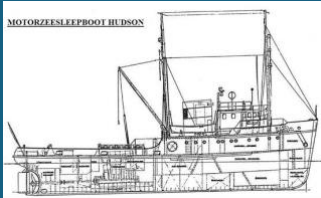


## Scenario's Museumschip Hudson

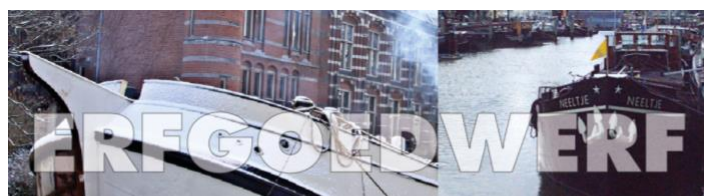


Rapport in opdracht van gemeente Maassluis

Adviesbureau ErfgoedWerk

Martine van Lier

16 mei 2024



## **Inhoudsopgave**

### **Inleiding**

Vraagstelling

### **1. Context van Museumschip Hudson**

### **2. Analyse van de vraag**

### **3. Scenario's**

Afwegen met multicriteria-analyse

Technische gegevens Hudson

Scenario 1. Op de kant

Scenario 2. In Loods M

Scenario 3. Als Vertreksteiger

Scenario 4. Op oude locatie

Scenario 5. Naar ander museum

Scenario 6. Naar de sloop

Overwegingen bij de keuze voor een scenario

### **4. Multicriteria-analyse**

Bepaling criteria

Standaardisatie criteria

Weging van de criteria

### **5. Conclusie en advies**

### **BIJLAGEN**

## Inleiding

Het Museumship Hudson vormt samen met het Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis en het Museum Maassluis, waarin ook de Historische Vereniging Maassluis is ondergebracht, de museale kracht van Maassluis. Deze vier organisaties willen hun collecties en verhalen inbrengen in de ontwikkeling van Loods M. Daartoe is in september 2023 een *Koersdocument en Addendum Museale visie Maassluis* opgesteld door BMC en Raadsaam.

In de *Museale visie Maassluis* is voorgesteld om Museumship Hudson grotendeels in het pand van Loods M te plaatsen, waarbij de voorsteven uit het pand steekt. De randvoorwaarden en consequenties daarvan waren daarbij nog niet in beeld gebracht.

De *Museale visie Maassluis* is in januari 2024 meegenomen in de opdracht aan architectenbureau RAU en vormgever Tinker Imagineers om een ontwerp voor Loods M te maken. Loods M wordt een spannend en meeslepend beleefcentrum waar iedereen het verleden, heden en de toekomst van Maassluis mee kan maken, ontmoeten, presenteren, experimenteren en leren. Voor de uitwerking van dit ontwerp is het nodig om inzicht te krijgen in de mogelijke scenario's voor het Museumship Hudson.

Dit rapport zet de scenario's voor Museumship Hudson op een rij en geeft met behulp van een multicriteria-analyse aan wat de voor- en nadelen en consequenties zijn van de keuze voor één van deze scenario's. De multicriteria-analyse is een systematische aanpak om mogelijke oplossingen voor een bepaald probleem te rangschikken op basis van verschillende criteria en prioriteiten. Daaruit volgt welk alternatief het beste is.

Het rapport beschrijft eerst de context van de vraagstelling over het Museumship Hudson. Daarna beschrijft het rapport een aantal denkbare scenario's. Vervolgens definieert het rapport een aantal criteria die aansluiten op doelstellingen met de Hudson en Loods M tegen de achtergrond van het *10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis* en de *Museale visie Maassluis*. Tenslotte geeft het rapport een standaardisatie en weging van de criteria, op basis waarvan de scenario's gerangschikt kunnen worden. Het rapport eindigt met een conclusie en advies op basis van de multicriteria-analyse. De bronnen van de gegevens in dit rapport staan in bijlage 1.

## Vraagstelling

De gemeente Maassluis heeft adviesbureau de ErfgoedWerf gevraagd om deze scenario's te inventariseren, zodat er een gewogen beslissing genomen kan worden over de toekomst van het Museumship Hudson in relatie tot Loods M.

De vraagstelling aan adviesbureau ErfgoedWerf is: *Welke scenario's zijn denkbaar voor Museumship Hudson?*

## 1. Context van Museumschip Hudson

Museumschip Hudson dankt haar betekenis vooral aan haar plek in haar thuishaven Maassluis, als één van de behouden gebleven sleepboten van het wereldwijd bekende sleepvaartbedrijf Smit Internationale. In deze context toont zij een tijdsbeeld in de ontwikkeling van de scheepsbouw van sleepboten. Tevens vertelt zij als museumschip hoe het leven aan boord van een sleepboot eraan toeging en welke reddingsacties de bemanning verrichtte tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De vraag naar de denkbare scenario's voor Museumschip Hudson speelt tegen de achtergrond van een drietal eerdere documenten: 1) het '10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis', 2) de 'Museale visie Maassluis', en 3) de 'Cultuurhistorische waardering Museumschip zeesleepboot Hudson'.

De kern van deze drie documenten is: Maassluis wil een geïntegreerd concept in en rond Loods M ontwikkelen waarin duurzaamheid van de maritieme sector en de leefomgeving van Maassluis en de regio centraal staat. Een nadere uitwerking hiervan staat in de Bijlagen.

## 2. Analyse van de vraag

Voordat we overgaan tot het beschrijven van de mogelijke scenario's voor het Museumschip Hudson, is het van belang eerst wat dieper in te gaan op de achtergronden van de vraagstelling: *Wat is precies het probleem waar de scenario's een oplossing voor moeten bieden en wat is de probleemanalyse?*

Het kernprobleem is dat het Museumschip Hudson op dit moment geen positieve positionering heeft in de ogen van de bewoners en bezoekers van Maassluis. De kernvraag is dus: *Hoe kunnen we komen tot een positieve positionering van de Hudson?*

De oorzaken van het ontbreken van een positieve positionering van de Hudson zijn:

- Activiteit – De Hudson heeft geen motor meer en kan niet zelfstandig varen. Dat trekt minder vrijwilligers en minder bezoekers aan en geeft geen mogelijkheden voor inkomsten uit vaartochten.
- Presentatie – De drie verhaallijnen zijn indrukwekkend en aantrekkelijk gepresenteerd, maar er is geen ruimte voor wisseltonstellingen en dus geen reden voor terugkerend bezoek.
- Toegankelijkheid – De openingstijden zijn door het kleine aantal vrijwilligers beperkt tot twee dagdelen per week.
- Programmering – Doordat de Hudson niet vaart en maar twee dagdelen per week open is, staat het museumschip wat apart van zowel de andere schepen als de andere musea.
- Exploitatie – Als museumschip met beperkte toegankelijkheid trekt de Hudson niet voldoende betalende bezoekers om de reguliere kosten te kunnen dekken.
- Onderhoud – De inkomsten zijn onvoldoende om het groter onderhoud van het schip te kunnen betalen. De houten dekken zijn slecht en lekken door. Binnen staan overal emmers om het lekwater op te vangen. De stichting heeft geen middelen om dit grondig aan te pakken.

- Duurzaamheid - De dieselmotor is oud en vervuilend. Er is geen isolatie aangebracht en de elektrische installaties zijn niet duurzaam. De stichting heeft geen middelen om dit aan te pakken.
- Veiligheid – De romp van het schip vertoont roestsporen en dunne plekken op de windwaterlijn en er waren vraagtekens over de veiligheid. In de winter van 2023 is de Hudson in het dok geweest voor groot onderhoud aan het onderwaterschip. Het schip kan nu weer veilig drijven.

Ten opzichte van het jaar 2019, toen de cultuurhistorische waardering van het Museumschip de Hudson is gemaakt, is er veel gebeurd:

- Er is een 10-jaren Ontwikkelplan gemaakt.
- De eerste fase daarvan kon uitgevoerd worden met hulp van een bijdrage van het programma Erfgoed Deal en matching door de gemeente.
- Er is een gemeenschappelijke programmering en een gezamenlijk vaarprogramma opgezet.
- De gemeente heeft Loods M aangekocht, een directeur aangesteld en opdracht gegeven aan architectenbureau RAU en ontwerper Tinker Imagineers om in coöperatie met de Loodsgenoten een geïntegreerd concept voor Loods M uit te werken.

Binnen het 10-jaren Ontwikkelplan zijn de vooruitzichten voor de Hudson al iets gunstiger geworden. De gezamenlijke programmering en het gemeenschappelijke vaarprogramma trekken meer bezoekers naar Maassluis, die geïnteresseerd zijn in de maritieme historie van Maassluis en omgeving. Dit trekt ook nieuwe vrijwilligers aan bij de schepen en musea. Potentieel kunnen die ook helpen bij de openstelling en het onderhoud van de Hudson.

Tot nu toe hebben deze ontwikkelingen de Hudson slechts ten dele kunnen helpen. Doordat de Hudson geen motor heeft, kan ze niet meedoen aan het gezamenlijke vaarprogramma. Daardoor profiteert ze minder dan de andere schepen en musea van de toename in de publieke belangstelling.

Een gunstig besluit is geweest om ter wille van de veiligheid het onderwaterschip van de Hudson aan te pakken. Consequentie hiervan is wel dat de Stichting Help de Hudson nu geen financiële reserve meer over heeft.

