



MEC

# RELATIES TUSSEN SCHIP EN WAL

Verkenning historische maritieme ensembles;  
*Over historische schepen in ruimtelijke context*

Door: Mobiel Erfgoed Centrum  
Martine van Lier  
Directeur Mobiel Erfgoed Centrum

16 maart 2019

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	6
Verklarende woordenlijst .....	6
Hoofdstuk 1 – Introductie .....	7
Inleiding.....	7
Aanleiding.....	8
Doelstelling.....	8
Vraagstelling.....	9
Werkwijze.....	9
Hoofdstuk 2 - Betekenis van maritiem erfgoed.....	10
Inleiding.....	10
Menselijke vindingrijkheid.....	10
Variëteit vertelt vele verhalen .....	11
Aantal bewaarde historische vaartuigen.....	11
Nederland – Waterland – Maritiem land .....	11
Wie behouden deze historische schepen? .....	12
Functie en herbestemming.....	12
Aanpassingen aan nieuwe functie .....	12
Behoud van cultuurhistorische waarden .....	13
Sector-factor-vector-benadering .....	14
Schepen in dorpen en steden.....	15
Ontwikkeling van scheepstypen.....	15
Maritieme kennis toonaangevend.....	17
Hoofdstuk 3 - Verkenning van de huidige praktijk.....	18
Inleiding.....	18
Ons land begint met water .....	18
Waterwegen en ruimtelijke kwaliteit.....	18
Maritieme ensembles zijn overal .....	19
Inventarisaties van maritiem erfgoed .....	22
Cultuurhistorische waarderingen van maritiem erfgoed.....	24
Zichtbaar maken met Lokale Toonbeelden van Mobiel Erfgoed .....	24
Hoofdstuk 4 - Inventarisatie van best practices en knelpunten.....	25
Inleiding.....	25

<b>1. Eemhaven Amersfoort</b> .....	25
Ontwikkeling .....	25
Wat gaat goed, wat kan beter .....	25
Rol gemeente .....	26
Conclusie en aanbeveling .....	26
<b>2. Museumhaven Spakenburg</b> .....	27
Ontwikkeling .....	27
Wat gaat goed, wat kan beter .....	27
Rol gemeente .....	28
Conclusie en aanbeveling .....	28
<b>3. Koggewerf van Kampen</b> .....	29
Ontwikkeling .....	29
Wat gaat goed, wat kan beter .....	29
Rol gemeente en provincie .....	30
Conclusie en aanbeveling .....	30
<b>4. Platform Maritiem Erfgoed Zeeland</b> .....	31
Ontwikkeling .....	31
Wat gaat goed, wat kan beter .....	32
Rol gemeenten en provincies .....	32
Conclusie en aanbeveling .....	32
<b>5. Schepencarrousel</b> .....	34
Ontwikkeling .....	34
Wat gaat goed, wat kan beter .....	34
Rol gemeente en provincie .....	35
Conclusie en aanbeveling .....	35
<b>6. Noorderhaven Groningen</b> .....	37
Ontwikkeling .....	37
Wat gaat goed, wat kan beter .....	38
Rol gemeente en provincie .....	39
Conclusie en aanbeveling .....	39
Ontwikkeling .....	41
Wat gaat goed, wat kan beter .....	41
Rol gemeente en provincie .....	41

Conclusie en aanbeveling.....	41
<b>8. Strontweek Workum .....</b>	<b>42</b>
Ontwikkeling.....	42
Wat gaat goed, wat kan beter.....	43
Rol gemeente en provincie.....	43
Conclusie en aanbeveling.....	43
<b>9. Botterwerf Elburg.....</b>	<b>44</b>
Ontwikkeling.....	44
Wat gaat goed, wat kan beter.....	45
Rol gemeente en provincie.....	45
Conclusie en aanbeveling.....	45
<b>10. Maritiem Erfgoed Amsterdam .....</b>	<b>46</b>
Ontwikkeling.....	46
Wat gaat goed, wat kan beter.....	47
Rol gemeente en provincie.....	48
Conclusie en aanbeveling.....	48
<b>Hoofdstuk 5 - Verkenning van wetgeving.....</b>	<b>50</b>
Inleiding.....	50
Erfgoedwet.....	50
Omgevingswet.....	53
Overige wetten met invloed op historische maritieme ensembles.....	56
<b>Conclusies.....</b>	<b>58</b>
<b>Bijlagen .....</b>	<b>61</b>
<b>1. Projectstructuur.....</b>	<b>61</b>
<b>2. Erfgoedbalans .....</b>	<b>62</b>
<b>3. Europees beleid .....</b>	<b>63</b>
Aanbeveling Nr. 1486 (2000) over "Maritiem cultureel erfgoed".....	63
Raad van Europa - Conclusie over erfgoed als strategische hulpbron.....	63
Europees Parlement – Resolutie over integrale benadering van erfgoed.....	63
European Maritime Heritage - Memorandum of Understanding.....	64
European Maritime Heritage - Barcelona Charter.....	64
<b>4. Handelingsperspectieven behoud Historische Maritieme Ensembles .....</b>	<b>65</b>
<b>5. Literatuurlijst en bronnen .....</b>	<b>66</b>



6. Aanbevelingen in oplegnotitie..... 69

## Samenvatting

Het rapport 'RELATIES TUSSEN WAL EN SCHIP - Verkenning historische maritieme ensembles; Over historische schepen in ruimtelijke context' is een verkenning van historische maritieme ensembles en de wijze waarop gemeenten deze in beleid hebben verankerd. Het rapport geeft een overzicht van welke soorten historische maritieme ensembles er zijn en beschrijft een tiental praktijkvoorbeelden met goede adviezen en aandachtspunten. Tevens is beschreven welke mogelijkheden de Erfgoedwet en Omgevingswet aan gemeenten bieden om historische maritieme ensembles te borgen, binnen de kaders van landelijke wetgeving voor schepen. Het rapport biedt bouwstenen voor een handreiking voor gemeenten over de omgang met ensembles van varend en ander mobiel erfgoed in relatie tot de ruimtelijke omgeving.

## Verklarende woordenlijst

In dit rapport worden begrippen gebruikt die wellicht niet direct duidelijk zijn en die een nadere toelichting behoeven. Daarom is voor de volgende begrippen een verklarende woordenlijst toegevoegd, op alfabetische volgorde:

- **Ensemble** – Een ensemble is een bij elkaar passend geheel van samengestelde delen, zoals een haven, kade en schepen. De ensemblewaarde is een onderdeel van de waardstelling van een schip of historisch maritiem bij elkaar passend geheel (Bron: RCE – 1) Op de museale weegschaal, 2) Waarderingscriteria voor bouwhistorische waardering). N.B. Dit rapport gebruikt niet de juridische invulling van het begrip 'ensemble' uit de Erfgoedwet art. 3.13: een rijksmonument tezamen met cultuuroederen.
- **Historisch** – Volgens, voortkomend uit, verbonden aan de opeenvolging in de tijd (Bron: van Dale).
- **Marien** – Op de zee betrekking hebbend, bij of in de zee voorkomend (Bron: van Dale).
- **Maritiem** – Aangetroffen bij bewoners van de zee kust (Bron: van Dale). "Nederland is een maritieme natie. Dat vertellen wij vaak aan anderen en die anderen kijken ook vaak zo naar Nederland: water, watermanagement, kanalen, scheepvaart, baggeren, land winnen van water, watersporten, vissen, handel. Allemaal gerelateerd aan het water en de positie die ons land in die relatie met dat water inneemt." (Bron: RCE – Maritiem Erfgoed; Platform voor kennis, onderzoek, beleid, samenwerking en educatie).
- **Maritieme geschiedenis** – De maritieme geschiedenis beschrijft gebeurtenissen die samenhangen met het ontstaan en verloop van de scheepvaart. Scheepvaart heeft een belangrijk aandeel gehad in de ontwikkeling van de mensheid (Bron: Wikipedia).
- **Nautisch** – Betrekking hebbend op de scheepvaart. (Bron: van Dale). Nautisch beheer betreft het reguleren van scheepvaartverkeer door verkeersmaatregelen en vaarreglementen (Bron: Scheepvaartverkeerswet). 'Nautisch' verwijst naar navigeren, varen en sturen, niet naar fysieke constructies als vaarwegen, havens en aanlegplaatsen.
- **Schip** – Een schip is een vaartuig van enigszins aanzienlijke afmetingen, m.n. voor de zeevaart (Bron: van Dale). Kleinere schepen noemen we o.a. vaartuig, schuit of boot. Dit rapport gebruikt 'schip' en 'vaartuig' voor alle typen zee- en binnenschepen.

