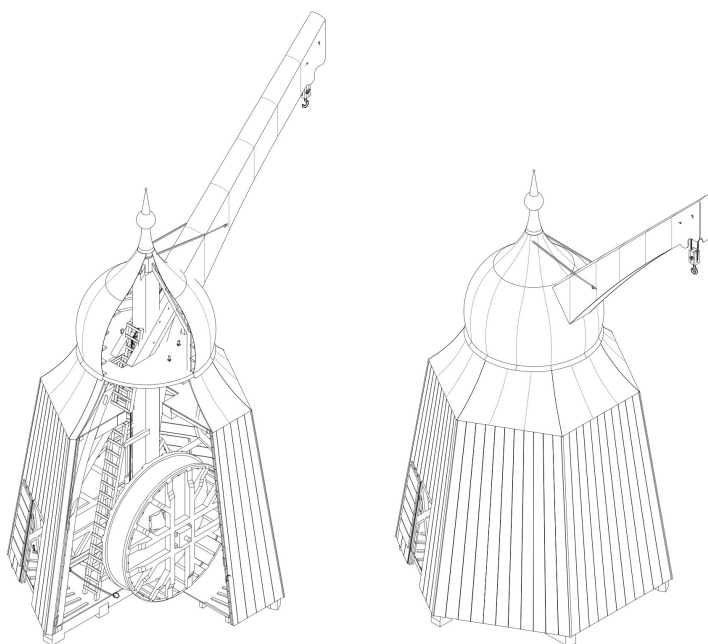


Beschrijving project

Stichting Stadskraan heeft sinds 2012 de wens om de Middeleeuwse stadskraan, ooit gesitueerd op een werf aan de Oudegracht, op een gedetailleerde en authentieke wijze te herbouwen. Hierbij is het de bedoeling dat de stadskraan na realisatie volledig kan functioneren en zowel een toeristische als educatieve impact op de stad zal hebben. Vergelijkbare kranen in Lüneburg en Rostock in Duitsland blijken grote toeristische trekpleisters.

Historisch onderzoek en nauwkeurige inspectie van een aantal vergelijkbare kranen in het buitenland brachten de techniek van de stadskraan gedetailleerd in beeld. In 1989 zijn hiervan reconstructie-tekeningen gemaakt door de Utrechtse architect J.C. Meulenbelt. Zijn zoon, Erik Meulenbelt, heeft deze tekeningen verder verfijnd en daarvan is door Groen Erfgoed Advies een digitaal 3D model gemaakt. Dit model maakte de constructie goed inzichtelijk waardoor het mogelijk is om de stadskraan niet alleen te herbouwen, maar ook functioneel werkend te krijgen.

Om de stadskraan terug te brengen in het stadsgezicht van Utrecht zal eerst de constructie van de stadskraan worden gebouwd in een werkplaats, waarna deze op locatie kan worden geplaatst. In totaal zal de projecttijd, inclusief voorbereiding en fondsenwerving, 3 jaar in beslag nemen.



Afbeelding 1: 3D model stadskraan door Groen Erfgoed Advies

In principe zou de kraan volledig kunnen functioneren met hijslasten tot 2,5 ton. Dit is echter alleen theorie. Belangrijker is het gebruik bij wijze van archeologisch experiment, waarbij de stadskraan bij culturele en educatieve evenementen in werking wordt gesteld. Denk hierbij aan het tillen van de pakjes uit het schip van Sinterklaas, het lossen van het eerste vaatje haring, Beaujolais Primeur en aan evenementen zoals de Culturele Zondagen, Open Monumentenweekend, etcetera. Vaste openstelling gedurende de week zal twee middagen bedragen. Toegang tot de kraan is dan mogelijk in combinatie met bijvoorbeeld een rondvaart, of een bezoek aan het Volksbuurtmuseum.

Geschiedenis

De eerste stadskraan dateert uit de 15e eeuw en stond op het wed bij de Ganzenmarkt. Kooplieden uit noord en zuid vervoerden hun waren over het water van de Vaartse Rijn en de Vecht door de Oudegracht naar de stadskraan. De goederen werden daar uit de schepen op de hoge straat gehesen of over het wed met paardenkracht afgevoerd richting Ganzenmarkt. Bij de kraan werden alle aangevoerde goederen geïnspecteerd en gewogen. Op basis daarvan werd belasting geheven. De kraan vormde op die manier een belangrijke bron van inkomsten voor de stad. Resten van de waag zijn tot op heden in het oude stadhuis zichtbaar.

In 1836 kocht Anton Sinkel het St. Barbara en St. Laurens gasthuis aan de Oudegracht bij de Bezemburg. Hij sloopte de gasthuizen en aangrenzende panden en liet hier een groot warehouse bouwen. Sinkel had in Engeland het idee opgedaan om de voorgevel van "de Winkel van Sinkel" te versieren met zuilen in de vorm van Kariatiden, vrouwenbeelden uit de Griekse mythologie. Deze vier zware gietijzeren beelden waren in Engeland gegoten en werden spottend de "Britse Hoeren" genoemd. Bij de aanvoer van de beelden, per schip, ging het mis. Tijdens het ophijzen van het laatste

beeld op 9 september 1837 brak het bovenste gedeelte van de stadskraan af en viel met beeld en al in de Oudegracht. De schade was zodanig dat herbouw van de bestaande kraan niet mogelijk was.