Het kernprobleem van de Hudson is niet terug te brengen tot één oorzaak. De problemen waar de Hudson mee kampt, zijn sterk met elkaar verweven. Kort gezegd: de presentatie van de Hudson als museumschip is interessant en indrukwekkend, maar trekt te weinig publiek en te weinig vrijwilligers. De exploitatie is onvoldoende om het schip te kunnen onderhouden en verduurzamen. Dit is niet motiverend voor de vrijwilligers en de bestuursleden. Deze situatie is op den duur niet houdbaar.

Breder gesteld profiteren ook de Loodsgenoten, de gemeente Maassluis en de bewoners en bezoekers van Maassluis nu onvoldoende van de materiële en vooral van de immateriële waarde van de Hudson: de verhalen van de Hudson komen te weinig voor het voetlicht.

### 3. Scenario's

De ontwikkeling van Loods M als geïntegreerd concept over de geschiedenis, het heden en de toekomst van Maassluis als duurzame maritiem-historische stad biedt ook andere, nieuwe kansen voor het Museumschip Hudson. Het is interessant om te onderzoeken op welke wijze het geïntegreerd concept van Loods M kan zorgen voor meer verbinding van de Hudson met de andere musea, met onderwijs en bedrijven, en vice versa: hoe de Hudson zich meer kan verbinden aan het geïntegreerde concept van Loods M en de Loodsgenoten.

Het gegeven dat de Hudson niet meer kan varen, biedt andere perspectieven op de mogelijke functies van het schip. Het schip hoeft niet per se in het water te blijven liggen. Het kan op de kant gezet worden als uitkijkpunt of blikvanger. Het kan in het gebouw van Loods M geplaatst worden als iconisch element. Het schip kan door haar museale presentaties onderdeel worden van het grote verhaal van Maassluis. Het kan ook op een andere locatie in de haven van Maassluis gelegd worden, waar het meer verbonden is met de andere historische schepen. Al deze opties hebben voor- en nadelen en - soms flinke – consequenties.

Voor de toekomst van het Museumschip Hudson in relatie tot de ontwikkeling van Loods M worden daarom de volgende vier scenario's nader onderzocht. De grijze scenario's 5 en 6 komen in beeld als de andere vier scenario's niet realiseerbaar zouden zijn.

1. Plaatsing als museumschip op de kant, in de buurt van Loods M, in 2 varianten:
  - a. Romp tot waterlijn ingegraven;
  - b. Geheel bovengronds.
2. Plaatsing als museumschip in Loods M, in 3 varianten:
  - a. Romp tot waterlijn ingegraven;
  - b. Geheel bovengronds op stempels;
  - c. Opgehangen.
3. Plaatsing als museumschip in het water voor Loods M, tevens als overstapponton ten behoeve van de kleine vloot.
4. Plaatsing als museumschip op de huidige locatie, om de hoek bij de Furie.
5. Aanbieden als museumschip aan een ander museum, in overeenstemming met de LAMO-richtlijnen: leidraad afstoting museale objecten.
6. Aanbieden aan scheepssloperij.

#### **Afwegen met multicriteria-analyse**

Om een beargumenteerde afweging te kunnen maken tussen deze scenario's, waarbij rekening gehouden wordt met de voor- en nadelen en consequenties van de verschillende scenario's, wordt een multicriteria-analyse opgesteld. Daarmee kunnen keuzes gemaakt worden op basis van meer dan één onderscheidingscriterium. Met een multicriteria-analyse kunnen scores op fysieke, economische, inhoudelijke en sociale criteria bij elkaar worden opgeteld, om alternatieve trajecten voor een nieuwe weg te rangschikken. Het doel is om gegevens te ordenen, beslissingsprocessen transparant te maken en daarmee de beslissers te ondersteunen bij hun keuze en argumentatie.

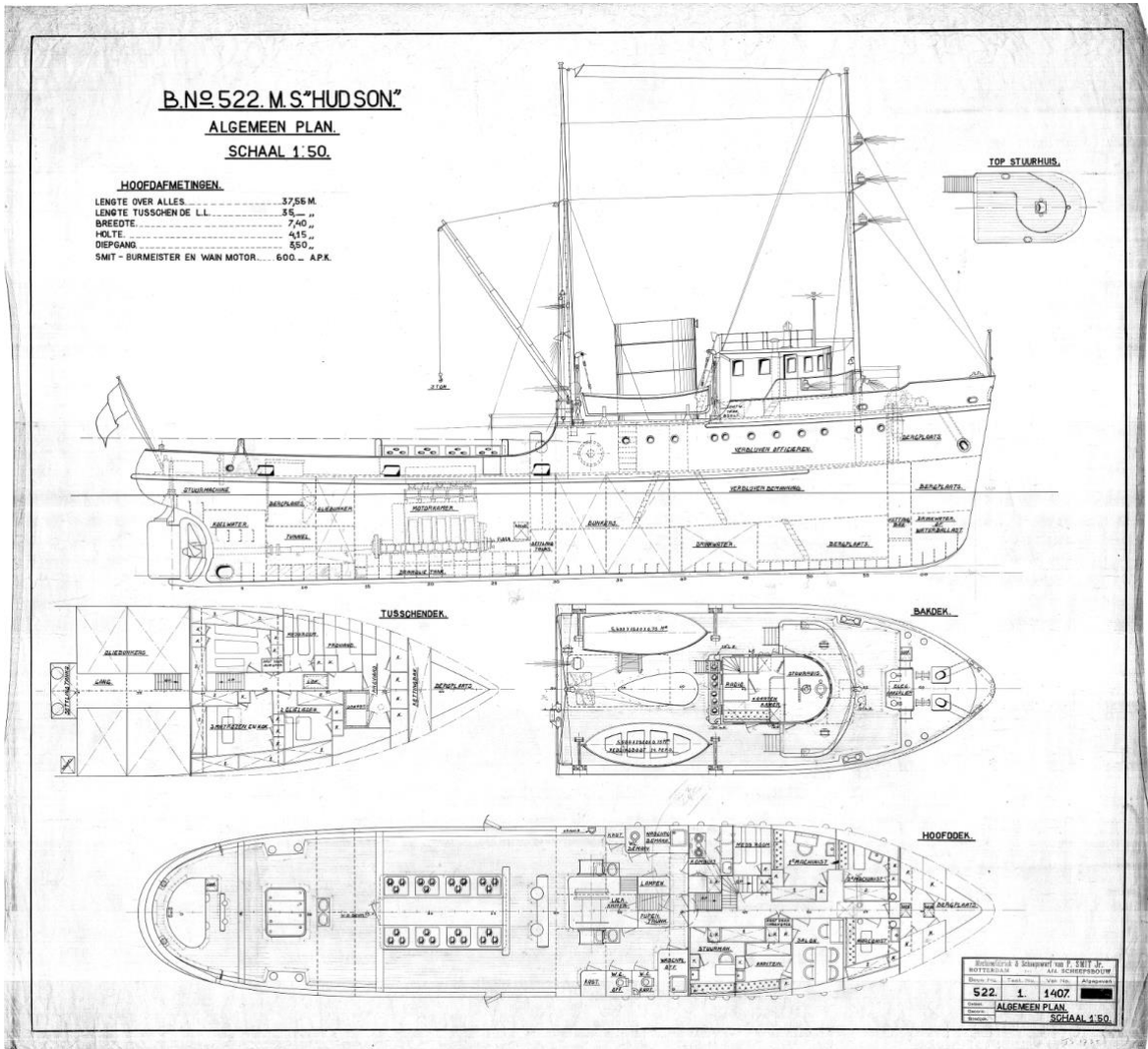
Bij het opstellen van de multicriteria-analyse worden verschillende aspecten betrokken, zoals het ruimtebeslag, de initiële investeringslasten van technische ingrepen, de exploitatie- en verdienmogelijkheden, de cultuurhistorische waarde, maar vooral de aantrekkingskracht op het publiek en de synergiemogelijkheden met andere gebruikers van Loods M. Bij deze analyse wordt

ook rekening gehouden met de consequenties op korte en op lange termijn. Bij de economische kosten en baten wordt daarom uitgegaan van een termijn van 25 jaar. De verschillende aspecten kunnen vervolgens met elkaar worden vergeleken en tenslotte tegen elkaar worden afgewogen.

#### **Technische gegevens Hudson**

Voor het beschrijven en tegen elkaar afwegen van de verschillende scenario's zijn de technische gegevens van de Hudson van belang:

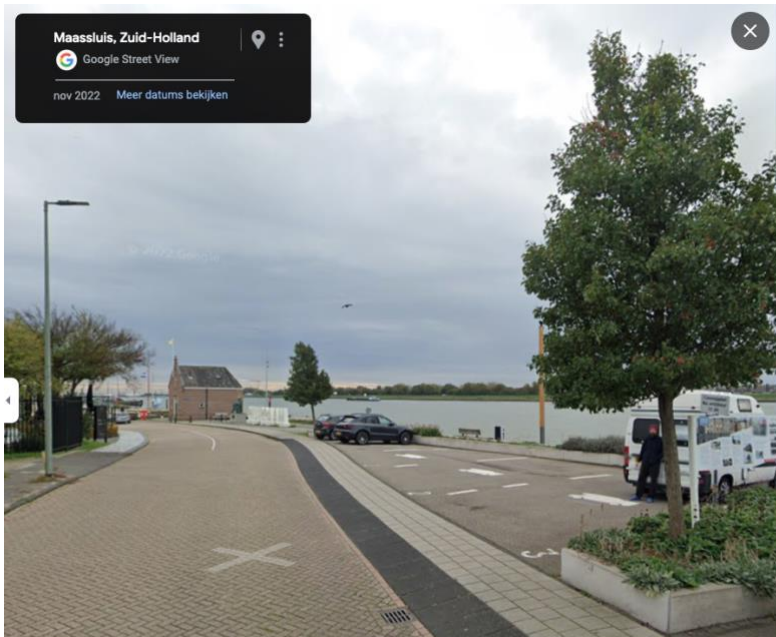
- Lengte over alles                    37,55 m.
- Lengte tussen loodlijnen       35,00 m.
- Breedte                                 7,45 m.
- Holte                                     4,15 m.
- Diepgang                              3,50 m.
- Hoogte vlak – stuurhuis        10 m.
- Hoogte vlak – masten            22 m.
- Bruto inhoud                        293 ton
- Netto inhoud                        74 ton
- Gewicht totaal                     300 ton
- Gewicht ballast beton            60 ton





## Scenario 1. Op de kant

In dit scenario wordt de Hudson op de kant gezet als opvallend element en als visitekaartje voor Loods M. De locatie zou op de kade voor Loods M aan de Govert van Wijkade 44 kunnen zijn, of op de kade aan de Koning Willem Alexander Boulevard ter hoogte van de parkeer- en camperplaatsen naast de grote witte letters 'Maassluis'.



