

Uw ref. : P. Heering

Rotterdam, 5 februari 2019

Onze ref. : D. Mijenster/FV/DF/MI180339

INSPECTIERAPPORT

Ondergetekende, Marinco Survey BV te Rotterdam, door Rentmeester Hollandia Mij te Amsterdam benoemd om een inspectie uit te voeren aan de

ponton "Heren2"

Eigenaar: Rentmeester Hollandia Mij te Amsterdam,
Nederland

verklaart ter voldoening aan deze opdracht zich op 21 augustus 2018 aan boord van bovengenoemd ponton te hebben begeven, terwijl het droogstond op de helling bij Damen Shiprepair Oranjewerf BV te Amsterdam en later op 25 januari 2019, terwijl het gemeerd lag te Amsterdam.

Het navolgende kan worden gerapporteerd.

Burg. Hazenberglaan 403 – 3078 HG Rotterdam (NL)
Tel. +31 10 283 66 55 – survey@marinco.nl – www.marinco.nl
Handelsregister nr. 58388931 – BTW nr. NL8530.17.682.B01
IBAN NL20 RABO 0136 9808 64 – BIC RABO NL 2U

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
Wijze van inspectie	3
Omschrijving van het object.....	3
Bevindingen.....	4
Aanbevelingen.....	6
Aanbevelingen na 5 jaar	7
Aanpassingen casco.....	8
Conclusie.....	8
Opmerkingen ten aanzien van de inspectie	9

Bijlage: Diktemetingrapport

ponton "Heren2"

Burg. Hazenberglaan 403 – 3078 HG Rotterdam (NL)
Tel. +31 10 283 66 55 – survey@marinco.nl – www.marinco.nl
Handelsregister nr. 5838893 ~~279~~ BTW nr. NL8530.17.682.B01
IBAN NL20 RABO 0136 9808 64 – BIC RABO NL 2U

Onze ref: MI180339

INLEIDING

Deze inspectie is uitgevoerd om vast te stellen of de conditie van de ponton voldoende is om een horeca gelegenheid op de ponton te plaatsen en dit gedurende 4 à 5 jaar te exploiteren.

De eigenaar is thans in overleg met een exploitant die voornemens is de ponton met dit doel te huren.

WIJZE VAN INSPECTIE

Op 21 augustus 2018 is een casco inspectie inclusief diktemetingen uitgevoerd droogstaand op de helling bij Damen Shiprepair Oranjewerf BV te Amsterdam. Naar aanleiding van deze inspectie zijn een aantal aanbevelingen voor reparaties gedaan. Deze zijn vrijwel geheel uitgevoerd.

De metingen zijn vastgelegd in bijgaand diktemetingrapport.

Op vrijdag 25 januari 2019 is de ponton te water liggend geïnspecteerd waarbij de conditie van de inwendige vlak- en huidbeplating alsook van de verbanddelen werd vastgesteld. Hiertoe is op een aantal plaatsen de houten vloer gedeeltelijk opengebroken.

Tevens zijn de voorste en achterste waterdichte compartimenten geïnspecteerd.

OMSCHRIJVING VAN HET OBJECT

- Er is geen documentatie bij de ponton beschikbaar, de volgende afmetingen zijn vastgesteld.
 - Lengte over alles : circa 52,50 m
 - Breedte romp : circa 9,50 m
 - Breedte over alles : circa 10,00 m
 - Holte : circa 3,75 m
 - Diepgang : circa 1,00 m
 - Geschat gewicht : circa 450 tot 500 ton
- Constructie vlak: langsspanen, hoeklijn 125 x 80 x 8 met een spantafstand van 550 mm. Raamspanen, UNP 300 x 100 mm, om de 2.500 mm.
- Constructie huid: langsspanen, hoeklijn 100 x 60 x 8 met een spantafstand van 500 mm met raamspanen om de 2500 mm. Een stringer 350 x 70 x 8 mm op circa 2,40 m boven het vlak.
- Daar het object volgend de definitie van het ESTRIN wordt gezien als "Drijvende inrichting" is het niet certificaat plichtig.

ponton "Heren2"