Dit rapport verstaat onder **historische maritieme ensembles** bij elkaar passende, uit de geschiedenis voortkomende gehelen van samengestelde delen, die te maken hebben met schepen, scheepvaart, vervoer te water en daarmee samenhangende fysieke constructies.

## Hoofdstuk 1 – Introductie

### Inleiding

Historische havens spreken tot de verbeelding, zeker als daar nog historische schepen onderdeel van uitmaken en er sprake is van 'levende' havens. De aandacht en waardering van het publiek voor het varende, rollende, rijdende en vliegende erfgoed neemt toe, vooral als dat bijdraagt aan de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving. Bij de behandeling van de nieuwe Erfgoedwet in de Tweede Kamer is dan ook duidelijke politieke steun uitgesproken voor het behouden en benutten van het varende en ander mobiel erfgoed, onder andere via breed gesteunde moties.

In de brief aan de Tweede Kamer<sup>1</sup> over de voortgang na deze moties heeft de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) hierover het volgende gezegd: "Een tweede door de sector aangedragen punt is de wens om ruimtelijke ensembles – bijvoorbeeld historische havens in samenhang met de schepen – in de toekomstige Omgevingsplannen te kunnen borgen. Dit punt is besproken met het ministerie van I&M in het kader van het traject van de nieuwe Omgevingswet. De mogelijkheden tot het realiseren van ruimtelijke ensembles in Omgevingsplannen zullen ten opzichte van de situatie onder de huidige wetgeving verbeteren. De opgave is niet zozeer het aanpassen van regels, maar het benutten van deze mogelijkheden door ze onder de aandacht van gemeenten te brengen. Ik heb de RCE gevraagd om dit, in het kader van het uitvoeringsprogramma van de Visie Erfgoed en Ruimte en de Handreiking Erfgoed en Ruimte, samen met de MCN op te pakken."

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft daarom in het kader van het programma Erfgoed en Ruimte aan het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) een subsidie verleend om het project "Verkenning identiteit en benutting historische maritieme ensembles" uit te voeren.

De RCE motiveert het project als volgt: "Het onderzoek naar historische maritieme ensembles beoogt de kwaliteiten van varende erfgoed te benutten voor het versterken van de identiteit op gemeentelijk niveau. De RCE ziet graag een handreiking verschijnen, die gemeenten handvatten geeft voor het ontwikkelen van hun historische havengebieden met behoud en gebruik van cultureel erfgoed, waarmee zij het historische karakter van die gebieden beter kunnen ontsluiten. De *verkenning* is een eerste stap daartoe."

Dit project past binnen de beleidslijn Eigenheid en Veiligheid, waarbinnen generieke kennisproducten worden ontwikkeld. Daarmee kunnen stakeholders bij toekomstige ontwikkelingen vanaf de planvorming betere keuzes maken in de omgang met cultuurhistorie. De programmalijn 'Eigenheid en veiligheid van kust, zee en rivieren' heeft onder andere als doel te bevorderen dat cultuurhistorie een vanzelfsprekend onderdeel is in ruimtelijke processen die water-gerelateerd zijn. Het project 'Verkenning historische maritieme ensembles' valt dan ook binnen deze programmalijn. Daarom ligt in deze *verkenning* de nadruk op maritieme ensembles en varende erfgoed, maar zal er tevens aandacht zijn voor ander mobiel erfgoed en de samenhang met cultureel erfgoed in de breedte.

---

<sup>1</sup> 1. Referentie 831387 – Brief van de minister van OCW d.d. 12 november 2015, betreft: Nadere informatie betreffende moties en toezeggingen op het wetsvoorstel Bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed (34 109)

## Aanleiding

Historische havens zijn vaak bepalend voor de identiteit van de fysieke leefomgeving en daarmee voor de omgevingskwaliteit. Ook de schepen zelf dragen hier in belangrijke mate aan bij. Daar waar gemeenten in hun ruimtelijk beleid actief zouden kunnen sturen en hiervan zouden kunnen profiteren, lijkt dit in de praktijk nog niet altijd te gebeuren, ook al zijn er inmiddels voldoende goede voorbeelden voorhanden. Hier is dan ook nog het nodige te winnen. Onbekendheid bij overheden met de wereld van historische schepen en woonschepen, (vermeende) belemmeringen in wet- en regelgeving, angst voor ongewenste effecten (niet meer regulerend kunnen optreden bij woonboten) zijn hier mogelijk de oorzaak van.

Toch zijn er ook gemeenten die nu al actief zijn met historische schepen in hun ruimtelijk beleid. Bijvoorbeeld in Amersfoort zijn met succes ligplaatsen voor historische schepen gecreëerd die het havenbeeld aan de Eem verrijken. Voor andere gemeenten kan dit een inspirerend voorbeeld zijn. Koudwatervrees bij het voeren van integraal kwaliteitsbeleid met betrekking tot havengebieden lijkt niet nodig, want er is juist veel winst te boeken en met bewust sturen zijn ook ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Met de Erfgoedwet en de Omgevingswet lijken nieuwe oplossingen binnen handbereik te komen op het raakvlak van de fysieke leefomgeving en het varend en ander mobiel erfgoed, die eerst niet mogelijk leken. Door de mogelijkheden en voordelen vroegtijdig in beeld te brengen kunnen gemeenten worden aangezet om het gebruik van havengebieden te stimuleren. Dit is voor een grote groep gemeenten interessant.

## Doelstelling

De doelstelling van deze *verkenning* is om de huidige situatie met betrekking tot historische maritieme ensembles in kaart te brengen en een inventarisatie te maken van de knelpunten en kansen, waarbij de resultaten worden meegenomen in een hierop volgend document, een *handreiking historische maritieme ensembles voor gemeenten*. De doelstelling van die handreiking zal zijn het stimuleren van het behoud en de benutting van historische maritieme ensembles, havengebieden en varend erfgoed. De *verkenning* is bedoeld als een eerste stap in een verander- en verbeterproces.

Deze verkenning van de identiteit en benutting van historische maritieme ensembles beoogt geen uitgebreid overzicht te verschaffen, maar is een inzicht gevende verkenning van wat er al gebeurt, maar ook wat er knelt en waar de grenzen liggen. De Erfgoedwet en Omgevingswet kunnen daarbij mogelijk de nodige kansen gaan bieden. Doordat het huidige bestemmingsplan en de gemeentelijke verordening straks bij elkaar komen in het omgevingsplan ontstaan nieuwe mogelijkheden en verbindingen.