Wat zijn de inhoudelijke, sociale, fysieke en economische consequenties van dit scenario?

a. Inhoudelijke consequenties

De Hudson zal zeker de aandacht trekken van alle schepen en opvarenden die over het Scheur varen. Dit kan leiden tot een toename van belangstelling en aantallen bezoekers.

De Hudson komt dichtbij Loods M te staan en staat meer in verbinding met de activiteiten van Loods M. De drie presentaties blijven toegankelijk en kunnen meer verbonden worden met de verhaallijnen die in Loods M ontwikkeld worden. De presentaties kunnen daardoor ook beter betrokken worden bij het educatieprogramma van Loods M. Als de Hudson met innovatieve middelen verduurzaamd wordt, kan de Hudson daarmee ook onderdeel worden van het innovatieprogramma van Loods M.

b. Sociale consequenties

Het reguliere onderhoud van de Hudson kan mogelijk ondergebracht worden in een pool van vrijwilligers die ook de andere sleepboten onderhouden.

c. Fysieke consequenties

De Hudson kan vanaf het Scheur met een bok – een drijvende kraan – op de wal getild worden naast de letters MAASSLUIS. De bok moet 300 ton kunnen tillen.

De locatie op de kade aan de Govert van Wijnkade voor Loods M is te smal om de Hudson daar permanent op de kant te zetten, zonder andere functies op de kade te hinderen.

De locatie op de Koning Willem Alexander Boulevard, naast de letters Maassluis, biedt op de plaats van de parkeerplaats en camperplekken voldoende ruimte voor de Hudson. De parkeerplekken komen dan te vervallen.

De locatie van de Hudson moet onderheid worden, zodat de fundatie 300 ton kan dragen. Zonder fundering zal de Hudson langzaam wegzakken. Voor het plaatsen van de Hudson op de kade van de Koning Willem Alexander Boulevard is toestemming nodig van Rijkswaterstaat. De kans is zeer aanwezig dat Rijkswaterstaat hiervoor geen toestemming zal geven, in verband met de stevigheid van de kade, alhoewel de Delflandsedijk de primaire waterkerende dijk is. De vaargeul in het Scheur is ongeveer 20 meter diep, waardoor de dijk gevoelig is voor zettingsvloeiing. De kade kan door verdieping van de vaargeul of erosie verzakken en bezwijken. Overigens voldoet de Delflandsedijk tussen Hoek van Holland en Schiedam niet aan de nieuwe veiligheidsnormen voor 2050. Dit dijktraject is door het Hoogheemraadschap van Delfland aangemeld voor het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Als de Hudson op de kade staat, blijft structureel onderhoud aan de romp en opbouwen nodig. Er moet groot onderhoud plaatsvinden aan de lekkende dekken.

Als de Hudson jaarrond ook toegankelijk en bruikbaar moet blijven, moet het schip geïsoleerd worden en moeten de verwarming en de elektrische installaties vervangen worden door duurzame installaties.

Er moet een veilige toegangsvoorziening gemaakt worden. De uitvoering daarvan zal afhangen van de wijze van plaatsing van de Hudson: deels ingegraven bijvoorbeeld tot de wind-waterlijn waarbij een deel van de romp niet te zien is en niet meer onderhouden kan worden en uiteindelijk zal doorroesten, of op een plateau met lage of hogere stempels waarbij de gehele romp zichtbaar is en onderhouden kan worden.

d. Economische consequenties

Initiële investeringskosten zijn:

- Berekenen en engineering +/- €100.000
- Aanleggen van de fundatie ter hoogte van de parkeerplaatsen.
  - Heipalen van 25 m. lengte +/- €1.000. Aantal benodigde palen PM. Schatting is 25 x 5 = 125 palen, totaal +/- €125.000.
  - Heistelling huren voor paallengte 25 m. gewicht machine +/- 70-80 ton. PM
- Voorbereiden en plaatsen van de Hudson met behulp van een zware bok. +/- €12.500
- Renovatie van de lekkende houten dekken. +/- €180.000
- Vervangen en verduurzamen van de verwarming en elektrische installaties. +/- €100.000
- Aanleg van nutsvoorzieningen en riolering. PM
- Maken en plaatsen van een veilige toegangsvoorziening. PM

Terugkerende exploitatiekosten zijn:

- Regulier onderhoud €5.000 p/j.
- Verbruikskosten van de nutsvoorzieningen en riolering. PM

**Totale kosten over 25 jaar** zijn:

Initiële kosten: 100.000 + 125.000 + 12.500 + 180.000 + 100.000 = 517.500


Exploitatiekosten: (25 x 5.000 =) 125.000

**Totale kosten = €642.500**

Daar komen de PM posten nog bij.

Baten: De baten zijn de extra entreegelden.

Inkomstenderving zal optreden door het verloren gaan de van de parkeerplaatsen en de camperplekken. Wellicht kunnen deze elders in het bedrijvengebied nog gecompenseerd worden.

Plaatsing van de Hudson op een meer prominente plek zal mogelijk extra bezoekers en vrijwilligers aantrekken. Dit kan mogelijk extra inkomsten uit entreegelden opleveren. PM 

e. Overige opmerkingen

Een onzekere factor is of Rijkswaterstaat toestemming zal geven voor het plaatsen van de Hudson op de kade van de Koning Willem Alexander Boulevard.

## Scenario 2. In Loods M

In dit scenario wordt de Hudson in het gebouw van Loods M geplaatst. De precieze situering is afhankelijk van het ontwerp van Loods M. Bij het behoud van het huidige gebouw zou de situering deels op het huidige loading dock en deels in het gebouw kunnen zijn, zoals in onderstaande schetsen van Kinkorn/BMC/Raadsaam.



Bij het ontwerp van het gebouw door RAU zou de situering hangend of stand in de centrale ruimte kunnen zijn, zoals in onderstaande impressie.



Wat zijn de inhoudelijke, sociale, fysieke en economische consequenties van dit scenario?

a. Inhoudelijke consequenties

De plaatsing van de Hudson in Loods M draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het geïntegreerde concept en ondersteunt de iconische uitstraling van het gebouw. De verbinding met de andere Loodsgenoten is groot als de Hudson letterlijk onderdeel is van de presentaties in Loods M. De immateriële waarden van de verhalen van de Hudson kunnen in dit scenario optimaal tot hun recht komen als ze verweven worden met de routes, verhaallijnen en activiteiten in Loods M. Dat geldt evenzeer voor de educatieve waarde: de kennis over scheepsbouw kan zichtbaar en overdraagbaar gemaakt worden. De Hudson kan ook een rol krijgen in het educatieve innovatieprogramma, door in de Hudson aspecten als bijvoorbeeld dimensionering van materiaalgebruik en testopstellingen voor UV-licht voor een gezond binnenklimaat in schepen te ontwikkelen.

Een aandachtspunt is dat Loods M niet exclusief een Hudson-museum moet worden. Niet de Hudson, maar de verhaallijnen en de functies ontmoeten, presenteren en maken, experimenteren en leren, moeten de kern vormen van het programma van Loods M.

b. Sociale consequenties

Het bestuur en de vrijwilligers van de Hudson zijn sterk voorstander van het scenario waarin de Hudson in Loods M geplaatst wordt. In dit scenario wordt de materiële en immateriële cultuurhistorische waarde van de Hudson goed en duurzaam bewaard.

Het Museum Maassluis, het Nationaal Sleepvaartmuseum en de Historische Vereniging Maassluis zijn voorstander van dit scenario, dat ook in de Museale visie Maassluis is opgenomen. Het Addendum van de *Museale visie Maassluis* zegt hier het volgende over:

*“Het alternatief van de Hudson als drijvende steiger voor rondvaarten is besproken in een recente bijeenkomst van MM, NSM, HVM en de Hudson. Duidelijk is dat deze organisaties alle vier geen voorstander zijn van het idee van de Hudson als drijvende aanlegsteiger. De belangrijkste argumenten zijn:*

- *De Hudson is een museumschip en zou als zodanig zo veel mogelijk geïntegreerd moeten worden met de andere museale functies in Loods M. Als het kan dus de Hudson op de kant in/bij Loods M. Daar kan de Hudson integraal deel uitmaken van de museumbeleving en behoort ook gecombineerd toezicht en beveiliging tot de mogelijkheden.*
- *De Hudson op de kant in/bij Loods M biedt een meer aansprekende, zelfs iconische oplossing.*
- *De Hudson in het water blijft problematisch uit het oogpunt van onderhoud.*
- *De breedte van de Hudson bedraagt op de waterlijn 7,5 meter. Ook de palen waaraan de Hudson als steiger zou komen te liggen nemen een meter in beslag. Dat betekent dat wanneer een ander schip aan de Hudson afmeert, de vaargeul naar de binnenhaven geblokkeerd wordt. Betwijfeld wordt of de havenautoriteiten hiervoor toestemming verlenen.”*

De Stichting Sleepboothaven Maassluis ziet liever dat de Hudson als vertreksteiger in de Buitenhaven voor Loods M geplaatst wordt.