Burg. Hazenberglaan 403 – 3078 HG Rotterdam (NL)
Tel. +31 10 283 66 55 – survey@marinco.nl – www.marinco.nl
Handelsregister nr. 58388933 / BTW nr. NL8530.17.682.B01
IBAN NL20 RABO 0136 9808 64 – BIC RABO NL 2U

Onze ref: MI180339

- Het betreft het casco van een voormalige baggermolen. Alle installaties zijn verwijderd en de uitsparing waar ooit de ladder werd doorgevoerd is dichtgelast.
- De ponton is blokvormig met aan de voor- en achterzijde een heeft.
- Het casco is vrijwel geheel gelast, de kim bestaat echter uit een hoeklijn die aan de huid- en vlakbeplating geklonken is.
- Aan de beide zijden zijn vanaf circa 27,5 m vanaf de voorsteven tot aan de achtersteven zijkasten aangebracht met een breedte van circa 0,25 m. De bovenzijde hiervan is gelijk met het dek. De onderzijde loopt schuin af tot circa 0,30 m boven de kim.
- Het dek is vlak met aan de voor- en achterzijde een verschansing. Met uitzondering van de bolders zijn alle opbouwen en dek werktuigen die ooit aanwezig waren verwijderd.
- Aan bakboordzijde zijn 3 grote deuren aangebracht in de huid die toegang geven tot 3 onderdekse loodsen.
- Over de gehele lengte en breedte van het midden compartiment is een houten "Azobe" vloer aangebracht op een fundatie bestaande uit stalen hoeklijnen.

BEVINDINGEN

Casco

Het casco is over het algemeen in redelijk goede structurele conditie.

De huidbeplating is op de water en wind lijn lokaal ingeteerd, doordat de ponton destijds is gebouwd als baggervaartuig zijn de gemeten plaatdiktes echter nog ruim voldoende.

Ter plaatse van het voorste compartiment (voorpiek) is de huidbeplating lokaal zowel uit- als inwendig ingeteerd. Hier zijn enkele dubbelplaten aangebracht. Deze interingen bevinden zich echter boven de waterlijn.

De conservering van de huid en vlakbeplating is tijdens de werfbeurt in augustus 2018 opnieuw aangebracht. Op de wind en waterlijn is de eerste lichte corrosie echter al zichtbaar. De laagdikte dan wel de hechting van de conservering lijkt onvoldoende.

Voorste compartiment (voorpiek)

Structureel in redelijke conditie. Door middel van een middenschot verdeeld in stuurboord en bakboord helft.

Aan de stuurboordzijde zijn de laddertreden zwaar gecorrodeerd en niet meer bruikbaar. Het

stuurboord compartiment is alleen geïnspecteerd vanaf dek.

De beplating over het algemeen geroest. De plaatdikte van het voorpiekschot is gemeten op 7,5 mm. Het compartiment is ooit geconserveerd met cement (drinkwatertank) maar dit is vrijwel geheel vergaan.

Er is veel afval aanwezig. In beide compartimenten staat een laag water. De inwendige heeftbeplating is derhalve slechts gedeeltelijk geïnspecteerd.

De toegangsluiken ontbreken, de openingen zijn afgedekt met losse platen.

Midden compartiment

Dit gedeelte beslaat vrijwel de gehele lengte van de ponton.

Op diverse locaties was de vloer opengebroken voor de inspectie.

De houten Azobe vloer is afgedekt met underlayment platen. Het geheel is in goede conditie.

De inwendige vlakbeplating is in goede conditie. Lokaal, met name nabij de kimmén is de vlakbeplating gecorrodeerd. Over het geheel is de vlakbeplating bedekt met een laag droge roest.

Op de locaties waar vroeger tanks zijn geweest is er meer roest en blubber aanwezig. Ook hier echter wel droog.

De verbandelen zijn in zeer goede conditie, slechts minimaal aangetast door corrosie.

De conservering is goed.

De inwendige huidbeplating is in zeer goede conditie, goed geconserveerd.

Achterste compartimenten (achterpieken)

Het stuurboord compartiment is zwaar vervuild met een olie/vetmengsel. Ook hier zijn de laddertreden zwaar gecorrodeerd en niet meer bruikbaar.