De verkenning beoogt concrete bouwstenen op te leveren voor een vervolgens op te stellen 'handreiking historische maritieme ensembles' binnen de digitale Handreiking Erfgoed en Ruimte, waarop gebiedsgericht beleid kan worden geënt. Voor die handreiking kunnen de in deze *verkenning* geïdentificeerde mogelijkheden, knelpunten en inspirerende voorbeelden gebruikt worden (uiteraard afhankelijk van wat de verkenning aan bruikbaar materiaal oplevert). De uitdaging is om de kwaliteit van havengebieden, inclusief de schepen, als uitgangspunt te nemen en in samenhang te bezien. Die handreiking zal door lokale overheden ingezet kunnen worden bij de vormgeving van hun erfgoedbeleid en als inspiratie bij concrete projecten. Die handreiking moet



gemeenten handvatten bieden voor de manier waarop ze hun historische havengebieden kunnen ontwikkelen, met gebruik en behoud van cultureel erfgoed, en daardoor het historische karakter van die gebieden ontsluiten.

## Vraagstelling

De vraagstelling voor de *Verkenning historische maritieme ensembles* is:

Wat is de huidige gemeentelijke praktijk waar het gaat om behoud en benutting van historische maritieme ensembles en wat zijn daarbij de knelpunten? En wat bieden de recente ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving voor mogelijkheden om deze knelpunten aan te pakken?

De vraagstelling bevat drie elementen:

1. Een verkenning van de huidige (gemeentelijke) praktijk waar het gaat om behoud en benutting van historische maritieme ensembles – *wat is er waar al aanwezig?*
2. Een inventarisatie van 'best practices' en bestaande knelpunten - *wat gaat er goed en wat kan beter?*
3. Een verkenning van de mogelijkheden die de nieuwe Erfgoedwet en Omgevingswet bieden – *hoe kan wet- en regelgeving het gemeentelijke beleid helpen?*

## Werkwijze

Het is van belang dat de bevindingen uit de *verkenning* kunnen rekenen op voldoende draagvlak van de meest betrokken partijen, zoals de FVEN, de MCN, de Federatie Instandhouding Monumenten (FIM) en gemeenten (in eerste instantie via enkele gemeenten, waaronder de gemeente Amsterdam, die al voornemens is om beleid voor historische schepen te ontwikkelen), maar ook via de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Federatie Grote Monumentengemeenten (FGM).

In de *verkenning* is aan betrokkenen, zoals gemeenten en belanghebbenden op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, gebouwd erfgoed en varend en ander mobiel erfgoed, gevraagd naar de knelpunten die zij ervaren bij het vormen van erfgoedbeleid en ruimtelijke inbedding van erfgoed in historische havengebieden. Om het draagvlak voor de conclusies uit dit onderzoek te vergroten is in dit project ook gewerkt met een begeleidingsgroep en een klankbordgroep<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Zie Bijlagen: Rol en samenstelling begeleidingsgroep en klankbordgroep

## Hoofdstuk 2 - Betekenis van maritiem erfgoed

*Waarom is maritiem erfgoed cultuurhistorisch waardevol?*

### Inleiding

Dit hoofdstuk geeft achtergrondinformatie over de ontwikkeling van de scheepvaart en de cultuurhistorische waarde van maritiem erfgoed, dat bestaat uit historische schepen én historische maritieme ensembles, gezien in de context van de ontwikkeling van Nederland.

### Menselijke vindingrijkheid

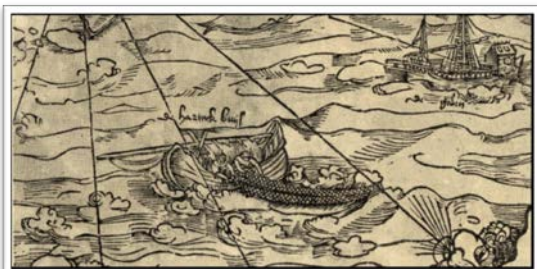
Vaartuigen zijn bijzonder ingenieuze door mensen gemaakte constructies, die al duizenden jaren gebruikt worden. Door drijvende objecten te construeren hebben onze voorouders één van hun menselijke beperkingen overwonnen. Mensen kunnen niet over water lopen, dus verzonnen zij een list om zich toch over water te kunnen verplaatsen. Water beslaat ruim 70% van het aardoppervlak en scheidt continenten, landen en gebieden van elkaar. Doordat mensen schepen hebben leren bouwen en bevaren, zijn deze barrières geslecht en zijn mensen over de hele aarde via het water met elkaar verbonden. Scheepvaart heeft zodoende culturele uitwisseling mogelijk gemaakt, maar bevorderde ook de groei van welzijn en welvaart tot de ontwikkelde wereld die wij nu kennen. De impact van schepen reikt ver en raakt zodoende ook mensen die zelf nooit een voet aan boord van een schip hebben gezet. Schepen maken op mensen een diepe emotionele indruk, doordat zij met hun enorme verscheidenheid aan types en afmetingen en door hun veelzijdige toepassing en doorgaans sierlijke belijning, getuigen van de menselijke vindingrijkheid om oplossingen te vinden voor schijnbaar onmogelijke vraagstukken in de omgang met onze leefomgeving. Daarmee zijn zij niet alleen van lokaal of landelijk belang, maar vertegenwoordigen zij een universele waarde voor mensen van nu en later en van alle windstreken.



De kano van Pesse is met zijn 10.000 jaar, het oudste vaartuig ter wereld. De kano is vervaardigd uit een uitgeholde boomstam en werd in 1955 ten zuiden van Pesse gevonden, bij het uitgraven van het Blikkenveen voor de A28. Na conservering door middel van vries drogen is de kano opgenomen in de collectie van het Drents Museum te Assen.



Een scheepwerf in de 17de eeuw. Detail van schilderij van Adam Wilberts uit ca. 1630



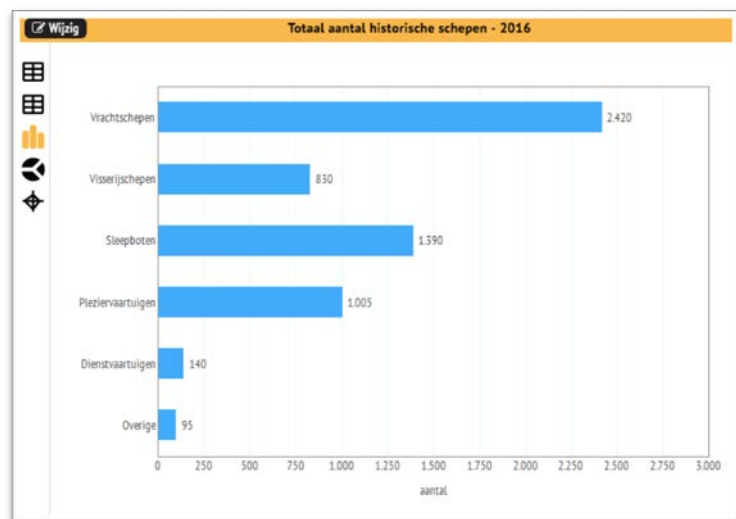
Deel van de Carte van de Oosterschen Zee van 1728 van Jan de Bontdenijder. Gem. archief Groningen.

## Variëteit vertelt vele verhalen

De diversiteit aan vaartuigen is groot; zo kennen we bijboten en cruiseschepen, kleine roei- en zeilboten, werkschuiten en binnenvaartschepen, grote oceaanstomers en containerschepen en nog veel meer. Al deze scheepstypen zijn ontwikkeld in relatie tot hun functie en hun omgeving. Elk vaarwater, elke regio en elke soort van lading heeft zijn eigen meest geëigende type schip voortgebracht. Elk historisch schip is handwerk en heeft eigen unieke kenmerken. Daarmee vertellen zij het verhaal van de cultuur en de geschiedenis van onze wereld, landstreken en inwoners. Hun betekenis schuilt daarmee niet alleen in hun toestand als object, maar vooral ook in het verhaal dat zij vertellen over hun levensgeschiedenis in samenhang met hun ruimtelijke en maatschappelijke omgeving.