#### c. Fysieke consequenties

Om de Hudson in Loods M te plaatsen, moet deze op de wal getild en naar de gewenste positie getransporteerd worden. Daarvoor zijn diverse mogelijkheden bekeken:

- Een eerste optie is om de Hudson vanaf het Scheur met een bok – een drijvende kraan – op de wal te tillen naast de letters Maassluis. De bok moet 300 ton kunnen tillen. Vanaf daar moet de Hudson over de weg naar de Govert van Wijnkade worden getransporteerd. Voor dit exceptioneel transport zijn speciale zwaar transport voertuigen met meerassige stuurbare opleggers nodig, waarvoor speciale vergunningen nodig zijn. Een eerste extra knelpunt is dat de Hudson dan tweemaal een draai van 90 graden moet maken om in de juiste richting voor Loods M uit te komen. Een tweede extra knelpunt is dat de kade aan de Govert van Wijnkade berekend is op lage gewichten en door extra damwanden en verankering vanaf het Douanehuisje versterkt moet worden.
- Een tweede optie is om de Hudson naar een scheepswerf of dok te slepen, op een ponton te zetten en vanaf de Buitenhaven tussen twee drijvende bokken of tussen twee op de wal opgestelde zware hijskranen op de wal te tillen en 90 graden te draaien. De kade moet hiervoor eerst versterkt en verankerd worden. Dit moet van tevoren door een grondmechanisch adviseur berekend worden.
- Bij beide opties is het mogelijk om de Hudson van tevoren te ontdoen van de ballast, die is aangebracht om het schip de trimmen, nadat de motor met toebehoren is verwijderd. Het gewicht kan daarmee teruggebracht worden van 300 ton naar 240-250 ton. De ballast bestaat uit beton, dat over een hoeveelheid ankerkettingen is gestort. Dat betekent dat

het verwijderen van de ballast een lastige klus zal zijn. De losse ballast kan verwijderd worden, als de machinekamerkap van het dek getild is. Het is zelfs denkbaar om de Hudson op het droge in de breedte door te halen en te ontdoen van de betonnen ballast. Daarmee ontstaan twee delen van ongeveer 19 m lengte bij 7,40 m breedte.

Voordat de Hudson in het gebouw van Loods M geplaatst kan worden, moet een fundering gemaakt worden die het gewicht van de Hudson kan dragen. In de ondergrond zit een dunne zandlaag op 18 m en een dikke zandlaag op 25 m. Het advies is om heipalen van 25 m te gebruiken. Het aantal benodigde heipalen moet berekend worden door een grondmechanisch adviseur. Een heistelling voor een dergelijke paallengte weegt zelf ongeveer 70-80 ton.

De Hudson kan op verschillende manieren in het gebouw geplaatst worden:

- Tot de wind-waterlijn verzonken in de vloer, waarbij de bezoekers niet meer de hele romp kunnen zien. De romp kan dan niet meer onderhouden worden en zal uiteindelijk doorroesten.
- In een verzonken bak, waarin bezoekers naar beneden kunnen, zodat ze wel de hele romp kunnen zien.
- Op de vloer op lage of hogere stempels gezet, zodat het publiek de hele romp kan zien en al dan niet onder de romp door kan lopen.
- Hangend in de centrale ruimte, zodat het gehele vloeroppervlak benut kan worden voor andere functies en activiteiten.

Als de Hudson in het gebouw geplaatst wordt, neemt dat in alle varianten een bepaald ruimtebeslag in. Het minste ruimtebeslag vragen de varianten waarbij het schip in een bak of verzonken in de vloer ofwel hangend geplaatst wordt. De meeste ruimte vraagt de variant waarin het schip op lage stempels staat.

In alle varianten waarin het schip in het gebouw geplaatst wordt, moet rekening gehouden worden met het gewicht en de afmetingen van het schip.

Als het schip in zijn geheel in het gebouw geplaatst wordt, kan de onderhoudsopgave tot een minimum teruggebracht worden. De vervanging en verduurzaming van de verwarming en de elektrische installaties en afvalwatervoorziening hoeft dan niet meer apart aangebracht te worden, maar kan geregeld worden in samenhang met de voorzieningen in het gebouw. Ook kan de benodigde extra fundering meegenomen worden bij de fundering van het gebouw zelf.

d. Economische consequenties

Initiële investeringskosten zijn:

- Berekenen en engineering +/- €100.000
- Aanleggen van de fundatie in het gebouw. Heipalen 25 m. p/p €1.000 + heistelling PM. Schatting is 25x5 = 125 palen, totaal +/- €125.000.
- NB Bij plaatsing in verdiepte bak: aanleggen van waterdichte verzonken bak. +/- €940.000
- Sleepkosten schip naar dok of scheepslift. PM
- Eventueel: schip doorhalen en betonnen ballast verwijderen. PM
- Op ponton of bok zetten, transporteren en afzetten op de kade, zo nodig op SPMT (self propelled modular transporter) met power pack unit. +/- €12.500
- Bij ophangen: schip naar spanten hijsen met portaal en 4 strand-jacks. +/-€250.000

- Aanleg van nutsvoorzieningen en riolering. **PM**
- Maken en plaatsen van een veilige toegangsvoorziening. **PM**
- **NB** Extra kosten indien de Hudson op de Boulevard wordt afgezet en over de kade verplaatst moet worden naar Loods M met 2x10 aslijnen SPMT + 2x power pack unit. +/- **€50.000**. Daarbij komen dan i.v.m. het gewicht kosten voor het versterken van de kade van +/- 100 strekkende meter. +/- **€7.000.000**.

Terugkerende exploitatiekosten zijn:

- Verbruikskosten van de nutsvoorzieningen en riolering. **PM**

**Totale kosten over 25 jaar** zijn:

Initiële kosten: 100.000 + 125.000 + 12.500 = 237.500

Bij ophangen komt daarbij 250.000 = 487.500

Bij plaatsing in waterdichte bak komt daarbij 940.000 = 1.177.500


Bij afzetten op Boulevard en rijden naar Loods M komt daarbij €7.050.000 = 7.287.500

De exploitatiekosten worden opgenomen in de exploitatiekosten van het gebouw.

**Totale kosten zijn in het geval van ophangen €487.500**

Daar komen de **PM** posten bij. Met name de kosten van doorhalen, ballast verwijderen en ophangconstructie maken moeten nog toegevoegd worden.

Baten: De **baten** zijn de extra entreegelden.

Plaatsing van de Hudson op een prominente en zelfs spectaculaire plek in Loods M zal naar verwachting veel extra bezoekers en vrijwilligers aantrekken. Dit levert extra inkomsten uit entreegelden op, niet alleen vanwege de extra aantrekkingskracht en het hogere aantal bezoekers, maar ook door de verwachte hogere bezoekerswaardering, die een hogere entreprijs rechtvaardigt. Het rapport Museale visie Maassluis schatte het aantal bezoekers van Loods M op 25.000 – 30.000 p/j exclusief de plaatsing van de Hudson in Loods M. Naar schatting wordt in dit scenario het bezoekersaantal 35.000 met de plus op de entreprijs. **PM** 

e. Overige opmerkingen

De kubieke meters die in dit scenario plek bieden aan de Hudson, zouden in een ander scenario ruimte kunnen bieden aan andere functies en activiteiten.



### Scenario 3. Als vertreksteiger

In dit scenario wordt de Hudson afgemeerd in de Buitenhaven voor Loods M als vertreksteiger en op- en afstapplaats voor passagiersschepen en voor de sleepboot Steenbank en mogelijk ook voor de sleepboten van de kleine vloot, indien die niet vanaf hun eigen vertreksteiger in de Binnenhaven varen: de Tonijn en de Bruinvisch.

Wat zijn de inhoudelijke, sociale, fysieke en economische consequenties van dit scenario?

a. Inhoudelijke consequenties

De Hudson zal als vertreksteiger voor Loods M de aandacht trekken van de passagiers die een vaartocht maken met de sleepboten van de kleine vloot of met andere rondvaartboten en passagiersvaartuigen. Dit kan leiden tot een toename van belangstelling en aantallen bezoekers aan de Hudson.

De Hudson komt dichtbij Loods M te liggen en staat meer in verbinding met de activiteiten van Loods M. De museale presentaties in de Hudson blijven toegankelijk en kunnen meer verbonden worden met de verhaallijnen die in Loods M ontwikkeld worden. Dit geeft meer mogelijkheden om de Hudson te verbinden aan het educatieve programma van Loods M, bijvoorbeeld via het aspect innovatieve verduurzaming.

b. Sociale consequenties

De Hudson kan gebruikt worden om passagiers voor de vaartochten te ontvangen met koffie en thee, kan opengesteld worden voor oud-varenden en kan gebruikt worden als vergaderruimte of ruimte voor kleine bijeenkomsten.

