

Kraan Roompot Marina.



Inhoud

- 1. Wat is het doel van Roompot Marina yachtservice in Roompot Marina?..... 3
- 2. Keuze van een kraan..... 4
- 3. Geluidsoverlast..... 6
- 4. Transport..... 7
- 5. Milieu 8
- 6. Alternatief..... 9
- Bijlages..... 10

1. Wat is het doel van Roompot Marina Yachtservice in Roompot Marina?

Roompot Marina is een jachthaven met bijna 400 ligplaatsen, opgericht in 1988, gelegen in de voormalige werkhaven Sophiahaven. De werkhaven is aangelegd voor de bouw van de Stormvloedkering in de jaren 70.

Naarmate in de loop der jaren de welvarendheid van de recreanten toenam, kwamen er steeds meer ligplaatsen bij. Tot 2008 groeide de Roompot Marina tot in z'n huidige vorm en grootte.

Deze groei stagneerde in 2008 door diverse redenen zoals krimpende economie, vergrijzing van de bevolking etc.

Sindsdien is er een daling van het aantal verhuurde vaste ligplaatsen in Roompot Marina.

Naast de krimpende economie en de vergrijzing heeft het terug lopen van het aantal vast ligplaatsen vooral te maken met het feit dat de huidige water recreant steeds hogere eisen gaat stellen aan service, recreatie mogelijkheden, beschikbaarheid van watersportartikelen en reparatie en onderhouds mogelijkheden.

Waarin in het in de half jaren 2000 nog mogelijk was om een simpelweg een stuk steiger te verhuren zonder enige service, is dit in de huidige tijd niet meer voldoende om ligplaatshouders aan te trekken en te behouden.

In Nederland wordt nog steeds erg veel geïnvesteerd om de watersport te promoten in zijn algemeenheid en de huidige ligplaatsenhouders steeds meer service en voorzieningen aan te bieden.

Om die redenen heeft Roompot Recreatie een mogelijkheid gezocht om de haven rendabel en aantrekkelijk te maken voor vaste ligplaatshouders, maar ook voor "passanten" die ook de nodige voorzieningen eisen.

Roompot Marina Yacht Service is in april 2013 in Roompot Marina opgericht, om de dalende trend te stoppen en de haven weer een aantrekkelijke plek te maken voor de waterrecreant.

Uitbreiding van de dienstverlening stond daarbij voorop, maar zaken als klantvriendelijkheid, persoonlijk contact, recreatie mogelijkheden en service spelen een grote rol in het meer aantrekkelijk maken van de haven voor de water recreant. Services zoals aan- en verkoop van schepen, de mogelijkheid om schepen gedurende het water sport seizoen te onderhouden/repareren en het aanbieden van een winterberging, is een belangrijke factor in het meer aantrekkelijk maken van de haven.

Bij dit alles mogen milieu aspecten en hinder voor de omgeving niet uit het oog worden verloren.

2. Keuze van een kraan.

Om de huidige watersport recreant goed van dienst te kunnen zijn is het uit water halen van schepen noodzakelijk. Deze werkzaamheden kunnen op diverse manieren worden uitgevoerd.

De eerste keuze die gemaakt moet worden voor uit het water halen van schepen is via een trailer helling of via een kraan.

RMYS heeft de keuze na alle voor en nadelen te hebben afgewogen, weloverwogen gemaakt.

De huidige trailer helling is niet geschikt om de steeds groter wordende schepen uit het water te halen en zou aangepast moeten worden. Daarnaast is er onvoldoende diepgang na bij de trailer helling om zeilschepen aan de wal te laten komen. Er zijn in Nederland wel een aantal locaties waar op deze manier schepen uit en in het water worden "getakeld". Deze zijn echter allemaal gelegen aan "binnenwater" waarbij getijden en zout water geen rol spelen. Om met laagwater nog steeds schepen op de wal te kunnen zetten is voldoende diepgang in de Roompot Marina welhaast onmogelijk. Aanzienlijk en intensief baggerwerk zou hiervan noodzakelijk zijn, waarbij ook de milieu aspecten en de omgevingshinder een belangrijke factor gaan spelen. Bovendien is de verhouding van zeil en motor boten totaal anders op binnenwater dan in Roompot Marina. (80% zeil, 20% motor).

Desondanks hebben we toch deze optie onderzocht en zijn op diverse locaties wezen kijken om ervaringen op te doen en mogelijk toe te passen in Roompot Marina. Echter op de bezochte locaties zijn materieel (trekker en botenwagen) dermate groot om deze schepen op de kant te krijgen dat dit onnodig de veiligheid van bewoners en andere recreanten in gevaar zou brengen.

De conclusie was daarom gerechtvaardigd dat het aanpassen van de aanwezige trailerhelling en het aanzienlijk baggeren van de haven met alle milieu aspecten geen optie is voor een veilige en milieu vriendelijke manier om schepen uit en in het water te halen. Een kraan bleek dus de enige optie te zijn voor de Roompot Marina situatie.