## Aantal bewaarde historische vaartuigen

Nederland heeft tot nu toe nog ongeveer 6.000 historische vaartuigen weten te bewaren, in een grote variëteit aan types en afmetingen. Nu lijkt dit een flink aantal, maar het is slechts een fractie van het aantal historische schepen dat door de eeuwen heen in Nederland is gebouwd. Kijkend naar vroege schilderijen van typisch Nederlandse landschappen of naar oude foto's van stadscentra, havens en vaarwegen, valt vooral op hoe enorm druk het was op het water. Een blik in archieven en registers leert dat in elke provincie tientallen scheepswerven actief waren, die samen honderdduizenden vaartuigen op stapel hebben gezet. De lijst met scheepstypen die in Nederland in de loop der eeuwen is ontwikkeld telt vele honderden soorten en ondersoorten, waarvan er vele nu niet meer bestaan. Daartegen afgezet is een aantal van 6.000 nog maar een fractie - het is het neusje van de zalm - dat Nederland terdege moet koesteren.



## Nederland – Waterland – Maritiem land

Met deze 6.000 schepen heeft Nederland één van de grootste varende erfgoed vloten ter wereld binnen handbereik, mogelijk zelfs de grootste. Een ongekende schat, waarvan nog lang niet iedereen zich bewust is, zoals deze *verkenning* nog zal laten zien. Hoe het komt dat Nederland dan toch nog relatief veel historische schepen heeft weten te behouden? In Nederland-Waterland was vervoer over water gedurende vele eeuwen de handigste manier van transport: grote stukken land waren of te zanderig of te drassig voor karren of wagens. In de twintigste eeuw komt daarbij dat veel door de schaalvergroting in onbruik geraakte zee- en binnenvaartschepen in gebruik genomen werden als charterschip of woonschip. In veel andere landen gingen deze schepen direct naar de sloop en was wonen aan boord verboden. Door het toestaan van herbestemming voor passagiersvaart en bewoning is in Nederland relatief veel maritiem erfgoed gespaard gebleven, zodat nu nog

steeds tienduizenden mensen kunnen genieten van een historische vaartocht, een sfeervolle museumhaven of een kleurrijk maritiem evenement.

### Wie behouden deze historische schepen?

Het grootste gedeelte van de historische vloot wordt behouden en onderhouden door particuliere eigenaren. Een veel kleiner aantal schepen wordt behouden door ondernemers, vooral charterschippers, een nog kleiner aantal door behoudsstichtingen en slechts enkele door musea. Het merendeel van deze historische schepen is nog operationeel en in varende conditie. Het behouden van schepen in operationele staat heeft drie grote voordelen boven het behouden van statische schepen:

- Ze worden doorgaans (noodgedwongen) beter onderhouden omdat ze functioneel moeten blijven;
- Ze laten een kenmerkend aspect van een vaartuig zien, namelijk een object dat kan bewegen zoals het ontworpen en bedoeld is;
- Én ze trekken meer vrijwilligers en bezoekers omdat er wat mee te beleven valt, bijvoorbeeld door actief deel te nemen aan wedstrijden, festivals en evenementen.

### Functie en herbestemming

Om historische vaartuigen voor de huidige en volgende generaties te kunnen behouden, moeten ze, zoals ze aanvankelijk ook zijn bedoeld, een functie hebben. Zonder functie of gebruiksdoel hebben mensen geen reden om ze te blijven onderhouden. En zonder regelmatig en intensief onderhoud gaan houten of stalen objecten die aan water, weer en wind blootstaan niet lang mee. Het grootste deel van de historische vaartuigen dat nu nog bewaard is heeft niet meer de functie die het ooit bij de bouw had, maar is herbestemd. Visserij-schepen en sleepboten zijn vaak recreatievaartuigen geworden, vrachtschepen en dienstvaartuigen zijn vaak charterschepen of woonschepen geworden. Zeil- en motorjachten zijn wel vaak nog steeds in gebruik als pleziervaartuig.

### Aanpassingen aan nieuwe functie

Voor veel historische schepen zijn aanpassingen ten behoeve van de huidige functie niet de eerste keer dat er veranderingen aan het schip zijn aangebracht. Een vaartuig is immers in eerste instantie gebouwd als gebruiksvoorwerp. Dan ligt het voor de hand dat de schipper maatschappelijke en technische ontwikkelingen toepast, zoals bijvoorbeeld het gebruik van elektrische lampen in plaats van olielampen als boordverlichting. Zo zijn bijna alle zeilschepen in de loop van de twintigste eeuw voorzien van een verbrandingsmotor, als hoofdmotor of in elk geval om ermee de haven in te kunnen manoeuvreren.

Ook nu is een groot deel van de historische vloot opnieuw aangepast aan zijn nieuwe functie, bijvoorbeeld als woonschip, charterschip of passagiersvaartuig. Veel eigenaren zullen dat proberen te doen met respect voor het historische materiaal en de erfgoedwaarde van het vaartuig. Bij herbestemde vrachtschepen wordt het voormalige vrachtruim doorgaans gebruikt voor een andere functie, zoals woning, werkplaats, ontvangstruimte of atelier. Dat betekent dat er dan ook daglicht binnen moet kunnen komen: er worden lichtluiken in de luikenkap gemaakt en patrijspoorten in de den. Sommigen maken zelfs ramen in het casco. De grens wanneer een ingreep bijdraagt aan erfgoedbehoud en wanneer er sprake is van aantasting van erfgoedwaarde is niet absoluut en blijft onderwerp van discussie.

Ook worden vaartuigen aangepast vanwege wettelijke vereisten, zoals het plaatsen van communicatieapparatuur en relingen rondom, maar ook aan ingrijpendere eisen als aanpassingen aan de stuurhut, de motor en het ankergerie. Ook hier is er discussie over de vraag wanneer erfgoedwaarden al dan niet mogen worden opgeofferd aan wettelijke voorschriften of dat er ruimte is voor een mitigerende maatregel of een evenredig alternatief. Net als bij cultuurhistorisch waardevolle monumenten op de wal levert de vraag wat daarbij al dan niet toelaatbaar is vanuit het oogpunt van functionaliteit, cultuurhistorie, veiligheid en milieu, en niet te vergeten het kostenaspect, felle discussies op en verschuiven de opvattingen daarover in de loop van de tijd.