De vrijwilligers van de andere sleepboten kunnen helpen met het reguliere onderhoud aan de Hudson.

Dit scenario vraagt om ruimere openingstijden, een groter aantal vrijwilligers en meer inzet van vrijwilligers, die de Hudson openstellen, rondleidingen geven en voor de catering zorgen.

c. Fysieke consequenties

De Hudson moet aan deze functies aangepast worden: er komt een opening in de reling om de passagiers een eenvoudige opstapmogelijkheid te bieden.

Er moet een solide, permanente gangway komen om de passagiers toegang te geven tot de Hudson.

De passerende zeeschepen op het Scheur geven veel zuiging. Om de Hudson stevig en stabiel af te meren en schade aan het schip te voorkomen, is de aanleg van een intelligent dock locking systeem met behulp van een vacuüm of magnetisch afmeersysteem wenselijk.

Als de Hudson in het water ligt, blijft structureel onderhoud aan de romp en opbouwen nodig. Er moet groot onderhoud plaatsvinden aan de lekkende dekken.

Als de Hudson jaarrond ook toegankelijk en bruikbaar moet blijven, moeten de verwarming en de elektrische installaties vervangen worden door duurzame installaties.

d. Economische consequenties

Initiële investeringskosten zijn:

- Gangway. **PM**
- Opening in reling. **PM**
- Vervangen dieselkachel en elektrische installaties door duurzame verwarming en installaties. +/- €100.000
- Aanleggen vacuüm of magnetische afmeervoorziening. **PM**
- Renoveren van lekkende teakhouten dekken. +/- €180.000

Terugkerende exploitatiekosten zijn:

- Sleepkosten naar dok. **PM**
- Dokbeurt: onderwaterbescherming en zo nodig reparatie huidplaten. p/5j +/- €75.000
- Onderhoud van de romp en de opbouwen. p/j +/- €5.000
- Verzekering. €5.000 p/j
- Verbruikskosten van de nutsvoorzieningen en riolering. **PM**

**Totale kosten over 25 jaar** zijn:


Initiële kosten 100.000 + 180.000 = 280.000

Exploitatiekosten (5 x 75.000 =) 375.000 + (25 x 5.000 =) 125.000 + (25x5.000 = 125.000 = 625.000

**Totale kosten €905.000**

Daar komen de **PM** posten bij.

Baten: De **baten** zijn de extra entreegelden.

Plaatsing van de Hudson als vertreksteiger voor Loods M zal mogelijk extra bezoekers en vrijwilligers aantrekken. Dit kan mogelijk extra inkomsten uit entreegelden opleveren. **PM** 

e. Overige opmerkingen

Het bestuur en de vrijwilligers van de Hudson zijn geen voorstander van het scenario waarin de Hudson als vertreksteiger voor Loods M geplaatst wordt. Zij zien geen mogelijkheid om de initiële en terugkerende exploitatiekosten terug te verdienen.

Het Museum Maassluis, het Nationaal Sleepvaartmuseum Maassluis en de Historische Vereniging Maassluis zijn geen voorstander van dit scenario, maar zien liever dat de Hudson een integraal deel wordt van de museale presentatie in Loods M, zoals ook in de Museale visie Maassluis is opgenomen.

De Stichting Sleepboothaven Maassluis is voorstander van het scenario waarin de Hudson als vertreksteiger voor Loods M geplaatst wordt.

## Scenario 4: Op oude locatie

In dit scenario blijft de Hudson liggen aan de kade om de hoek bij de Furie.

Wat zijn de inhoudelijke, sociale, fysieke en economische, consequenties van dit scenario?

### a. Inhoudelijke consequenties

De presentatie van de Hudson als museumschip is interessant en indrukwekkend, maar trekt te weinig publiek en te weinig vrijwilligers. De educatieve waarde van de Hudson komt onvoldoende tot uitdrukking.

Breder gesteld profiteren ook de Loodsgenoten, de gemeente Maassluis en de bewoners en bezoekers van Maassluis nu onvoldoende van vooral de immateriële waarde van de Hudson: de verhalen van de Hudson komen te weinig voor het voetlicht.

### b. Sociale consequenties

Het lage aantal bezoekers en de financiële problemen zijn niet motiverend voor de vrijwilligers en de bestuursleden, dus het bestand dunt uit. Deze situatie is op den duur niet houdbaar.

### c. Fysieke consequenties

Als de Hudson in het water ligt, blijft structureel onderhoud aan de romp en opbouwen nodig. Er moet groot onderhoud plaatsvinden aan de lekkende dekken.

Als de Hudson jaarrond ook toegankelijk en bruikbaar moet blijven, moet het schip geïsoleerd worden en moeten de verwarming en de elektrische installaties vervangen worden door duurzame installaties.

### d. Economische consequenties

Enmalige initiële kosten zijn:

- Vervangen dieselkachel en elektrische installaties door duurzame verwarming en installaties en aanbrengen isolatie. +/- €100.000
- Renoveren van lekkende teakhouten dekken. +/- €180.000

Terugkerende exploitatiekosten zijn:

- Sleepkosten naar dok. **PM**
- Dokbeurt: onderwaterbescherming en zo nodig reparatie huidplaten. p/5j +/- €75.000
- Onderhoud van de romp en de opbouwen. p/j +/- €5.000
- Verzekering. €5.000 p/j
- Verbruikskosten van de nutsvoorzieningen en riolering. **PM**

**Totale kosten over 25 jaar** zijn:

Initiële kosten: 100.000 + 180.000 = 280.000

Exploitatiekosten (5 x 75.000 =) 375.000 + (25 x 5.000 =) 125.000 + (25 x 5.000 =) 125.000 = 625.000

**Totale kosten €905.000**

Daar komen de **PM** posten bij.

Baten: Er zijn geen extra baten uit de entreegelden.

De exploitatie uit entreegelden is onvoldoende om het schip te kunnen onderhouden en verduurzamen.

e. Overige opmerkingen

Op deze locatie komen er te weinig bezoekers om daarmee de onderhoudslasten voor het schip te kunnen dekken. Als deze optie de enig mogelijke zou zijn, moet er een grootschalig plan voor andere functies uitgedacht worden, anders is dit op termijn niet houdbaar. Zie ook het eerdere rapport over de Hudson uit 2019.

## Scenario 5. Naar ander museum

Deze optie is niet ondenkbaar, maar de kans van slagen is bijzonder klein. De Hudson hoort bij Maassluis. Er zijn geen andere museale sleepboothavens in Nederland en daarbuiten. De staat van de Hudson is niet optimaal; met name herstel van de teakhouten dekken met de stalen platen daaronder vraagt een heel forse investering. Daar zal geen enkel museum voor willen opdraaien.

## Scenario 6. Naar de sloop

Als ultieme oplossing is dit niet onmogelijk. De Hudson bevat geen motoren en andere milieu-gevoelige stoffen en zal dus best nog wat opbrengen als oud ijzer.

## Overwegingen bij de keuze voor een scenario

Bij het afwegen van de mogelijke scenario's voor de Hudson zijn in elk geval ook de volgende aspecten van belang:

- De Hudson in Loods M zetten is eenmalig een grote uitgave, als het technisch haalbaar is. Maar dan ben je daarna wel van veel problemen en kosten af. Bovendien heb je dan een unieke museale toevoeging en zijn zowel het schip als het unieke verhaal van het schip veiliggesteld.
- Het onderwaterschip van de Hudson is na de dokbeurt eind 2022 weer in orde. Voorlopig zal ze niet zinken. Als de Hudson in het water blijft liggen, moet ze elke 5-7 jaar opnieuw naar het dok gesleept worden, schoonspuiten, huiddikte meten, zo nodig nieuwe stalen platen erop lassen, in de onderwaterbescherming zetten en weer terugsleepen. Dit zijn substantiële kosten; reken rustig op een werfreservering van €10.000 per jaar, elk jaar weer.
- De dekken, die in 2019 al slecht waren, moeten inmiddels echt grootschalig worden aangepakt. Ze zijn lek, de stalen platen eronder roesten door. Binnen staan overal emmers en pannetjes om het regenwater op te vangen. Herstel (met echt hardhout zoals

accoya of iroko (fsc-teak is niet meer te krijgen), kunststof flexiteak of kurk vergt een heel forse investering. Denk daarbij aan zo'n €180.000. Dan komen daaroverheen nog de jaarlijkse onderhoudskosten, zoals het bijwerken van kitnaden aan de dekken.