De voor de hand liggende locatie voor de kraan is de westelijke los en laad kade in de jachthaven. De belangrijkste redenen voor deze locatie zijn:

- Geen overlast voor de ligplaatshouders
- Geen overlast voor de "bewoners" van het park
- De westelijke loskade heeft momenteel geen functie terwijl de oostelijke loskade de toegang geeft voor de haven.
- Geen transport van schepen over het grootste deel van het park

In de keuze voor de kraan zijn een aantal mogelijkheden:

- Portaal kraan
- Dieselkraan
- Elektrische kraan

Daarnaast is er ook nog de keuze van langdurige huur dan wel aankoop. Langdurige huur zou een mobiele kraan betekenen (zie bijlage) met veel overlast van geluid (diesel) en meer milieu belastend.

Technisch en economisch zou een open kraanbaan of portaalkraan het aantrekkelijkst zijn. Echter deze installatie zou erg prominent aanwezig zijn en het uitzicht belemmeren voor de “bewoners” (zie bijlage’s)

Een dergelijke kraan heeft verder als nadeel dat deze diesel hydraulisch zijn aangedreven, hetgeen betekent dat de diesel motor altijd tijd staat te draaien tijdens de kraanwerkzaamheden.

Om bovengenoemde nadelen te beperken dan wel te voorkomen is de keuze gevallen op een” enkel kolom” kraan. (zie bijlage)

Deze kraan heeft als voordelen:

Uitzicht; een enkelkolom geeft weinig uitzicht derving, kan onder de tien meter gebouwd worden en zoals we reeds aangegeven hebben, kan de kleur in overleg met de belanghebbende aangepast worden.

Geluid: de aandrijving van een kolom kraan is elektrisch en geeft een geen geluidsoverlast. Geluid en rookpluimen zoals bij een diesel komen niet voor, hetgeen de overlast voor de bewoners aanzienlijk beperkt.

Veiligheid: een enkel kolomkraan wordt op afstand bestuurd waardoor de kraanmachinist overzicht houdt op de veiligheid van medewerkers en toeschouwers. Op het moment dat de kraan niet in gebruik is, zijn er geen bewegende delen dan wel mogelijkheden voor kinderen om mee te spelen.

Dit is zijn de redenen waarvoor gekozen is om een enkel kolom kraan neer te zetten.

3. Geluidsoverlast.

Uiteraard is het niet mogelijk om volledig geluidloos schepen in en uit het water te halen.

We trachten alleen om de werkzaamheden zo geluidsarm mogelijk te laten plaatsvinden.

In mei 2014 zijn er klachten binnen gekomen omtrent het extreme geluid wat van de voormalig manege vandaan kwam. Dit kwam doordat we de ruimte waar voorheen de paardenboxen stonden, hebben gestraald en daarbij een proef hebben gedaan op een schip.

Deze werkzaamheden waren noodzakelijk om de vloer te coaten. Het coaten van de vloer is uitgevoerd vanwege de grote hoeveelheid stof die van het beton af bleef komen.

Uiteraard waren deze werkzaamheden eenmalig en zullen in de toekomst niet meer worden uitgevoerd.

4. Transport

Voor het transport van de schepen over de weg hebben we een speciaal voor dit doel een bootwagen ontwikkeld. Deze botenwagen is in staat om schepen op een veilige manier van de voormalig manege naar de loskade te brengen en visa versa.

Deze botenwagen is ontwikkeld voor efficiënt en veilig transport en voor de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers.

Denk hierbij aan de wendbaarheid van de botenwagen en ontbreken van uitstekende delen.

In de huidige situatie (mobiele kraan) worden de schepen s 'morgens naar de loskade gebracht, als vervolgens de kraan werkzaamheden verricht zijn worden de scheepsbokken terug gebracht naar de stallingsloods.

Op het moment dat er een permanente opstelling zal staan op de loskade zullen de schepen naar de loskade gebracht worden waarna de bokken met het zelfde transport terug keren naar de stallingsloods. Dit zal een reductie van het transport zijn van 50%, wat ten goede komt van het overlast en veiligheid op af te leggen traject. Daarbij komt dat op dit moment er minimaal 4 extra zwaar transporten over de aan rij route noodzakelijk zijn om de kraan en hijs juk op locatie te krijgen.

Daarnaast is RMYS een onderzoek gestart naar eventueel elektrische oplossingen, wat de geluidsoverlast verder zal beperken.

5.Milieu

Roompot marina Yacht service besteed erg veel aandacht aan het voorkomen van enig milieu verontreiniging . Zo is er geïnvesteerd in een afspruitplaats met afval waterzuivering.

Daarnaast worden er geen verf werkzaamheden anders dan de stempel plekken uitgevoerd zonder dat de ondergrond is afgedekt.

De plekken waar het schip steunt op de botenwagen, ook wel stempel plekken genoemd, worden op de loskade geverfd, aangezien het niet mogelijk om het schip zonder steun te laten staan. Deze handeling is een vast onderdeel van alle kraanhandelingen in het kader van de te waterlating.

