemeente of een andere instantie de Rival wil inzetten voor bijvoorbeeld een drijvende broedplaats met atelier- en bedrijfsruimte voor startende kunstenaars, creatieve ondernemers of sociale werkplaatsen voor jonge mensen met een beperking. Er zijn onbeperkte mogelijkheden. Echter, een schip zoals de Rival heeft niet alleen een ligplaats en verzekeringskosten, maar het heeft ook grote onderhoudskosten. Indien iemand de laadruimte wil gebruiken voor sociale en/of commerciële doeleinden, dan moet er een redelijke vergoeding tegenover staan en is het onaanvaardbaar om een overeenkomst zonder betaling af te dwingen.

Cliënten hoeven niet per sé in het Zuiddiepje te liggen, maar zij hopen dat er nog ergens een plek is voor deze bijzonder gigant uit de Nederlandse industriële geschiedenis in de haven van Rotterdam. Wellicht kunt u iets voor cliënten betekenen, zeker gelet op het feit u nu meer op de hoogte bent van een en ander.

Tot slot wijs ik erop dat cliënten zich alle rechten voorbehouden en dat eventuele aanbiedingen en standpunten in deze e-mail onder voorbehoud zijn en daaraan geen rechten kunnen worden ontleend.