- Het verfwerk aan de romp en opbouwen van de Hudson vergt jaarlijks werk en kosten. Ook dat vraagt menskracht, tijd en kosten.
- Het schip weer varend krijgen, met diesel of elektrisch of nog anders, is een enorme en onzekere opgave, niet omdat het technisch niet zou kunnen, maar vanwege de regelgeving. Het schip had dan uiterlijk eind 2019 een CBB-veiligheidscertificaat moeten hebben gehad als varend schip, en dat is niet gebeurd. Na die datum wordt een schip alleen nog gekeurd als nieuwbouwschip. De Hudson voldoet zeker niet aan de nieuwbouwcriteria. Als uitzondering kan er dan nog een Hoofdstuk 24-procedure worden aangevraagd via de ILenT, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze route is niet onmogelijk, maar wel bijzonder omslachtig en de uitkomst is onzeker, omdat het om een nieuwe procedure gaat die nog nauwelijks is toegepast. Bovendien is her-motorisering heel kostbaar.
- Wil de Hudson in het water blijven liggen en jaarrond gebruikt kunnen blijven worden als tentoonstellings- en bijeenkomstenruimte, dan zal er aan het binnenklimaat gewerkt moeten worden, c.q. ze zal geïsoleerd en verduurzaamd moeten worden, m.n. de verwarming, die nu draait op een oude stinkende dieselmach. De aanpak daarvan is berekend op zo'n €100.000.
- De Hudson op de kant zetten in de buitenlucht is vragen om problemen. Het dek zal steeds meer gaan lekken, tenzij dit grootschalig wordt gerestaureerd. Maar wie gaat dat betalen? Bovendien moet het verfwerk regelmatig worden aangepakt. Hoe? Door het schip in te pakken in steigers? En wie gaat dat betalen?
- De Hudson voor de kant leggen als vertreksteiger brengt dezelfde kosten met zich mee: dekken aanpakken, isoleren en verduurzamen, periodiek verfwerk en eens in de paar jaar slepen naar het dok voor onderhoud aan het onderwaterschip. Kosten zijn dan nog hoger dan bij de variant op de kant.
- De Hudson voor Loods M leggen als overstapponton is op die locatie belastend voor het schip: de voorbijvarende zeeschepen veroorzaken een forse zuiging. Als de Hudson stevig vast moet liggen, moet hier goed over nagedacht worden: er is sprake van getij met een fors verval. Strak tegen de kant trekken is daardoor niet mogelijk. Daarom gebruiken rederijen voor passagiersschepen in getijdegebieden doorgaans een drijvende steiger met een lange gangway (zwaar uitgevoerde loopplank), zodat passagiers zowel bij hoog als laag water gemakkelijk aan boord kunnen komen en niet al te steil omhoog of omlaag moeten lopen. Zie bijvoorbeeld de steigers van de watertaxi in Rotterdam of van de raderboot de Majesteit in Rotterdam. Een innovatieve oplossing met een vacuüm of magnetische afmeervoorziening zou een optie kunnen zijn, die wel kosten met zich meebrengt.
- Extra fundering is nodig voor het plaatsen van de Hudson op de kant, zoals aan de Koning Willem Alexander Boulevard of in Loods M, om de ondergrond het gewicht van 300 ton te kunnen laten dragen. De benodigde paallengte tot op een stevige zandlaag is 25 m. Voor het bepalen van de hoeveelheid benodigde heipalen is eerst sondering nodig, uit te voeren door een geotechnisch adviseur. Bij plaatsing van het schip op de kade aan de Boulevard moet rekening gehouden worden met het risico op zettingsvloeiing, waardoor de kade kan verzakken of zelfs kan bezwijken. Bij plaatsing van het schip op stempels of opgehangen in Loods M moet rekening gehouden worden met extra fundering voor het

gewicht van het schip, maar in dat geval kan de extra fundering meegenomen worden bij de fundering voor het gebouw, omdat bij een verbouwing van Loods M sowieso extra fundering nodig is. Gemiddeld staan heipalen 1 à 1,5 m uit elkaar. Bij een lengte van 37,5 m. bij een breedte van 7.5 m zijn dan naar schatting 25 x 5 palen nodig van €1.000 = €125.000. Op dit moment is het nog niet opportuun om een geotechnisch adviseur in te huren om het benodigde aantal heipalen te bepalen. Daarom is voor het aantal palen vooralsnog nog een PM post opgenomen.

- Indien de kade aan de Govert van Wijnkade versterkt moet worden en zwaarder moet worden verankerd, zijn de kosten daarvan naar schatting €60.000 à €70.000 per strekkende meter. Dit zijn kosten die voor de kadeversterking in verband met het aanpassen van het gebouw ook nodig zijn.

#### 4. Multicriteria-analyse

De verkenning van de scenario's kijkt naar diverse aspecten die bij de uiteindelijke keuze een rol zullen spelen, zoals de fysieke mogelijkheden, de inhoudelijke meerwaarde en de financiële consequenties in de vorm van kosten en baten.

Als uitgangspunten gelden voor de diverse scenario's voor Museumschip Hudson het *10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis*, de *Museale visie Maassluis* en de intentieverklaringen van de partners die gaan samenwerken in Loods M – de Loodsgenoten – en van de gemeente Maassluis om Loods M als geïntegreerd totaalconcept te ontwikkelen.

##### Bepaling criteria

De criteria die gebruikt worden bij deze multicriteria-analyse zien vooral op de inhoudelijke meerwaarde van Museumschip Hudson in de verschillende scenario's, de mogelijkheden om de Hudson in te zetten voor het educatieve en innovatieve programma en de sociale consequenties daarvan. Deze criteria gaan over de vraag in welke mate de plaatsing van Museumschip Hudson in de verschillende scenario's bijdraagt aan de doelstellingen van het geïntegreerde concept van Loods M. Daarnaast gaat de analyse in op de technische haalbaarheid en op de economische gevolgen van de verschillende scenario's. Tenslotte kijkt de analyse ook naar mogelijk specifieke consequenties die gevolgen kunnen hebben voor de haalbaarheid van een bepaald scenario.

##### Effectentabel

Scenario	Inhoudelijk, educatie en innovatie	Sociaal	Fysiek	Initiële kosten	Exploitatie kosten over 25 jr	Baten	Overig
1. Op de kant	Vooraf PR	Losstaand	Ingrijpend	++++	++++	+	? RWS
2. In Loods M *	Veelbelovend	Synergie	Uitdagend	+++++	++	++++	? Technisch
3. Vertreksteiger	Vooraf praktisch	SSM-ers	Uitvoerbaar	+++	+++++	++	? Doorvaart
4. Oude locatie	Niet aantrekkelijk	Kleine vloot	Eenvoudig	+	+++++	-	? St. HdH
5. Ander museum	Moeizaam	Sneu	Eenvoudig	-	x	--	? Interesse
6. Sloperij	Negatief	Brisant	Eenvoudig	--	x	+	? Opini-pers

\* In bovenstaande effectentabel en onderstaande gestandaardiseerde effectentabel is bij plaatsing van de Hudson in Loods M uitgegaan van de variant waarbij de Hudson via de Buitenhaven in het pand gezet kan worden en dus niet over de kade via de Boulevard rijdend verplaatst moet worden.

### Standaardisatie criteria

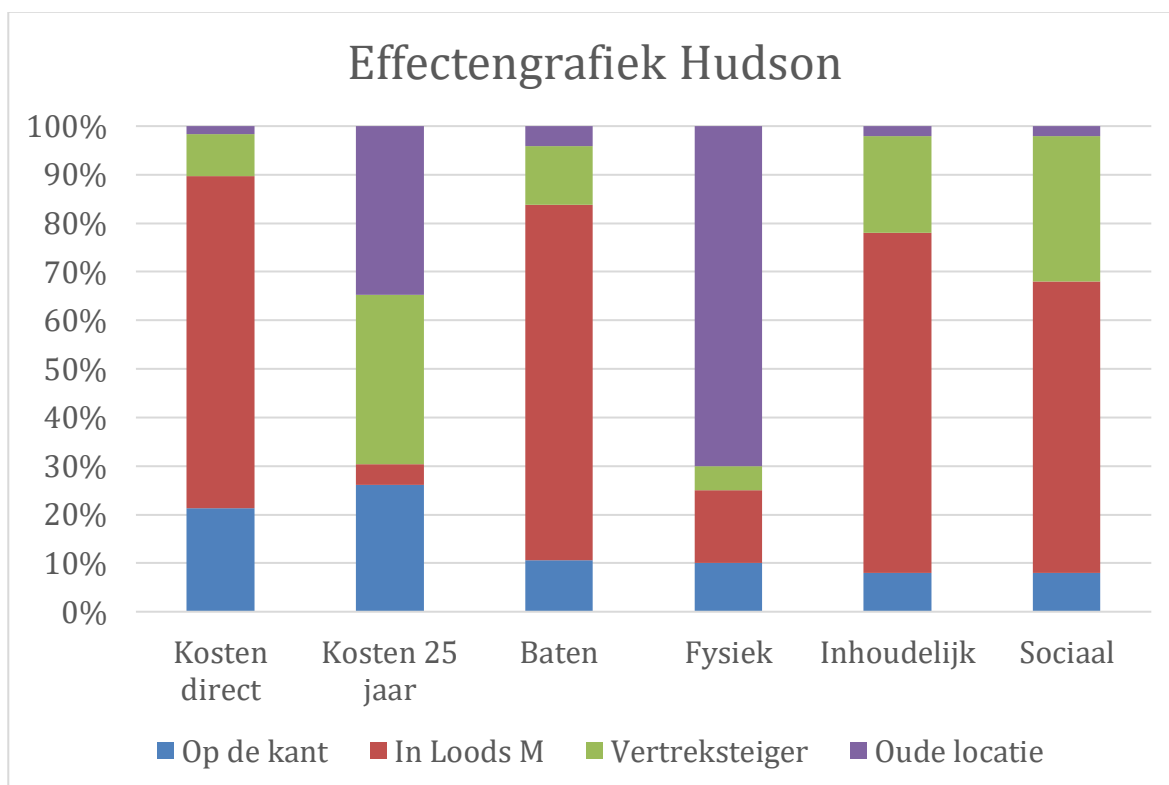
In onderstaande afbeelding worden de criteria met behulp van een gewogen somming op een aspect tussen 0 en 1 gestandaardiseerd. 1 is de hoogste score, 0 de laagste.