Het compartiment is alleen geïnspecteerd door het mangat.

De verbandelen zijn voor zover zichtbaar in goede conditie.

Er is veel afval aanwezig waaronder een aantal oude staaldraden en trossen.

Dit compartiment is recent leeggepompt maar er is nog een laag olie/vet aanwezig.

Eventuele conservering was niet zichtbaar.

Het bakboord compartiment is voor zover zichtbaar in redelijk goede structurele conditie.

Het compartiment is alleen geïnspecteerd door het mangat.

Het compartiment is ooit geconserveerd met cement (drinkwatertank) maar dit is vrijwel geheel vergaan. Ook hier is afval aanwezig en de bodem is bedekt met een laagje water en olie.

AANBEVELINGEN

Om het object in stand te houden zijn de navolgende aanbevelingen gedaan.

Naar aanleiding van de droogstaande keuring op 21 augustus 2018

1. Op de voor-heeft, op circa 1,5 meter onder de overgang naar de stevenplaat, een dubbelplaat aanbrengen op het ingepitte gedeelte. Afm. circa 9.500 (volle breedte) x 1.500 mm (zie opmerking b).
2. Op de stuurboord huidbeplating ter plaatse van het voorschip: op de waterlijn een dubbelplaat aanbrengen. Afm. circa 3.800 x 800 mm. Een dubbelplaatje aansluitend aan berghout/halfgrond aanbrengen ter plaatse van lek. Afm. circa 200 x 200 mm. Ronde dubbelplaat vervangen en een lekke nagel oplassen.
3. Aan de hoeklijn op de stuurboord kim op circa 20 m vanaf voor circa 30 nagels oplassen.
4. In de vlakbeplating op circa 27 m vanaf voor (einde zijkasten) het bakboord vlakland uitslijpen en oplassen. Lengte circa 1.000 mm. Tevens een put oplassen.
5. In de vlakbeplating op circa 32 m vanaf voor (net voor middelste deur) aan bakboordzijde een put oplassen.
6. Aan de hoeklijn op de stuurboord kim op circa 38 m vanaf voor circa 20 nagels oplassen.
7. Ter plaatse van de achterste deur lekkage bij de H-profielen ten behoeve van loopbrug repareren.
8. In de vlakbeplating op circa 40 m vanaf (net voor achterste deur) het bakboord vlakland uitslijpen en oplassen. Lengte circa 1.000 mm.
9. Op de vlakbeplating op circa 40 m vanaf voor op de stuurboord gang, aansluitend aan kim hoeklijn, een dubbelplaat aanbrengen. Afm. circa 4.700 x 600 mm.
10. Op de vlakbeplating op circa 47 m vanaf voor (ter plaatse van lekkages in het vlak), op de stuurboordgang aansluitend aan de kim hoeklijn een dubbelplaat aanbrengen. Afm. circa 1.000 x 2.250 mm.
11. In de vlakbeplating juist voor de achter-heeft het stuurboord vlakland uitslijpen en oplassen. Lengte circa 300 mm.
12. Op diverse plaatsen de lekkages aan de zijkasten repareren.

Opmerkingen

- a. Bovenstaande reparaties zijn uitgevoerd voordat de ponton weer te water is gelaten.
- b. Omdat bij de reparaties bleek dat het niet nodig was om een grote dubbelplaat (item 1) onder de heeft aan te brengen is besloten om in plaats hiervan enkele kleinere dubbelplaten aan te brengen.

Naar aanleiding van de inwendige keuring te water liggend op 25 januari 2019

13. Alle openingen in de huid dichtlassen tot minimaal 30 cm boven de waterlijn. (na verbouwing)
Met name bij de toegangsopeningen in de huid.
14. Het aanbrengen van bilge alarmering aan voor en achterzijde in het midden compartiment.
15. Het plaatsen van een automatische dompelpomp op het diepste punt in het midden compartiment. Afvoer opening minimaal 30 cm boven de waterlijn.
16. De toegangen van de voorste compartimenten en het achterste compartiment aan bakboord voorzien van luikhoofden en deugdelijke luiken.
17. Luiken van de voorste en achterste compartimenten voorzien van opschrift: "Niet betreden, besloten ruimte". Dit in verband met mogelijk verstikkingsgevaar.
18. Oude leidingen in voorpiekschot dichtlassen danwel voorzien van blindflenzen.
19. Voorste compartimenten leegpompen en drogen.
20. Ervoor zorgdragen dat het inwendige van de ponton zo droog mogelijk blijft.