Afbeelding 2: Historische locatie van de stadskraan op de Ganzenmarkt wed aan de Oudegracht. Bron: Schilderij van Joost Cornelisz. Droochsloot uit ca. 1618, Centraal museum Utrecht



Afbeelding 3: Stadskraan in de 19e eeuw op de Ganzenmarkt wed. Bron: Schilder onbekend, uit omstreek 1800. HUA catalogusnummer 30407.

Aanleiding herbouw stadskraan

Al sinds het instorten van de stadskraan in 1837, komt herbouw ter sprake. In eerste instantie focuste de discussie zich in de 19e eeuw over het herstel van de functie, maar later verschoof deze focus naar het terugbrengen van historie en een charmant oud stadsgezicht. Daar is nu bijgekomen dat Stichting Stadskraan met de herbouw mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een opleiding en werkervaring wil bieden. Door middel van een leer- werktraject kan praktische werkervaring en scholing worden opgedaan onder leiding van een gekwalificeerde en ervaren leermeester. Daarnaast zal de stichting ook

hulp bieden bij het verkrijgen en behouden van werk. Een initiatief dat gesteund wordt door Utrechtse oud burgemeesters Lien Vos -van Gortel, Ivo Opstelten en Aleid Wolfsen, die tevens deel uitmaken van het Comité van Aanbeveling van de stichting.

Oorspronkelijk uitgangspunt was het terugbrengen van de stadskraan op de originele locatie op het wed aan de Ganzenmarkt. Hiervoor bleek echter onvoldoende draagvlak door de noodzaak van het kappen van een emotioneel waardevolle en monumentale boom, en het vooruitzicht van langdurige procedures met o.a. het RCE. Bovendien gaat de plaatsing van de kraan op deze locatie in tegen de Utrechtse wens om de binnenstad te ontlasten en toeristische ontwikkeling in de ring rondom de binnenstad te stimuleren. Op zoek naar alternatieve locaties is uiteindelijk gekozen voor de plek in het water naast het plateau bij de Monicabrug. Ook hier hebben in het verleden stadskranen gestaan.



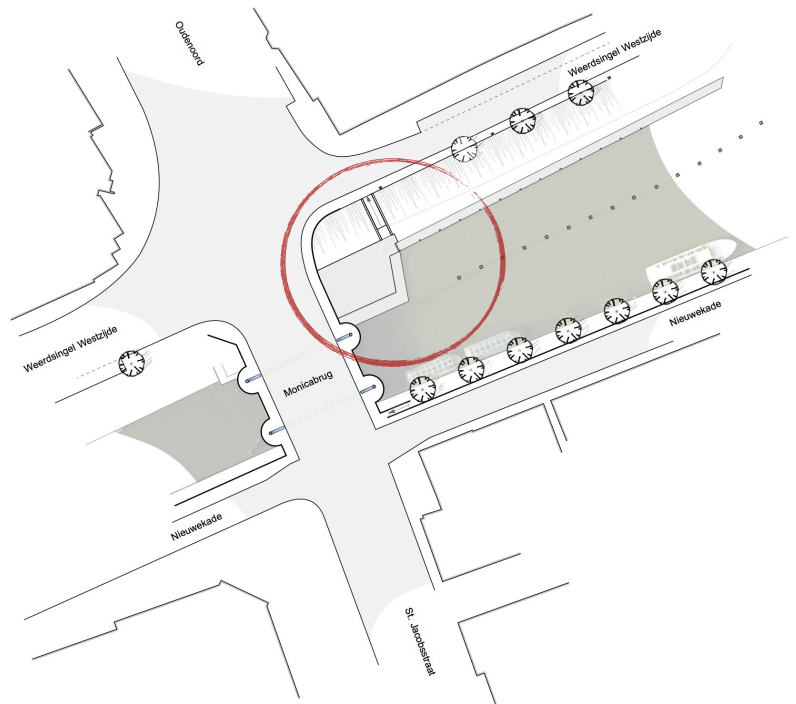
Afbeelding 4: Historische plattegrond van Utrecht in 1649. Titel: Trajectum Wtrecht. Bron: atlas van Loon