### Gestandaardiseerde effectentabel

Scenario	Inhoudelijk, educatie en innovatie	Sociaal	Fysiek	Initiële kosten	Exploitatie kosten over 25 jaar	Baten	Overig
1. Op de kant	0.3	0.2	0.6	0.7	0.4	0.4	? RWS
2. In Loods M *	1	1	0.8	1	0.8	1	? Technisch
3. Vertreksteiger	0.5	0.6	0.2	0.5	0.1	0.6	? Doorvaart
4. Oude locatie	0	0	1	0	0.1	0	? St. HdH
5. Ander museum	Moeizaam	Sneu	Eenvoudig	-	X	--	? Interesse
6. Sloperij	Negatief	Brisant	Eenvoudig	--	x	+	? Opiniespers

### Weging van de criteria

In de onderstaande grafiek worden de gestandaardiseerde effecten van de vier scenario's in een staafdiagram gezet. De grafiek maakt daarmee visueel zichtbaar wat de sterke en minder sterke aspecten zijn van de vier scenario's.



## 5. Conclusie en advies

De vraagstelling voor dit rapport was welke denkbare scenario's er zijn voor Museumschip Hudson. De analyse van de vraag heeft deze aangescherpt tot de kernvraag: *Hoe kunnen we komen tot een positieve positionering van de Hudson?* Daarom is bij de beantwoording van deze vraagstelling uitgegaan van scenario's waarin de Hudson een relatie heeft met het 10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis, met de Museale visie Maassluis en met de ontwikkeling van Loods M, die op het moment van het opleveren van dit rapport nog in de fase van schetsontwerp zit. Met die ontwikkelingen in gedachten zijn vier scenario's en twee noodscenario's denkbaar en realiseerbaar. Om houvast te geven bij het verder ontwikkelen van het schetsontwerp van Loods M is het opportuun om de denkbare en meest wenselijke scenario's voor Museumschip Hudson al daarbij te kunnen betrekken. Sterker, voor het opstellen van het bidboek voor Loods M is een keuze voor één scenario met één variant noodzakelijk. Op dit moment zijn nog diverse varianten op deze scenario's mogelijk. Ook zijn nog niet alle voorwaarden nagevraagd en kostenposten doorgerekend. De weging van de scenario's ten opzichte van elkaar moet dus op dit moment nog met de nodige voorzichtigheid gelezen worden. Als de keuze voor één van de vier scenario's naderbij komt, moeten de voorwaarden, varianten en kostenposten gedetailleerder worden bekeken.

Uit de weging van de vier scenario's ten opzichte van elkaar kunnen op dit moment al wel een aantal voorlopige conclusies worden getrokken:



- De grootste impact op de inhoudelijke programmering, het educatie- en innovatieprogramma en het ontwerp van Loods M heeft naar verwachting het scenario 'In Loods M', zoals ook is beargumenteerd in de Museale visie Maassluis.
- De grootste bijdrage aan het sociale weefsel in en rond Loods M zal naar verwachting vooral bereikt kunnen worden in de scenario's 'In Loods M' en 'Vertreksteiger'. In deze beide scenario's voelen de vrijwilligers en de Loodsgenoten zich naar verwachting betrokken bij het wel en wee van de Hudson, terwijl dat in de scenario's 'Op de kant' en 'Op de oude locatie' minder het geval zal zijn.
- De termijn waarop de kosten worden bekeken, maakt bijzonder veel uit. Als alleen naar de initiële investeringskosten wordt gekeken, is het scenario 'Hudson in Loods M' het duurst. Deze optie is helemaal kostbaar, als de Hudson van de Boulevard naar Loods M gereden moet worden, waarvoor eerst de kades moeten worden versterkt. De variant waarin de Hudson eerst op een werf op een ponton gezet wordt via de Buitenhaven op de kant getild wordt, is veel goedkoper. Als naar de exploitatiekosten over een periode van 25 jaar wordt gekeken, zijn de scenario's, 'Hudson als vertreksteiger' en 'Hudson op oude locatie' het duurst, gevolgd door het scenario 'Hudson op de kant'. Het scenario 'Hudson in Loods M' heeft nauwelijks extra exploitatiekosten, omdat de onderhoudslasten wegvallen. Op de lange termijn is het scenario 'Hudson in Loods M' dus de goedkoopste optie. Ook zijn naar verwachting de baten hoger, naarmate de Hudson beter past in het inhoudelijke programma van Loods M. De initiële kosten, de exploitatiekosten, de kosten op langere termijn en de geschatte baten op een rij gezet, levert dit beeld op:

Scenario	Initiële kosten	Exploitatiekosten in 25 jaar	Totale kosten over 25 jaar	Baten
<b>1. Op de kant</b>	517.500	125.000	642.500	++
<b>2. In Loods M</b>	487.500	0	487.500	++++++
<b>3. Vertreksteiger</b>	280.000	625.000	905.000	+++
<b>4. Op oude locatie</b>	280.000	625.000	905.000	+

De reden voor de hogere kosten over 25 jaar in de twee scenario's waarin de Hudson in het water blijft liggen, zijn de hoge onderhoudskosten in verband met dokbeurten. De reden voor de hogere kosten over 25 jaar in de drie scenario's waarin de Hudson in de buitenlucht blijft, zijn de kosten voor de renovatie van de teakhouten dekken, de isolatie en de verduurzaming van de verwarming en elektrische installaties.

- Het scenario 'In Loods M' is alleen binnen deze kostenraming mogelijk, als de Hudson op een werf op een ponton gezet wordt en via de Buitenhaven op de kant voor Loods M kan worden getild. Dit kan in elk geval met twee zware kranen vanaf de wal en mogelijk ook met twee bokken vanaf de Buitenhaven gebeuren.
- In alle vier de scenario's zitten nog PM-posten. Dit zijn kosten die nu nog niet in beeld zijn gebracht, maar het betreft lagere bedragen; deze kosten zullen het algemene beeld niet doen kantelen.

- De baten zijn naar verwachting het hoogst bij het scenario 'In Loods M', vanwege de bijzondere en iconische bijdrage van het schip aan het ontwerp en de hogere synergie met de museale presentaties in Loods M. Ook bij het scenario 'Vertreksteiger' is er sprake van een aantrekkelijk beeld en meer relatie met het programma in en rond Loods M, maar in mindere mate, omdat de overige en grotere sleepboten in de buitenhaven het maritieme beeld al vormen. De baten zullen naar verwachting veel minder zijn in het scenario 'Op de kant', vanwege de afstand tot de haven en Loods M, en in het scenario 'Op de oude locatie', vanwege de grote afstand tot Loods M.
- In een aantal scenario's zijn nog varianten mogelijk, die flinke gevolgen kunnen hebben. In het scenario 'In Loods M' zijn varianten mogelijk, waarbij de Hudson in een waterdichte bak komt te staan, op de vloer op lage of hoge stempels neergezet wordt, of opgevijseld en opgehangen wordt aan de dakconstructie. Op dit moment wordt nog nagekeken welke mogelijkheden technisch haalbaar zijn en tegen welke kosten.
- In een aantal scenario's bestaan nog vraagtekens over de haalbaarheid op het gebied van toestemming van de autoriteiten. Zo is voor het scenario 'Op de kant' toestemming nodig van Rijkswaterstaat en voor het scenario 'Vertreksteiger' van de havenautoriteit van de Buitenhaven.

Het advies is om dit rapport met de nodige voorzichtigheid al wel mee te nemen in de ontwerpessies van Loods M, zodat er bij het ontwerpen van het gebouw en van de inhoudelijke programmering en imagineering rekening gehouden kan worden met de verschillende scenario's voor Museumship Hudson en de consequenties daarvan.

## Bijlagen

### Bijlage 1 – Bronnen

- 10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis – door ErfgoedWerf en Erfgoedkwartiermakers (2021)
- Museale visie Maassluis; Koersdocument en Addendum – door BMC, Raadsaam en Kinkorn (2023)
- Cultuurhistorische waardering Museumschip zeesleepboot Hudson – door ErfgoedWerf (2019)
- Plan van aanpak verduurzamen van de museale zeesleper Hudson – door Studio NL/D i.s.m. Hoogstad Scheepstimmerwerk en Augustus Warmte (2022)
- Fundering en waterdichte bak; Raming – door Van Dijk Maasland B.V. (2023)
- Factuur dokbeurt – door Padmos Dokmaatschappij Stellendam B.V. (2023)
- Informatie vacuüm en magnetische afmeervoorziening – Luuk Vroombout (2024)
- Informatie versterking kade – Jeremy van den Bergh, gemeente Maassluis (2024)
- Informatie inzet bok en strand-jacks – Mammoet (2024)

### Bijlage 2 – Nadere uitwerking context van Museumschip Hudson

#### 1. 10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis

De historische schepen in de Sleepboothaven Maassluis spelen een hoofdrol in het *10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis*. De strategie die door de gemeenteraad bekrachtigd is in het Ontwikkelplan gaat uit van een integraal concept waarin duurzaamheid centraal staat:

##### “Integrale aanpak

*Kansen en uitdagingen van het maritiem erfgoed worden gekoppeld aan kansen en uitdagingen op het gebied van toerisme, ruimtelijke ontwikkeling, economie en educatie. De stadsmarketing speelt een belangrijke rol in het ontwikkelen en bevorderen van deze integrale aanpak.*