Opmerking: bovenstaande aanbevelingen, nummers 13 t/m 20, zijn thans nog niet uitgevoerd.

AANBEVELINGEN NA 5 JAAR

Om het object langer in gebruik te houden wordt aanbevolen over 5 jaar de ponton droog te zetten om de navolgende werkzaamheden uit te laten voeren.

- Uitvoeren van een inspectie inclusief diktemetingen.
- Het onderwaterschip goed conserveren.
- Nieuwe aluminium opofferingsanodes aanbrengen.
- Conserveren van bovenwaterschip en dek.
- Afhankelijk van de conditie de inwendige vlakbeplating conserveren, bijvoorbeeld met een Nano Corrosie Passivator.
- Het aanwezige afval uit de voorste en achterste compartimenten verwijderen en afvoeren.

- De achterste compartimenten schoon laten maken door een gespecialiseerd schoonmaakbedrijf.
- Alle waterdichte compartimenten conserveren.
- Laddertreden in compartimenten repareren waar nodig.

AANPASSINGEN CASCO

Om het object geschikt te maken voor de beoogde exploitatie is in het ontwerp een uitsparing in dek ten behoeve van een trappenhuis opgenomen. Tevens in de stuurboord huidbeplating een uitsparing voor vensters. Op het dek wordt een laag zand van ca. 10 cm dikte aangebracht.

Mits de uitsparingen met ronde hoeken worden uitgevoerd en een strip tegen de rand van de opening wordt gelast voorzien wij geen belemmeringen ten aanzien van de sterkte van het casco.

De maximale dekbelasting zal bij het aanbrengen van het zand niet worden overschreden.

Het object is ooit gebouwd als baggerschip waarbij met het ontwerp met veel grotere belastingen is rekening gehouden dan de te verwachten belastingen bij de beoogde exploitatie.

CONCLUSIE

Het object bevindt zich, zover zichtbaar, in een redelijk tot goede conditie en is naar onze mening geschikt om 4 à 5 jaar dienst te doen als stilliggend object, mits de genoemde aanbevelingen zoals genoemd onder nummers 13 t/m 20 zijn uitgevoerd.

Om de ponton na deze periode geschikt te houden voor exploitatie is het raadzaam om de werkzaamheden zoals genoemd onder "Aanbevelingen na 5 jaar" die te water liggend kunnen worden gedaan al in een eerder stadium uit te voeren.

Opmerkingen

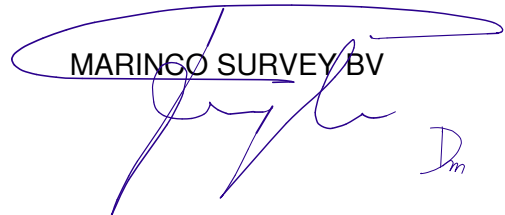
De conservering op de wind en water lijn is in matige conditie.

Het aanwezige olie en vet in de achterste compartimenten kan in het geval van lekkage, bijvoorbeeld door een aanvaring, leiden tot verontreiniging van het milieu.

OPMERKINGEN TEN AANZIEN VAN DE INSPECTIE

1. Ondergetekende maakt een voorbehoud ten aanzien van de delen welke niet of slechts globaal door hem konden worden geïnspecteerd of welke niet in het rapport staan vermeld.
2. De inspecties en metingen zijn steekproefsgewijs uitgevoerd.
3. De minimaal vereiste plaatdiktes zijn berekend aan de hand van de eisen zoals gesteld in het ESTRIN 2017.
4. De inspectie vond plaats onder de leveringsvoorwaarden van Marinco Survey BV. Deze voorwaarden zijn op onze website gepubliceerd en op verzoek zal een kopie worden toegezonden.

Opgemaakt naar beste weten en kunnen.


MARINCO SURVEY BV
Dm