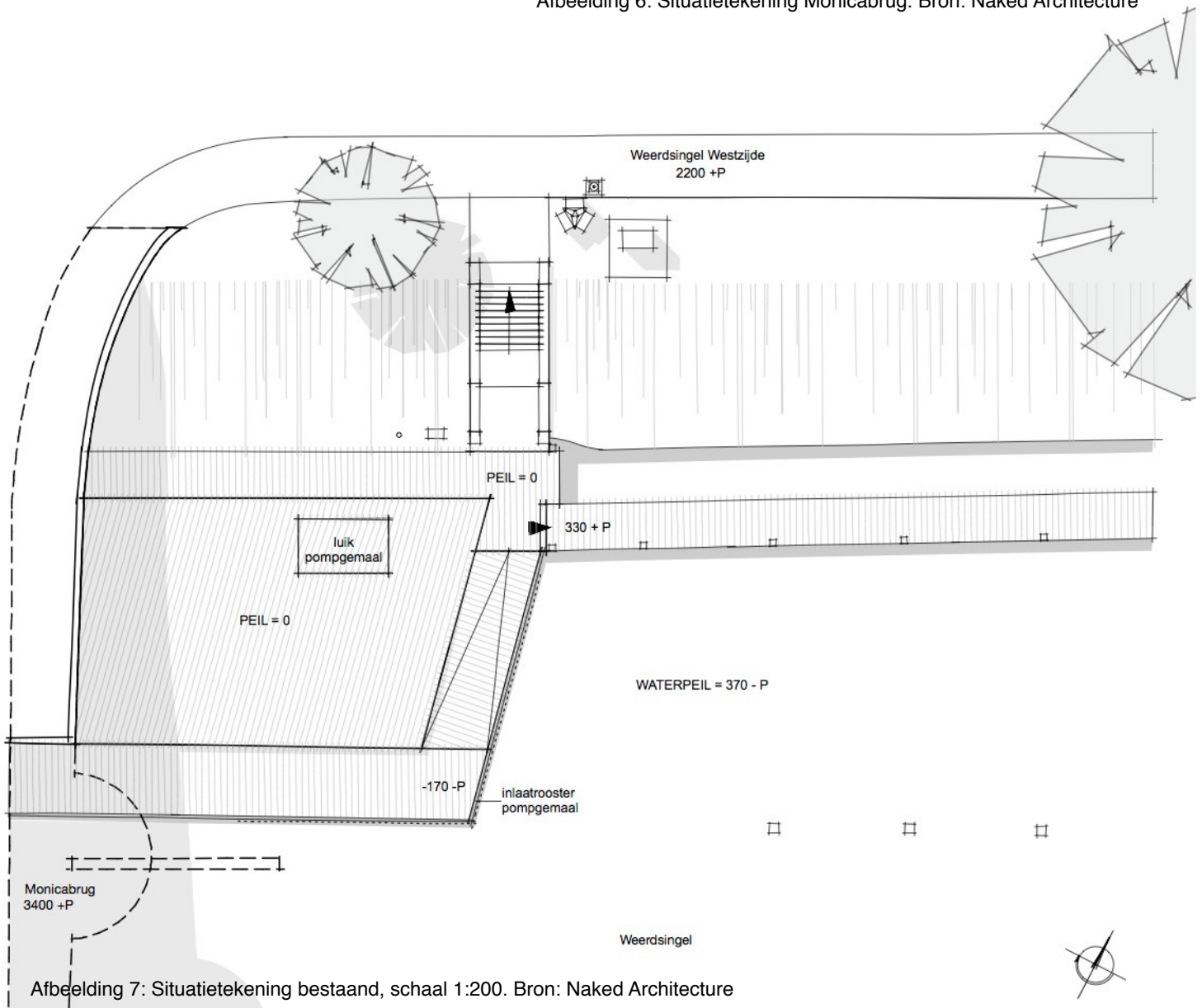
Afbeelding 5: Gezicht over de stadsbuitengracht te Utrecht op de Nieuwekade met de waag en de stadskraan en links op de achtergrond de Weerdbarière en het begin van de Oudegracht. Bron: Het Utrechts Archief (Prent uit een serie, aangekondigd als advertentie in de Utrechtse Provinciale en Stadscourant van 1853, nr. 32 (advertentie nr. 1135) en nr. 61.)

Gegevens van het plangebied

Naast de Monicabrug, aan de zijde van de Weerdsingel ligt een plateau aan de gracht. Vlak naast dat plateau en in het water van de Stadsbuitengracht (Weerdsingel) is de beoogde locatie van de stadskraan.