##### Duurzaamheid centraal

*Verduurzaming is onontbeerlijk in een langetermijnstrategie. Door expliciet verduurzaming te kiezen als thema, ontstaan kansen om verbindingen te leggen. Het integreren van sectoren, branches en subsidies ten behoeve van de verduurzaming van een maritiem ensemble in en rondom een erfgoedhaven is een innovatieve aanpak.*

*Wij willen Maassluis positioneren als het voorbeeld van verduurzaming van een historisch maritiem ensemble in brede maatschappelijke context.”*

## 2. Museale visie Maassluis, Koersdocument en Addendum

De Museale visie Maassluis, die gedragen wordt door de vier museale organisaties, gaat uit van een bundeling van de vier museale organisaties Nationaal Sleepvaartmuseum, Museum Maassluis, de Historische Vereniging Maassluis en Museumschip Hudson in Loods M, zodanig dat er sprake blijft van onderscheiden merken/identiteiten, maar waarbij wel maximaal wordt ingezet op verbinding in de museale presentaties en publieksactiviteiten. Het Koersdocument zegt daarover: *“Wat hen bindt is het maritieme verhaal van Maassluis. Het maritieme verhaal van Maassluis gaat natuurlijk over de visserij en de sleepvaart, maar is eigenlijk veel breder. Het maritieme thema zit diep in het DNA van Maassluis. Maassluis bestaat bij de gratie van de zee en het water. Door de eeuwen heen hebben de inwoners moeten vechten tegen het woeste water, maar ook heeft Maassluis altijd geleefd van de zee en het rivierwater. Het water is de allesbepalende factor die Maassluis heeft gevormd tot wat het nu is.”* Het Addendum voegt daaraan toe: *“Museumschip Hudson sluit goed aan op de thematiek van Maassluis Maritiem en past daarmee goed in het museaal concept van Loods M.”*

## 3. Cultuurhistorische waardering Museumschip zeesleepboot Hudson

In 2019 heeft adviesbureau de ErfgoedWerk op verzoek van het bestuur en de raad van toezicht van de Hudson een *Cultuurhistorische waardering Museumschip zeesleepboot Hudson* opgesteld en een advies gegeven over een toekomstperspectief van dit schip. Het probleem van het bestuur was: er zijn te weinig bezoekers, inkomsten en vrijwilligers en daardoor is sprake van achterblijvend onderhoud; een probleem dat niet alleen bij de Hudson speelde, zoals later bleek. Dit advies is in vier cocreatie-sessies met de historische schepen van de Sleepboothaven, de musea, diverse erfgoedorganisaties en medewerkers van de gemeente Maassluis ontwikkeld en is het startpunt geworden van het *10-jaren Ontwikkelplan Maritiem historisch Maassluis*. De conclusie was: de Hudson heeft een aantal problemen, maar zeker ook kansen. De kern van het advies was: werk toe naar een gezamenlijke programmering en verduurzaming en ontwikkel een gezamenlijk groot verhaal van Maassluis.

Museumschip Hudson is een cultuurhistorisch waardevol schip en is in veel opzichten een bijzonder schip. Bijzonder in materieel opzicht, omdat het één van de eerste vooroorlogse sleepboten was met een dieselmotor en een vormgeving kreeg die het voorbeeld werd voor de bouw van sleepboten vanaf de Tweede Wereldoorlog. Maar vooral ook bijzonder in immaterieel opzicht, vanwege de rol die de Hudson gespeeld heeft in de oorlog voor het behoud van schepen van de koopvaardijvloot en de dappere redding van de havenstad Algiers. De kapitein en bemanning wisten een in brand geschoten munitiechip net op tijd voor een enorme explosie buitengaats te brengen.

### **Ontwikkeling als museumschip**

De Hudson is in 1939 gebouwd voor L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst als één van de eerste motorzeesleepboten, in een tijd dat sleepboten nog gebouwd werden met een kolengestookte stoommachine. Tijdens haar eerste tocht naar zee brak de Tweede Wereldoorlog uit, waardoor het schip niet terug naar Maassluis kon komen. Tijdens de oorlog voer de Hudson

onder Engels bewind. De bemanning is 5 jaar lang aan boord gebleven en heeft een belangrijke rol gespeeld voor de koopvaardijvloot.

Na de oorlog heeft de Hudson nog tot 1963 dienstgedaan als sleepboot in de vloot van Smit Internationale, maar werd door de schaalvergroting ingehaald en belandde op de sloop. Daar is het schip opgekocht en omgebouwd als schilferijsfabriek voor de visserij. Deze functie heeft het schip gehad tot 1989, waarna het opnieuw naar de sloperij werd gebracht. Op dat moment, toen het inzicht rijpte over de bijzondere cultuurhistorische waarde van deze sleepboot, kwam een groep vrijwilligers tot een reddingsplan. De Stichting Help de Hudson wilde de Hudson restaureren en inrichten als museumschip. De Hudson werd behouden om te laten zien wat de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog buitengaats had meegemaakt.

### **Cultuurhistorische waarde van de Hudson**

De conclusie van het onderzoek naar de cultuurhistorische waardering van de Hudson was:

“De cultuurhistorische waarde van de Hudson is hoog, om de volgende redenen:

- Het schip is uniek als laatste nog bewaard gebleven vooroorlogse motorzeesleepboot.
- De Hudson maakt deel uit van een wereldwijd unieke vloot sleepboten in de museale Sleepboothaven van sleepvaartstad Maassluis.
- De Hudson doet dienst als museumschip met drie exposities over haar geschiedenis als zeesleepboot:
  - Leven en werken aan boord van een vooroorlogse zeesleepboot
  - Rol van zeesleepboten tijdens WOII en van de Hudson in het bijzonder
  - De wederwaardigheden van de Nederlandse koopvaardij tijdens WOII
- De Hudson appelleert aan associaties met strijdvaardigheid, inventiviteit en doorzettingsvermogen, die sterke emoties oproepen van verbondenheid met het behouden van mensenlevens.

Als ‘hoog’ worden gewaardeerd:

- De herkomst, zeldzaamheid en representativiteit
- De cultuurhistorische aspecten
- De maatschappelijke waarde en belevingswaarde

Als ‘gemiddeld’ worden gewaardeerd:

- De onderhoudstoestand
- De ensemblewaarde, op het aspect compleetheid
- De museale gebruikswaarde, op het aspect toegankelijkheid

Als ‘laag’ wordt gewaardeerd:

- De economische gebruikswaarde, op het aspect inkomstenwerving”

### **Ontwikkelpotentieel van de Hudson**

Het onderzoek naar de cultuurhistorische waardering van de Hudson leverde ook een advies op over het ontwikkelpotentieel van de Hudson. Het advies over het ontwikkelpotentieel van de Hudson bevat nog steeds actuele en bruikbare suggesties, reden om het advies in dit scenario-document integraal over te nemen:

*“Het ontwikkelpotentieel van de Hudson is op diverse aspecten hoog. Het duurzaam behoud van de Hudson kan bevorderd worden door de culturele waarde van het schip verder te ontwikkelen.*

*Een voorwaarde hiervoor is de uitvoering van groot onderhoud aan de dekken en het onderhoud aan het onderwaterschip en het verfwerk. Verder liggen er ontwikkelmogelijkheden in de bredere context van de museale Sleepboothaven Maassluis, die bijdraagt aan de recreatief-toeristische aantrekkelijkheid van Maassluis en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, maar ook in de voorbeeldfunctie die de Hudson kan hebben voor samenwerking bij de ontwikkeling en uitvoering van de innovatie van de zeevaart.*

*In elk van de vier museumconcepten waarin de Hudson zich verder zou kunnen versterken, zitten ontwikkelmogelijkheden, vooral door een presentatievorm te ontwikkelen die ook jongeren aantrekt en door het versterken van de parallel met actuele en urgente onderwerpen. De ontwikkelmogelijkheden binnen de vier museale concepten zijn:*

- *De Hudson als Heiligdom – De Tweede Wereldoorlog*
  - *Versterk de positie van het schip als kenniscentrum over WOII en ontwikkel een attractieve experience*
  - *Sluit aan bij de activiteiten rond 75 jaar bevrijding in 2020 – er is een werkgroep ingesteld door de gemeente met een centrale rol voor de burgemeester*
- *De Hudson als Kennishuis – Het belang van de sleepvaart*
  - *Versterk de positie van het schip als kennishuis over de sleepvaart met een sloopsimulator en VR-brillen*
- *De Hudson als Broedplaats – Leef 6 weken met elkaar op zee*
  - *Versterk de positie van het schip als ervaringsplek van samenwerking via theatersport in combinatie met onderwijs en pop-up restaurant*
- *De Hudson als Experience Center – De Innovatieve Zeevaart*
  - *Versterk de positie van het schip als opleidings- en ervaringsplek voor eco-technologie en verduurzaming van de zeevaart*

*De kansen voor een duurzaam toekomstperspectief lijken het grootst voor de expositie ‘Helden tegen wil en dank’ in combinatie met het scenario ‘Hudson als Experience Center – De Innovatieve Zeevaart’. De vloot staat voor een grote verduurzamingsopgave, de technische universiteiten en R&D-afdelingen denken eco-technologische innovaties uit, maritieme bedrijven willen investeren in milieuvriendelijker alternatieven, technische bedrijven hebben vakbekwame mensen nodig om schepen aan te passen en opleidingen staan klaar om jongeren op te leiden voor dit werk. Werk met een missie – met de Hudson als inspiratiebron en als leerwerkplek.”*