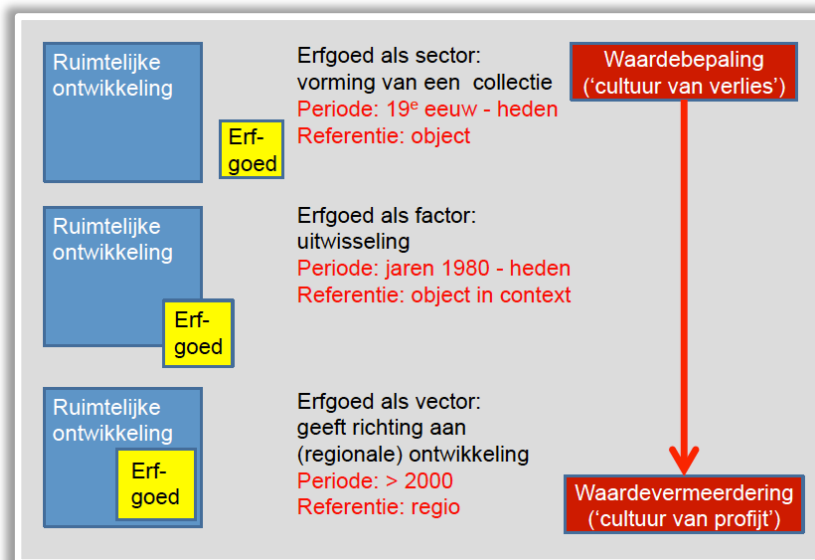
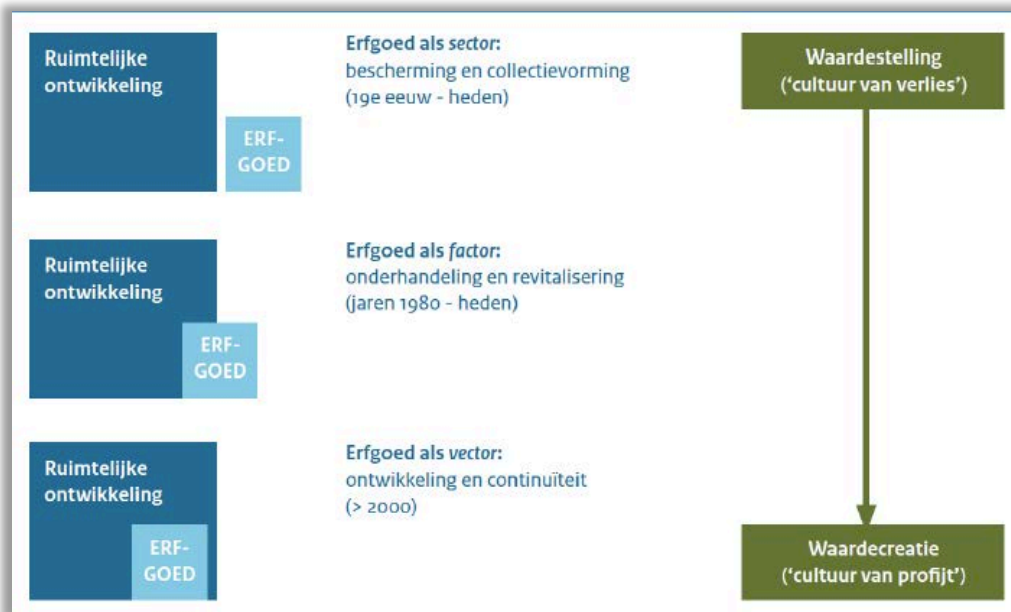
### Behoud van cultuurhistorische waarden

Het behoud van maritiem erfgoed en historische schepen roept ethische vragen op, zoals: Wat bepaalt de erfgoedwaarde van een historisch vaartuig? Is dat slechts één aspect, bijvoorbeeld zeldzaamheid? Of zijn dat diverse aspecten, zoals naast zeldzaamheid ook aspecten als de levensgeschiedenis, de maatschappelijke impact, de hoeveelheid bewaard gebleven origineel materiaal, de compleetheid en betrouwbaarheid van de documentatie, of het behoud van de oorspronkelijke functie? Het is goed dat binnen de erfgoedgemeenschap van vooral particuliere, maar ook van bedrijfsmatige en museale eigenaren, inhoudelijk gesproken wordt over de behouds- en waarderingsethiek van het maritiem erfgoed. Ook overheden denken na over deze vragen.

De algemene tendens is dat in de loop der tijd een groeiend draagvlak ontstaat voor een brede erfgoedopvatting: historische schepen en historische maritieme ensembles kunnen om diverse redenen en op grond van diverse aspecten beschouwd worden als cultuurhistorisch waardevol. Het vroegere standpunt was dat de waarde groter is naarmate meer origineel materiaal behouden is en naarmate het vaartuig zeldzamer is. Inmiddels wint een meer integrale beoordeling terrein: een vaartuig kan ook cultuurhistorisch waardevol zijn, bijvoorbeeld vanwege de relatie met een speciale gebeurtenis of persoon in het verleden, vanwege de combinatie met een kenmerkende locatie of vanwege een betekenisvol verhaal.

## Sector-factor-vector-benadering

Een methode die de ontwikkeling van cultureel erfgoed in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling grondig heeft geanalyseerd en in een tijdlijn heeft geplaatst is de 'Sector-factor-vector-benadering'. Deze methode is ontwikkeld door het voormalige Netwerk Erfgoed & Ruimte, een samenwerkingsverband van vier hoogleraren van vier universiteiten en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Aan de hand van deze analyse hebben zij zes onderzoeksthema's benoemd, die zijn uitgewerkt tot een nationale onderzoeksagenda erfgoed en ruimte 2014-2020. De drie erfgoedbenaderingen 'sector', 'factor' en 'vector' zijn na elkaar tot ontwikkeling gekomen en bestaan nu naast elkaar en zijn complementair aan elkaar, sterker nog, ze versterken elkaar. Voor het varend erfgoed en de historische maritieme ensembles vormen ze een goed bruikbaar denkkader, omdat dit in lijn ligt met de herbestemmingsfuncties waardoor historische schepen en historische maritieme ensembles behouden kunnen blijven.



## Schepen in dorpen en steden

Transport over water van personen, goederen en dieren was in het waterrijke Nederland eeuwenlang de belangrijkste wijze van vervoer. Bijna alle dorpen en steden zijn ontstaan aan vaarwater of op een kruispunt van waterwegen. Pas halverwege de twintigste eeuw veranderde dit door de opkomst van andere modaliteiten, zoals de trein, auto, bus en vrachtwagen en het vliegverkeer. Op afbeeldingen en later op de eerste foto's is te zien dat binnenstadshavens, kanalen en grachten vol liggen met

binnenvaartschepen die vracht naar de stad hebben gebracht of die worden geladen met goederen die van overzee zijn aangevoerd voor verder transport naar het achterland. De binnenvaart vormde in de keten zee - haven - achterland een onmisbare schakel.



## Ontwikkeling van scheepstypen

In de eeuwen voor de industriële revolutie werden vaartuigen doorgaans van hout gemaakt en waren dit voornamelijk roeiboten en zeilschepen. Veel voorkomende schepen in de negentiende eeuw zijn de (zee)tjalk, kof, klipper, bark, hagenaar en westlander. Halverwege de negentiende eeuw komt de stoommachine op. Deze werd ook in schepen toegepast, vooral in grotere schepen die duurdere lading snel en onafhankelijk van de weersomstandigheden moesten kunnen vervoeren. Verreweg de meeste schepen bleven varen op windkracht. Begin twintigste eeuw werd de verbrandingsmotor ontwikkeld, eerst op petroleum maar al snel op diesel (in de scheepvaart doorgaans gasolie genoemd). Dan worden ook nieuwe binnenvaartscheepstypen ontwikkeld zoals de 'beurtmotor' en de 'luxe motor', scheepstypen met een rompvorm die niet meer uitging van zeilen maar van een verbrandingsmotor. In de eerste helft van de twintigste eeuw gingen ook steeds meer zeilschepen ertoe over om een motor te installeren. Rond de Tweede Wereldoorlog was een groot deel van de binnenvaartvloot voorzien van een verbrandingsmotor.