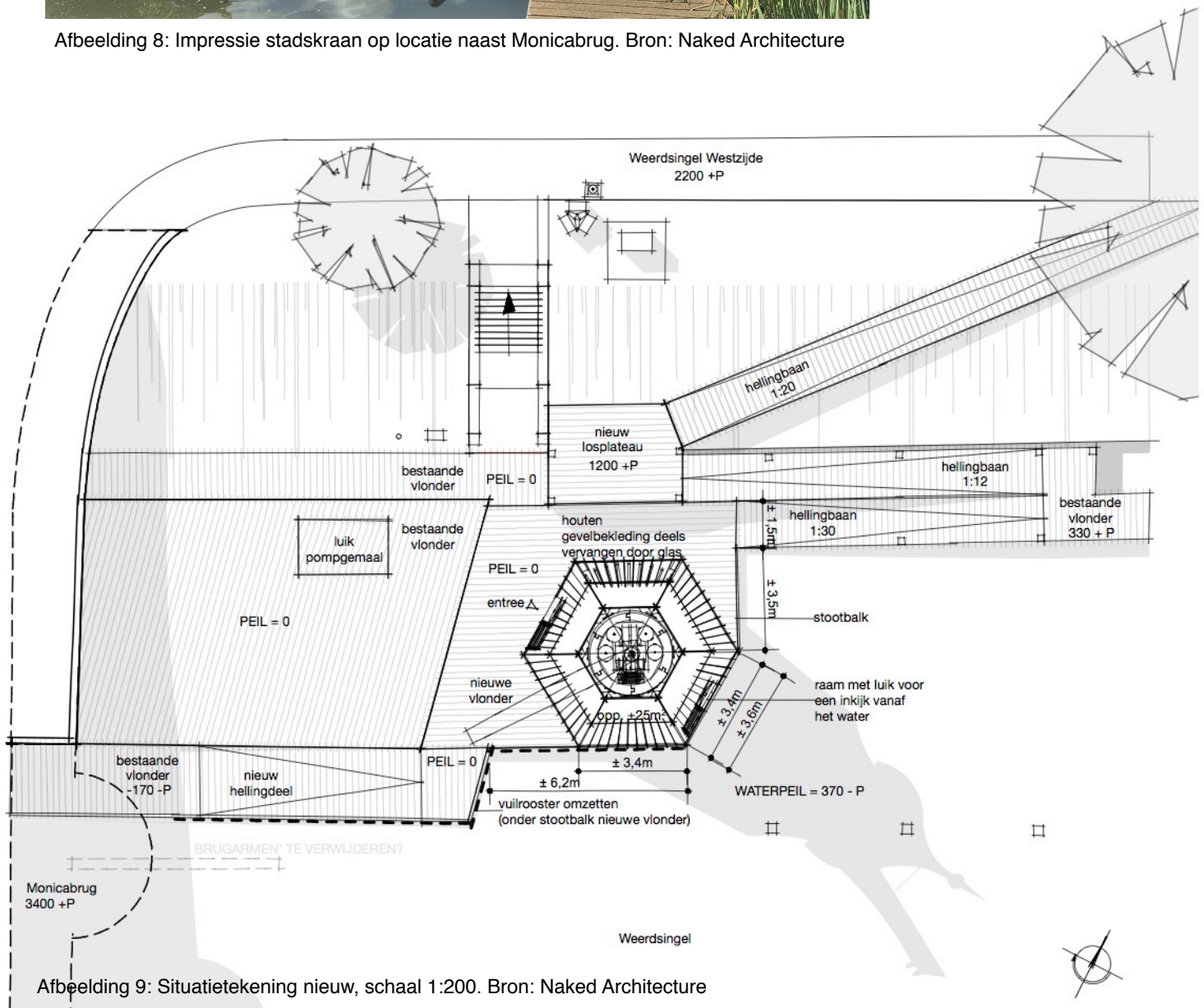
Afbeelding 6: Situatietekening Monicabrug. Bron: Naked Architecture



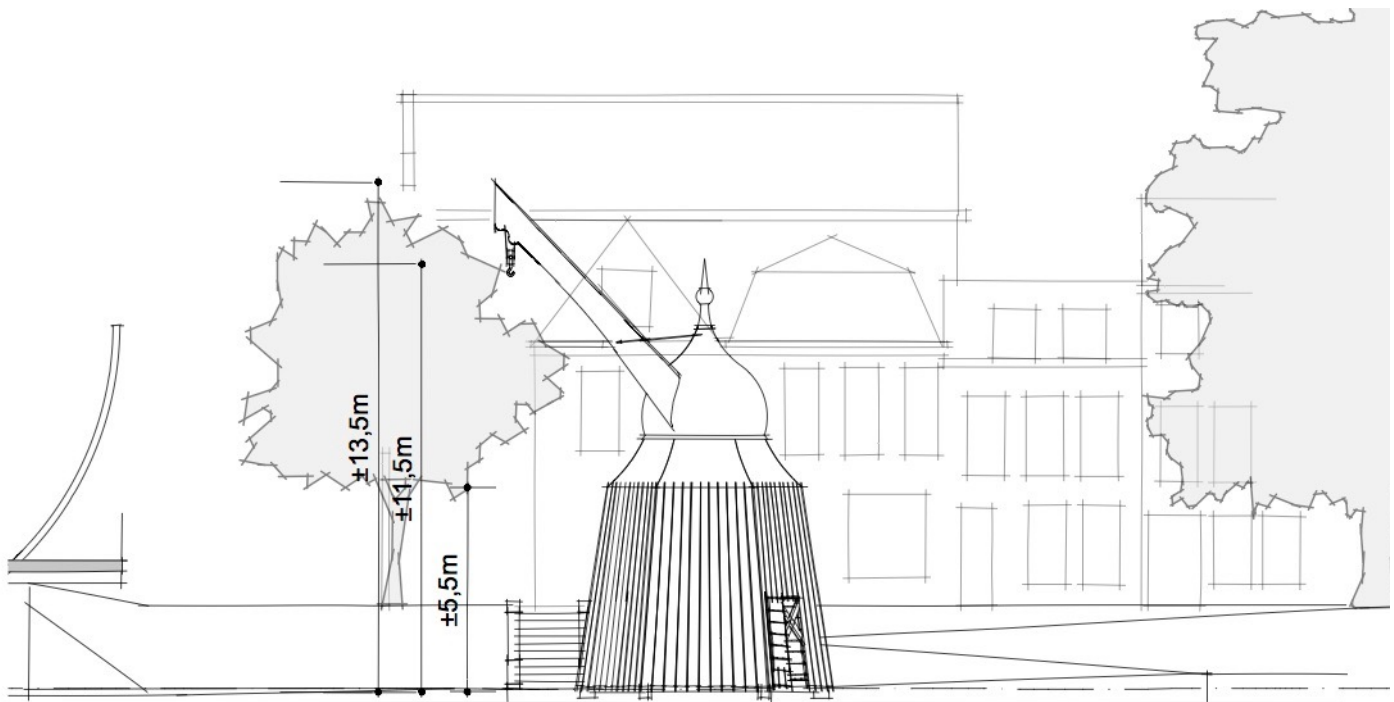
Afbeelding 7: Situatietekening bestaand, schaal 1:200. Bron: Naked Architecture