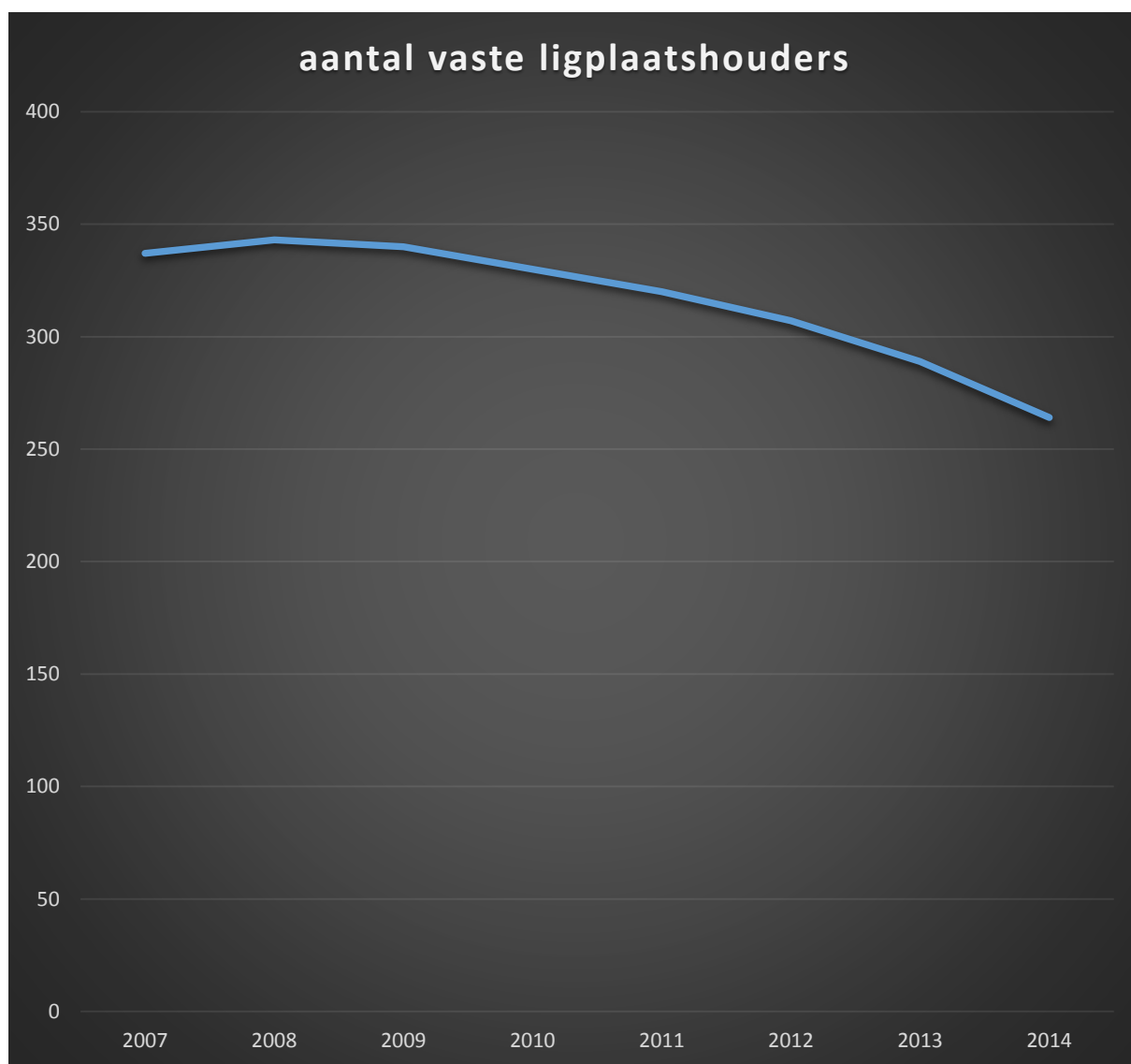
De coating die hierbij aangebracht wordt is een biocide versterkte, zelf slijpende copolymer antifouling die met het varen van het schip moleculen afgeeft waardoor het schip niet aangroeit. Deze antifouling is goed gekeurd voor gebruik in de Nederlandse watersport.

5. Alternatief.

Gezien de grote vraag vanuit de watersport recreant, zal waarschijnlijk de komende periode de hijsbewegingen toenemen.

Vanuit dat oogpunt is RMYS op zoek naar alternatieve oplossingen voor de kraanwerkzaamheden. Hierbij wordt nagedacht over het langdurig huren dan wel de aanschaf van een mobiele kraan. Zie bijlage

Bijlages



Bijlage 1: Overzicht vaste ligplaatshouders



Bijlage 2: Open kraanbaan



Bijlage 3 : Voorbeeld portaalkraan



Bijlage 4: Gecoate vloer



Bijlage 5: Voorbeeld enkel kolom kraan



Bijlage 6: Afspuitplaats



Bijlage 7: Voorbeeld eventuele mobiele kraan.