Er komen drie toepassingen voor:

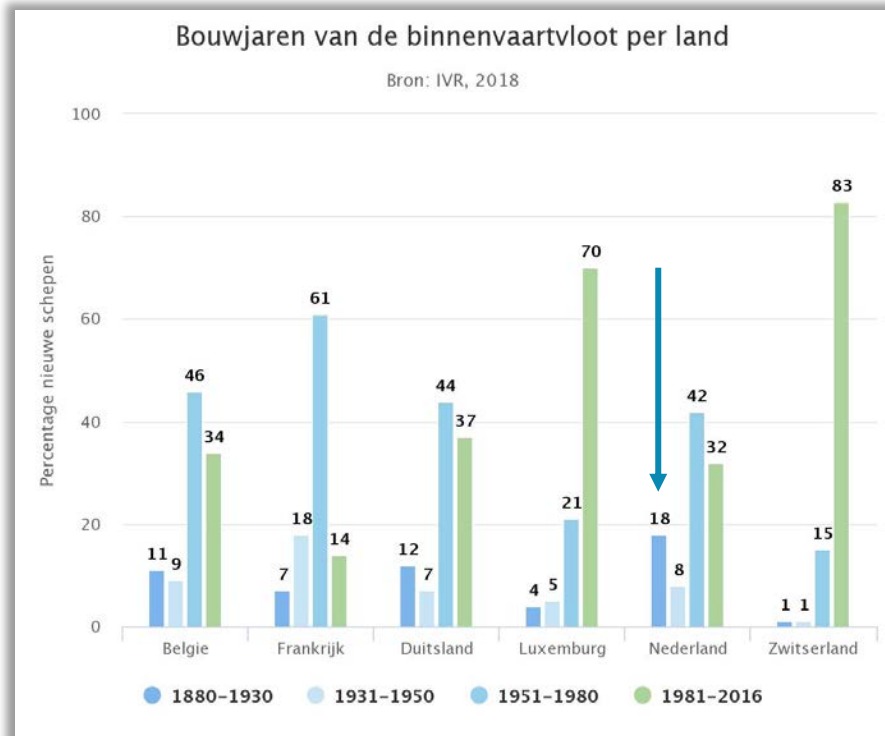
1. Als 'lamme arm'. Dit is een motor op het voordek die met een haakse koppeling verbonden was aan een lange as met aan het einde een schroef. Deze kan met een 'davit', een hijskraantje, in en uit het water gehesen worden. De schroef komt halverwege aan de zijkant van het schip in het water te hangen en drijft het schip aan. Deze constructie voldeed, maar was tamelijk kwetsbaar en vergde flinke stuurmanskunst. Er zijn nu nog maar enkele schepen met een lamme arm over.



2. Als 'opduwer'. Dit is een klein bootje met motor, dat achter het vrachtschip vastgemaakt werd en het schip voortduwde. Er hoeft geen ruimte in het schip vrijgemaakt te worden om een motor in het vrachtschip zelf in te bouwen. Daarmee was dit een goedkopere en praktische oplossing om toch met een (voormalig) zeilschip te kunnen varen en minder afhankelijk te zijn van de weersomstandigheden.
3. Als ingebouwde scheepsmotor. De motor met keerkoppeling wordt doorgaans onder de stuurhut of de roef (de schipperswoning) ingebouwd, met een as die door het achterschip steekt en daar een schroef aandrijft. Deze vorm van voortstuwing is nu algemeen toegepast, maar was aanvankelijk een kostbare investering, die bovendien ruimte vroeg in het schip. De vroege scheepsmotoren waren nogal omvangrijk, maar zijn in de loop van de tijd steeds compacter geworden.



Door de schaalvergroting in de transportwereld rond de zestiger jaren verloor de binnenvaart over de kleinere waterwegen in Nederland aan betekenis. De bestaande vrachtschepen werden te klein om concurrerend te kunnen blijven, vervoer over de weg of het spoor ging sneller en de bouw van bruggen voor het weg- en treinverkeer vormde een steeds grotere belemmering voor de scheepvaart.

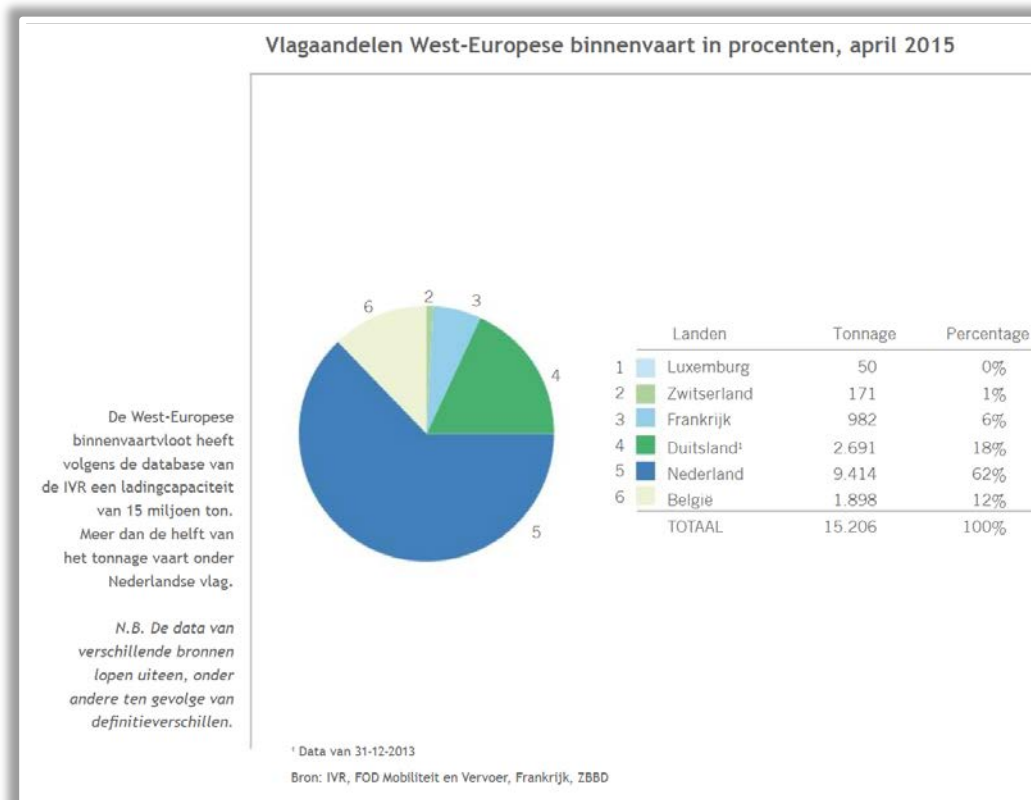




De kleine vrachtschepen werden verkocht, gesloopt of de schippers sleten hun laatste levensjaren aan boord zonder nog te varen. Een deel van de binnenvaartvloot belandde in de oude havens van dorpen en steden en werd herbestemd als charterschip of na een al dan niet ingrijpende verbouwing als woonschip in gebruik genomen. Datzelfde gold voor een deel van de visserijvloot en sleepvaartvloot. Een heel groot deel is gesloopt en een klein deel is opgeknapt en wordt opnieuw gebruikt, meestal als recreatievaartuig.

### Maritieme kennis toonaangevend

Intussen is de Nederlandse zee- en binnenvaart nog steeds een bloeiende bedrijfstak. Zo'n 60% van al het vervoer over het binnenwater in Europa gebeurt onder de Nederlandse vlag. Nederland heeft de topospositie in de offshore-sector, is de op één na grootste producent van luxe jachten, Europees marktleider in de bouw van baggermaterieel en wordt wereldwijd gevraagd vanwege de kennis van watermanagement. Deze bloeiende bedrijfstakken staan op de schouders van de varende erfgoedvloot en bouwen voort op de in eeuwen opgedane kennis en ervaring met scheepsbouw en scheepvaart. De historische schepen en de historische maritieme ensembles kunnen het verhaal vertellen van deze ontwikkeling en de koploperpositie verklaren die Nederland nog altijd heeft als maritiem land.