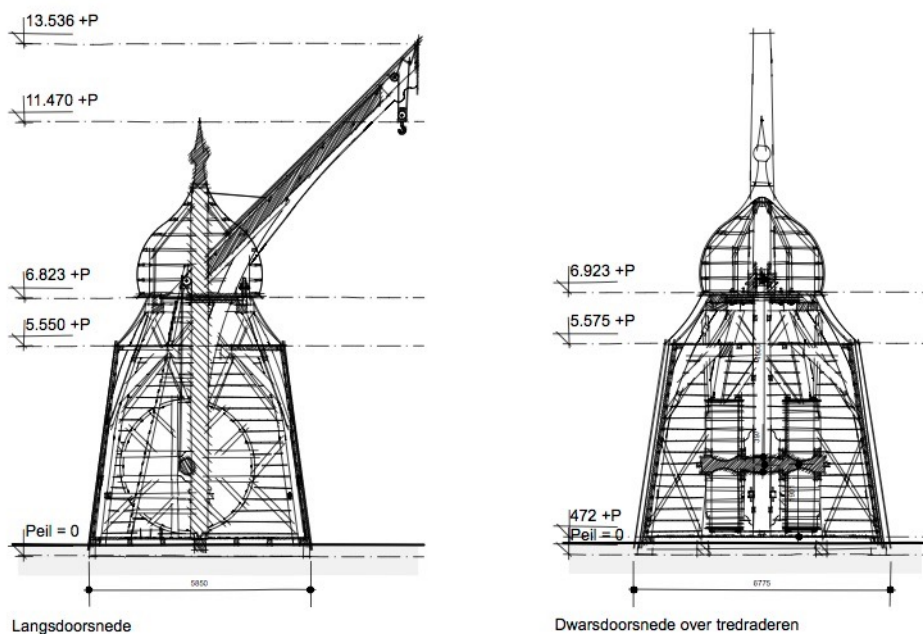
Afbeelding 8: Impressie stadskraan op locatie naast Monicabrug. Bron: Naked Architecture



Afbeelding 9: Situatietekening nieuw, schaal 1:200. Bron: Naked Architecture



Afbeelding 10: Aanzicht nieuw, schaal 1:200. Bron: Naked Architecture



Afbeelding 11: Doorsneden stadskraan, schaal 1:200. Bron: Groen Erfgoed Advies en Naked Architecture

Planologisch kader

Ter plaatse is de Beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o. van toepassing. Op de specifieke locatie naast de Monicabrug is het verboden om te bouwen met uitzondering van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de waterkering. Verder is er sprake van een dubbelbestemming archeologie en zijn er specifieke regels in verband met waterkeringen en primaire watergangen. Het bouwen van een kraan is in strijd met de regels van de beheersverordening. Om vergunning te kunnen verlenen zal een planologische procedure moeten worden doorlopen.

Privaatrechtelijke belemmeringen

De Stadsbuitengracht is aangemerkt als Rijksmonument. De gemeente is eigenaar van het perceel (Lauwerecht, sectie C, nummer 8374). Het plangebied behelst ook het plateau dat als toegang tot de stadskraan zal dienen. Door middel van een bruikleenovereenkomst kunnen afspraken gemaakt worden over het gebruik daarvan.

Ruimtelijke effecten op de omgeving

Bomenplan

Op het terrein zijn enkele bomen aanwezig. Daarnaast beschikt het terrein over een begroeide helling en riet aan de waterkant. De bouw van de stadskraan in het water zal geen effect hebben op dit groen. De nieuwe hellingsbanen zullen boven de begroeiing en naast de bomen geplaatst worden.



Afbeelding 12: Foto locatie, genomen vanaf de Monicabrug.

Landschappelijke / stedelijke inpassing

Uit onderzoek naar meerdere locaties in Utrecht is de plek naast de Monicabrug de meest geschikte gebleken. In het verleden zijn andere locaties onderzocht, als eerste de originele locatie aan de Oudegracht, maar die bleek niet haalbaar. Ook de locatie aan de Nieuwe Kade is onderzocht, maar ruimtegebrek maakt dat de stadskraan daar in een kleinere constructie uitgevoerd zou moeten worden. Dat heeft een negatief effect op het functioneren van de stadskraan.

De plek naast de Monicabrug is een plek waar daadwerkelijk geladen en gelost kan worden (een doelstelling van de initiatiefnemers) en er moet voldoende ruimte zijn. Bovendien kan de stadskraan meer identiteit aan deze plek geven. Het centrum moet qua aantrekkingskracht en toerisme ontzien worden omdat de ruimte beperkt is, zeker de plek van de originele locatie van de stadskraan. De nu gekozen locatie voor de stadskraan biedt die ruimte wel en ligt bovendien op de route van het centrum richting de ontwikkeling van Zijdebalen. De stadskraan draagt bij aan de herkenbaarheid van die route en zorgt ervoor dat de verblijfskwaliteit van die plek bevorderd wordt. Ook levert de stadskraan op deze plek een bijdrage aan de toeristische ontwikkeling van de ring om de binnenstad. De hoogte en omvang van de kraan is passend in de omgeving, mede door de verlaagde ligging. Omdat de kraan naast het huidige plateau komt te staan, is er voldoende ruimte voor de kraan en wordt het groen van het terrein minimaal aangetast.

De aanpassing van de vlonder zal zorgen voor de inpassing in de omgeving en tegelijkertijd voor de verbinding met de aansluitende openbare verblijfsgebieden zorgen. De stadskraan versterkt daardoor ook de verbintenis tussen het water en de kade, zowel in gebruik als in bebouwde omgeving.

Het bestaande plateau zal aantrekkelijker worden voor recreatie.

Onttrekking openbare weg

Het bouwinitiatief is niet gesitueerd op de openbare weg, waardoor een procedure in het kader van de Wegenwet niet van toepassing is.

Civiltechnische werken

De stadskraan zal op palen en vervolgens in onderdelen in het water van de Stadsbuitengracht geplaatst worden. Dit zorgt ervoor dat tijdelijke drooglegging van de locatie niet nodig is. De palen kunnen in het water de grond in worden geslagen. Daarnaast zorgt de prefabricatie in de werkplaats er voor dat de onderdelen per boot vervolgens op de palen geplaatst kunnen worden, wat een bouwterrein in het bestaande groen langs de waterkant voorkomt. En ook de minder valide toegang door middel van hellingbanen kan door middel van palen en onderdelentoevoer via het water worden gerealiseerd.

Wel zal het bestaande rooster van het gemaal moeten worden aangepast. Dit zal in samenwerking met de gemeente en het Hoogheemraadschap gerealiseerd moeten worden.

Wat betreft het leidingwerk is er weinig nodig. Uit eerder onderzoek blijken er geen leidingen ter plaatse in de weg te liggen. Elektriciteit ten behoeve van verlichting is al aanwezig op het bestaande plateau en kan hiervoor gebruikt worden.

Verkeersplan

Omdat de kraan vrij beperkt van omvang is en op grachtniveau geplaatst wordt, vormt deze geen noemenswaardige afleiding voor het verkeer. Bovendien komt de kraan in lijn met de oostelijke bebouwing van de Oudenoord te staan, waardoor hij niet prominent in beeld staat voor automobilisten. Vanwege de verwachte toeristische functie is er aandacht nodig voor voorzieningen voor voetgangers.

Parkeervoorzieningen

De locatie ligt in zone A1. Voor het autoparkeren geldt hier een drempelwaarde van 1.500 m² bvo. De stadskraan is ongeveer 32 m² bvo en valt daarmee binnen de drempelwaarde. Er geldt geen autoparkeereis, maar de gebruikers hebben daarmee ook geen recht op een parkeervergunning. Voor fietsparkeren geldt dat de ontwikkeling geen woningbouw is en kleiner is dan de drempelwaarde 750 m² die geldt voor zone A1. Ook hiervoor geldt dan een parkeereis van 0 parkeerplaatsen.

Onderzoek en randvoorwaarden milieu-effecten

Gevolgen voor zonlicht

De bouw van de stadskraan op deze locatie zal geen effect hebben op de zoninval van omliggende panden.

Op het bestaande plateau kan er 's ochtends een kleine slagschaduw van de kraan ontstaan, maar het effect van de kraan op de zon op dit plateau is verwaarloosbaar.

Duurzaam bouwen en energiebesparing

Het benodigde hout voor de kraan is voornamelijk eiken. De kwaliteit van inlands of Europees eiken is meest geschikt voor dit project. Al het inlands eik wordt duurzaam geproduceerd en (FSC) certificering is dan ook niet aan de orde.

De houtbewerkingen worden uitgevoerd door leerlingen onder leiding van een gekwalificeerd leermeester. Doel is om de leerlingen op te leiden voor de bouw- en timmerindustrie. In deze sectoren is een groot tekort aan gekwalificeerd personeel. Via het project worden arbeidskrachten opgeleid voor zogenaamde 'tekortberoepen'. Het bouw materiaal dient dus ook een ander doel.

Gereedschap en andere materialen voor het project betrekken we zoveel als mogelijk via de circulaire economie. Zo zijn de handgesmede nagels die nodig zijn verkregen via een oude jachtwerf. Deze nagels komen uit houten scheepjes die niet meer te restaureren waren.

Wet milieubeheer

Wegens de geringe impact op de omgeving is er geen verdere melding of vergunning van toepassing

Externe veiligheid inrichtingen Wet milieubeheer en vervoer gevaarlijke stoffen

Het bouwinitiatief De Stadskraan vormt geen risicobron met betrekking tot het werken of vervoeren van gevaarlijke stoffen.

Wet geluidhinder

De stadskraan valt niet onder de geluidsgevoelige objecten zoals aangemerkt in de Wet geluidshinder.

Wet bodemverontreiniging

Er wordt geen bodem verplaatst, de bodemwerkzaamheden betreffen enkel het plaatsen van 7 heipalen.