## Hoofdstuk 3 - Verkenning van de huidige praktijk

*Wat is waar al aanwezig?*

### Inleiding

Het grootste deel van de Nederlandse gemeenten heeft maritiem erfgoed binnen de gemeentegrenzen, in de vorm van bijvoorbeeld vaarwater, pakhuizen, een haven, molen, brug, sluis, schip en/of een bedrijfsgebouw aan het water. Nagenoeg elke gemeente heeft treffende voorbeelden van historische maritieme ensembles, al zullen niet alle gemeenten deze direct in beeld of geïnventariseerd hebben. Dit hoofdstuk laat zien welke vormen van historische maritieme ensembles er zijn en welke bronnen er zijn om maritiem erfgoed en historische maritieme ensembles te identificeren, beschrijven en waarderen.

### Ons land begint met water

Zoals de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in de digitale Handreiking Erfgoed en Ruimte in de 'Tijdlijn van het Nederlandse waterlandschap' treffend heeft verwoord, begint de 9000 jaar oude geschiedenis van ons land met water. Als het landijs smelt, ontstaan de Noordzee, de Zuiderzee en talloze moerassen en waterplassen.<sup>3</sup> "We hebben een lange traditie in het omgaan met water. Dat zit diep verankerd in onze cultuur. Met vallen en opstaan hebben we geleerd water buiten de deur te houden en het tegelijkertijd maximaal te benutten. Nieuwe technieken en materialen pasten we op steeds grotere schaal toe. Dat heeft ons landschap door de eeuwen heen ingrijpend veranderd en veel ingenieuze bouwwerken opgeleverd. Onze kennis op watergebied werd een exportproduct waarmee we andere landen helpen om nieuw land te winnen en overstromingen te voorkomen. Nu het klimaat verandert, staan we aan de vooravond van een nieuw tijdperk van samen leven met water. Laat ons rijke verleden een inspiratiebron zijn voor de oplossingen van morgen."

### Waterwegen en ruimtelijke kwaliteit

De fysieke leefomgeving van Nederlandse dorpen, steden en landschappen is in sterke mate beïnvloed door water en waterwegen, kunstwerken en havens. Deze werden niet alleen aangelegd om land te winnen en overstromingen te voorkomen, maar ook



<sup>3</sup> <https://erfgoedruimte.nl/publicaties/nederlands-cultuurlandschap-in-vier-tijdlijnen>

om goederen, mensen en dieren te vervoeren met behulp van vaartuigen. De centrale rol van het gebruik van vaartuigen bracht vele vormen van bedrijven en ambachten met zich mee, zoals scheepswerven, houtzagerijen, zeilmakerijen, blokmakerijen, touwslagerijen, lijnbanen, smederijen, ketelmakerijen, kuiperijen, machinefabrieken, sloopstimmerbedrijven, visrokerijen, enzovoort. Veel plaats- en straatnamen verwijzen nog naar de maritieme bedrijvigheid die daar gevestigd was. Ook de handel die gepaard ging met de scheepvaart is nog duidelijk terug te zien in de openbare ruimte, waarvan de vele pakhuizen, koopmanshuizen en rederijen in historische stadscentra nog getuigen. De maritieme geschiedenis heeft de ontwikkeling van de ruimtelijke inrichting van Nederland zó algemeen beïnvloed dat het haast niet mogelijk is om bij de beschrijving van de ruimtelijke kwaliteit van dorpen en steden de maritieme invloed niet te benoemen.

### Maritieme ensembles zijn overal

In een waterland als Nederland zijn historische maritieme ensembles op heel veel plaatsen terug te vinden. Ze variëren al naar gelang de maritieme functie die locaties hadden of nog steeds hebben, zoals een vissersdorp, industriestad, agrarisch gebied, marktplaats, veerhaven, stapelplaats, enzovoort. Havens met schepen zijn een voor de hand liggend historisch maritiem ensemble, maar er zijn vele vormen van gebouwd, landschappelijk, archeologisch, varend en immaterieel maritiem erfgoed, die in samenhang een historisch maritiem ensemble vormen. Denk bijvoorbeeld aan de volgende combinaties:

- **Getijdeshavens** - Een vaargeul met prikken, een getijdeshaven met vloedpalen, een dijk en een sluiswachterswoning. Een kleine viskotter maakt het ensemble compleet, zoals te zien in Noordpolderzijl, waar de kleinste getijdeshaven van Nederland ligt.
- **Vuurtorens** - Een schelpenpad op de plaats waar vroeger een strekdam lag, met op het eind een replica van een vuurtoren, op de plaats waar vroeger een lichtopstand heeft gestaan.



Inmiddels ligt dit historisch maritiem ensemble in de Noordoostpolder, tussen Blokzijl en Marknesse.

- **Trekvaarten** - Een trekvaart met jaagpad, waarbij bruggetjes over dwarswaters een hoge en een lage brugleuning hebben, waardoor de jaaglijnen de leuning niet raken. Een rolpaal bij een bocht in het vaarwater die ervoor zorgt dat de trekschuit de kant niet raakt. Het varen over een trekvaart met een trekschuit of replica met passagiers wordt steeds populairder. De trekschuit kan getrokken worden door mensen of paarden. In de provincie Zuid-Holland wordt het toegankelijk en beleefbaar maken van trekvaarten gestimuleerd via de Erfgoedlijn Trekvaarten.



- **Scheepswerven** – Een dokhaven met droogdok, de gebouwen van een plaatwerkerij, een timmerfabriek en een machinefabriek met havenkraan, zij markeren nog altijd de locatie van een grote scheepswerf. In de gemeente Vlissingen is dit historische maritieme ensemble beeldbepalend voor het Scheldekwartier, een nieuwe woonwijk op het terrein van de vroegere Koninklijke Maatschappij Schelde, voorheen de grootste werkgever van Vlissingen.



- **Pakhuizen** – Pakhuizen aan een gracht herinneren aan het maritieme verleden in vele Nederlandse steden. In Amsterdam is het dubbelpakhuis de Schottenburgh met een gevelsteen uit 1636 - maar al te zien op de stadsplattegrond uit 1595 - waarschijnlijk het oudste nog bestaande pakhuis. Het staat aan de Krom Boomssloot, genoemd naar de scheepsbouwer Boom, die tevens burgemeester was. Deze sloot werd op verzoek van Boom verbreed, om zo zijn scheepswerf op de Lastage met het IJ te verbinden. Aan de Krom Boomssloot was ook een bierbrouwerij gevestigd, met grote voorraadkelders voor vers water, dat met schepen werd aangevoerd. Veel pakhuizen zijn nu herbestemd en verbouwd tot woonappartementen.



- Bedrijfspannen** – Veel bedrijfs- en fabriekspannen zijn gebouwd aan vaarwater, voor de aanvoer van materialen en het vervoer van in deze panden gemaakte producten. We kennen grote havens omringd met industrie, zoals in de Rotterdamse havens, maar ook vele voorbeelden van oudere bedrijfspannen, zoals silo's langs kanalen, houtzaagmolens langs rivieren, fabriekspannen waaronder een meelfabriek, zeepziederij, rijstpellerij en koekfabriek langs de Zaan, en een honderdtal schelpkalkovens, die al sinds de Romeinen gebruikt werden voor het maken van metselkalk. Ze werden gebouwd op plekken waar schelpen en brandstof, zoals turf, aanwezig waren. Er zijn er nog enkele bewaard gebleven, zoals in het centrum van Hasselt aan het Zwarte Water in Overijssel, waar naast de kalkoven ook een paar historische turfschepen liggen. De schelpkalk uit de gerestaureerde kalkoven wordt nu gebruikt voor de restauratie van monumenten die gevoegd zijn met metselkalk.