Onttrekken grondwater

De bouw van de stadskraan zal niet gepaard gaan met het onttrekken van grondwater, daar de houten fundering in het water geplaatst zal worden.

Wet milieubeheer luchtkwaliteit

Het betreft enkele hei-werkzaamheden, assemblage van de geprefabriceerde onderdelen van de kraan en aansluiting van de vlonder.

Gezondheid

De herbouw van de stadskraan op deze locatie vormt geen bedreiging voor de volksgezondheid. Eerder draagt de stadskraan bij aan een prettige en gevarieerde leefomgeving.

Flora- en Faunawet

Er is een quick scan gedaan door de gemeente Utrecht voor verschillende locaties om de kraan te plaatsen. Deze locatie, waarbij geen walbegroeiing voorkomt, dus ook geen bijzondere varens, en waarbij geen fauna wordt bedreigd had van alle onderzochte locaties de minste of geen invloed op flora en fauna.

Windhinder

De bouw van de stadskraan zal niet zorgen voor een toename van windhinder.

Groenstructuurplan (ecologische zones)

Omdat de stadskraan tegen de vlonder aan geplaatst wordt, blijft de ecologische oever die langs de kade loopt in tact. Dit is van belang omdat de ecologische zone recent is aangelegd en tot stand is gekomen in co-creatie met bewoners.

Cultuurhistorische belangen / Archeologie**Archeologie**

De locatie ligt in een gebied met hoge archeologische verwachting. Echter, omdat de stadskraan in het water komt te staan en door middel van heipalen gefundeerd wordt, is het praktisch gezien niet mogelijk om archeologisch onderzoek uit te voeren. De afdeling erfgoed heeft daarom aangegeven dat er voor het onderdeel archeologie verder geen verplichtingen worden opgelegd aan de initiatiefnemer.

Erfgoed

De beoogde locatie ligt binnen de grenzen van het Rijksmonument 'Stadsbuitengracht', maar buiten het Beschermd Stadsgezicht. Ondanks dit feit zijn er op de specifieke locatie, naast het plateau bij de Monicabrug en langs de recent gerealiseerde aanlegsteiger, geen monumentale waarden die geschaad worden. Belangrijke aspecten als ouderdom en authenticiteit kunnen niet benoemd worden. Er is dus geen sprake van consequenties voor de aanwezige monumentale waarde. Een advies van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed is daarom niet nodig. Wel is een positief welstandsadvies noodzakelijk. Op de voorgestelde plek heeft in het verleden nooit een kraan gestaan. Op de Nieuwe Kade, schuin tegenover de locatie heeft van 1838 tot 1968 de opvolger van de in 1837 bezweken stadskraan gestaan. Ten aanzien van de historische geloofwaardigheid van een gereconstrueerde kraan op de nieuwe locatie is het oordeel van de afdeling Erfgoed uiteindelijk neutraal. Er heeft nooit een kraan gestaan en er was ook geen loswal, maar de locatie ligt wel in de buurt van enkele voormalige kranen. Vroeger was de locatie een drukke doorvaarroute die Amsterdam met het Duitse achterland verbond.

Watertoets

Waternvergunning

Omdat de stadskraan in het water komt te staan is er toestemming van de waterbeheerder Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR) nodig. In een vooroverleg heeft het HDSR aangegeven dat de kraan regulier onderhoud aan de kade niet in de weg mag staan. Het ontwerp van de stadskraan is daarop aangepast zodat het rooster dat voorkomt dat drijfvuil in de duiker onder het naastgelegen plateau komt, nu rondom de kraan doorgezet wordt. Drijfvuil kan zich dan ook niet onder de stadskraan verzamelen om daar voor problemen te zorgen. Ook de havendienst, die het onderhoud voor het HDSR uitvoert, kan zich vinden in deze oplossing. Daarmee is de waternvergunning die moet worden aangevraagd bij het HDSR een formaliteit. Verder is er geen sprake van waterdemping omdat de kraan op palen en boven de waterlijn geplaatst wordt. De aanmeerplek die aan de kade verloren gaat wordt gecompenseerd met een aanmeerplek aan de stadskraan zelf. Vroeger konden schepen ook aanmeren aan de stadskraan om ladingen te lossen. Ook die aanpassing is acceptabel voor de havendienst en voorkomt verlies van inkomsten uit de aanmeervoorzieningen.

Om de stadskraan wel het oorspronkelijke uiterlijk te geven, maar te voorkomen dat de waterkwaliteit wordt aangetast door gebruik van lood, zal er gebruik worden gemaakt van 100% recycled en gepatineerd lood.

Ondergrondse infrastructuur

Er is op dit moment nog geen KLIC melding. Deze zal ruim voor plaatsing gedaan worden.

Integrale woningkwaliteitseisen

Integrale woningkwaliteitseisen zijn niet van toepassing, aangezien deze bouwactiviteit geen woningen betreft.

Verantwoording van de economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie

Financiën / Plankosten

Om de stadskraan op de locatie te mogen bouwen is een recht van opstal benodigd. De grond, het water en het naastgelegen plateau, dat dient als entree naar de stadskraan, zijn eigendom van de gemeente Utrecht. De kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn voor rekening van de stichting. De leges in het kader van de omgevingsvergunning zijn voor rekening van de stichting.

Grondexploitatie

Met de stichting is een intentieovereenkomst gesloten die gevolgd zal worden door een anterieure overeenkomst met afspraken over de afrekening van plankosten, de grondprijs voor het recht van opstal en de vrijwaring van de gemeente voor planschade. Belangrijk aandachtspunt is het benoemen van het feit dat de stadskraan zelf in eigendom van de stichting blijft en niet aan de gemeente wordt overgedragen. Er moeten afspraken gemaakt worden over instandhouding en onderhoud. Kosten voor (eventuele) nutsvoorzieningen zijn voor rekening van de stichting.

Planschade- risicoanalyse

De stichting is te allen tijde aansprakelijk, voor alle schade die derden mogelijk lijden of zullen lijden, als gevolg van het tot stand brengen van de vereiste planologische maatregelen. Hieronder valt in ieder geval de bestemmingsplanschade ex afdeling 6.1 Wro wegens gebruikmaking van de verleende vrijstellingen en omgevingsvergunning. De stichting verbindt zich de door de gemeente toegekende vergoedingen uit hoofde van planschade op eerste aanzeggen aan de gemeente te voldoen. Afhandeling geschiedt conform de "Planschadeverordening 2009". De stichting vrijwaart de gemeente voor alle bedoelde schaden.

Economische uitvoerbaarheid

De stand van zaken op 1 oktober 2018 is dat $\frac{2}{3}$ van de benodigde fondsen zijn toegezegd. Het betreft Europese subsidies, aangevuld door Provincie, Gemeente Nieuwegein en gemeente Utrecht en fondsen die het project een warm hart toedragen.

Ervaring leert dat de overige gelden zullen worden binnengehaald, meestel niet zonder flinke inspanning, maar dat geldt voor het gehele project.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vanuit Maatschappelijke ontwikkeling wordt aangegeven dat het werk-/leertraject een leuk en sympathiek project is, al is het de vraag of het een grote bijdrage levert in de strijd tegen jeugdwerkloosheid. Recent onderzoek laat zien dat voor studenten van de opleidingen in de burgerlijke- utiliteitsbouw er een ruim voldoende tot goede kans op een stage en/of leerbaan is.

Rol gemeente

De gemeente is lang betrokken geweest bij het zoeken naar een goede locatie voor de stadskraan. De gemeente draagt niet bij aan kosten en is daarom enkel faciliterend. In een latere fase zal de gemeente omgevingsvergunning moeten verlenen en daarvoor moeten toetsen of het plan voldoet aan alle eisen o.a. wat betreft het bouwbesluit en veiligheidsaspecten. Ook zal de commissie BING en de Commissie Welstand en Monumenten moeten instemmen met het initiatief.

UPP proces

Het startdocument wordt ter vaststelling voorgelegd aan het college. Gezien de omvang van het plan en de beperkte ruimtelijke impact, wordt voorgesteld de Utrechts PlanProces-0 procedure te volgen. Dit houdt in, dat na vaststelling van het startdocument een vervolg wordt gegeven aan het participatietraject om antwoord te kunnen geven op de gestelde onderzoeksvraag. De initiatiefnemer zal gevraagd worden direct omwonenden uit te nodigen om de plannen nogmaals toe te lichten en eventuele bezwaren op te halen. Indien er nog steeds geen concrete bezwaren zijn, kan direct met de juridisch- planologische procedure worden gestart.

Participatieaanpak

Er is voor het initiatief veel belangstelling en steun van vele organisaties in de stad zoals bijvoorbeeld Vereniging Oud Utrecht, De Constructieven, het bureau Culturele Zondagen en rederij Schuttevaer. Direct omwonenden zijn vroeg in de planvorming betrokken. De stichting heeft een inloopavond georganiseerd op 11 oktober jl., waarvoor 200 huishoudens in de nabije omgeving waren uitgenodigd. Vanuit de gemeente was de wijkadviseur Pijlsweerd aanwezig. Onder 10 personen, die aanwezig waren, waren enkele bewoners met direct zicht op de toekomstige kraan de voorzitter van het wijkcomité wijk C. De aanwezigen kwamen met een aantal aanbevelingen, die met de projectomgeving te maken hebben, zoals het zorgen voor functionerende sanitaire voorzieningen in de hengelsportwinkel, het ruimer exploiteren van het huidige terras op het plateau en het verwijderen van ophopend afval uit het water rond het plateau. Dit zijn aanbevelingen die ook ten goede zullen komen aan de exploitatie van de kraan en worden dus in de uitvoerings- en exploitatieplannen meegenomen. Daarnaast werd de bouw van een additioneel historisch waterrad naar voren gebracht, een idee dat buiten dit projectplan valt.

Samenwerkingsstrategie

Het plateau naast de Monicabrug geeft toegang tot een watersportwinkeltje onder de Monicabrug. Rederij Schuttevaer V.O.F. huurt dit pand van de gemeente. De rederij heeft positief gereageerd op het initiatief van de stadskraan, de directie ziet in het project een verrijking van de toeristische waarde van dit vaargebied en ziet mogelijkheden voor samenwerking. Zo heeft deze rederij nog wel eens een hijsklus, als bv. accu's uit de rondvaartboten getild moeten worden. Hiervoor biedt de kraan mogelijkheden.