- Museumhavens** – In Nederland zijn inmiddels meer dan 30 museumhavens ontwikkeld, onder de naam museumhaven, historische haven of erfgoedhaven. In 2010 kwam het boekje "Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten"<sup>4</sup> uit. Hierin zijn zeven gemeenten geportretteerd die inmiddels een historische stadshaven hebben herontwikkeld tot museumhaven: Leiden, Zierikzee, Den Helder, Spakenburg, Leeuwarden, Rotterdam en Utrecht. In drie van de zeven gevallen ondersteunde de gemeenten de plannen van de initiatiefnemers al snel, doordat zij de voordelen inzagen van het betrekken van maritiem erfgoed bij een nieuwe gebiedsontwikkeling in een bestaand, maar van functie veranderend havengebied. In de vier andere gevallen verliep de samenwerking tussen de initiatiefnemers voor een museumhaven, doorgaans particuliere eigenaren van historische schepen, met de gemeenten aanvankelijk stroef, maar verbeterde als de partijen elkaar beter leerden kennen. Voor gemeenten bleek onbekendheid met varende erfgoed en met de mogelijkheden van regelgeving en het ontbreken van sectorale wetgeving vaak een belemmering.



<sup>4</sup> Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten, M. van Lier, R. van der Kroef en A. Visser (2010), in opdracht van Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (nu FVEN) en BMC. Downloadlink: <https://www.erfgoedwerf.nl/wp-content/uploads/2011/02/FONV-BMC-Erfgoed-Havens.pdf>

## Inventarisaties van maritiem erfgoed








Als een gemeente de kwaliteiten van historische maritieme ensembles, dus van combinaties van varend, landschappelijk en onroerend maritiem erfgoed wil benutten voor het versterken van het maritieme karakter van een gemeente, is de eerste stap het maken van een inventarisatie van wat er in de gemeente aanwezig is aan maritiem erfgoed. Er zijn verschillende instrumenten voor handen om een inventarisatie op te stellen, zoals:

- **Monumentenlijst**

Het gebouwde maritiem erfgoed met een aanwijzing als gemeentelijk, provinciaal of rijksmonument is te vinden op de gemeentelijke en provinciale monumentenlijst en het rijksmonumentenregister. Enkele gemeenten hebben inmiddels ook varend erfgoed aangewezen als gemeentelijk monument<sup>5</sup>.

Varend monument [\[ bewerken \]](#)

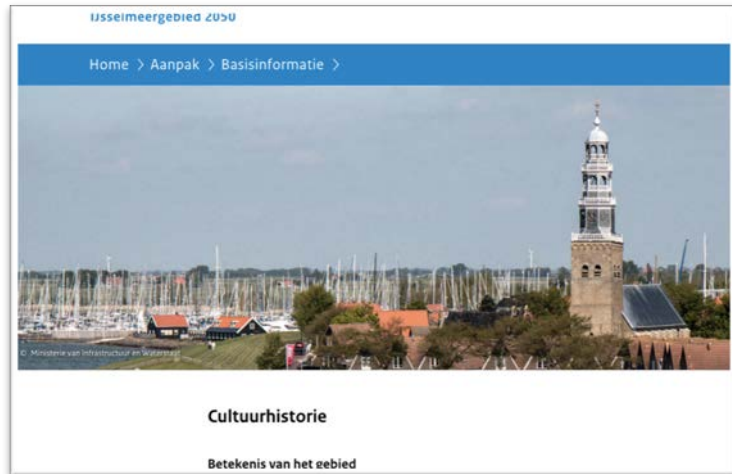
De gemeente Eiburg kent 30 varende gemeentelijke monumenten:

Object	Bouwjaar	Architect	Locatie	Coördinaten	Nr.	Afbeelding
EB 29 Botter					0230/WN239	
EB 1 Botter					0230/GM248	
EB 24 Botter					0230/GM249	
EB 33 Pluut					0230/GM250	
EB 39 Bons					0230/GM251	
EB 43 Botter					0230/GM252	
EB 43 Kotter					0230/GM253	

<sup>5</sup> Het is strikt genomen niet langer mogelijk onder de Erfgoedwet en Omgevingswet om varend erfgoed aan te wijzen als 'monument', omdat monumenten daarin als onroerende zaken worden gedefinieerd.

- **Cultuurhistorische verkenning, waardenkaart en atlas**

Veel provincies en gemeenten hebben een cultuurhistorische waardenkaart opgesteld, waarin op hoofdlijnen cultuurhistorische kenmerken en waarden zijn opgenomen, zoals archeologie, historische stedenbouw en historische landschappen. Waardenkaarten zijn vaak gebaseerd op cultuurhistorische verkenningen van deelgebieden, die bedoeld zijn als instrumenten om cultuurhistorisch erfgoed integraal mee te nemen in gebiedsontwikkelingen. Vaak zijn deze gegevens terug te vinden in een digitale cultuurhistorische atlas.

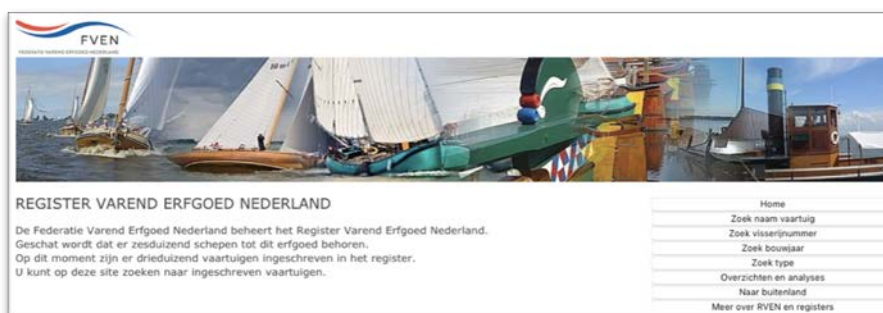


- **Register Varend Erfgoed Nederland – Nationaal Register Mobiel Erfgoed**

Van de ongeveer 6.000 historische schepen in Nederland is ruim de helft opgenomen in het particuliere Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), de koepel van behoudsorganisaties van vele historische scheepstypen. Het RVEN is een zelfstandig deelregister, dat op termijn zal worden gekoppeld aan het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) van de stichting Mobile Collectie Nederland (MCN). Het NRME toont de gegevens van de mobiele objecten van de sectoren water (vaartuigen), weg (auto's, rijkstrijken, fietsen), rails (treinen) en lucht (vliegtuigen). Het RVEN en het NRME zijn nog niet compleet; scheepseigenaren kunnen vrijwillig kiezen om hun vaartuig al dan niet te laten registreren. De historische schepen in het RVEN voldoen aan de volgende criteria:

- Het schip is oorspronkelijk ontworpen en gebouwd om mee te varen;
- Het schip is ouder dan vijftig jaar;
- Het schip heeft ligplaats in Nederland of vaart onder Nederlandse vlag;
- Het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

Vragen over schepen in het RVEN zijn te stellen aan de Register Commissie van de FVEN via [register@fven.nl](mailto:register@fven.nl).



## Cultuurhistorische waarderingen van maritiem erfgoed

Voor het maken van een cultuurhistorische waardering van maritiem erfgoed zijn verschillende methoden beschikbaar:

- **Schouwcriteria FVEN**

De schouwcommissies van de behoudsorganisaties van de FVEN hanteren schouwcriteria om een historisch vaartuig op te nemen in het RVEN. Hiertoe geven zij een waardering aan de huidige toestand van het scheepsexterieur ten opzichte van de periode van haar 'oorspronkelijk gebruik'. Elke behoudsorganisatie hanteert haar eigen specifieke criteria, die samenhangen met het scheepstype.

- **Waardestellend kader NRME**

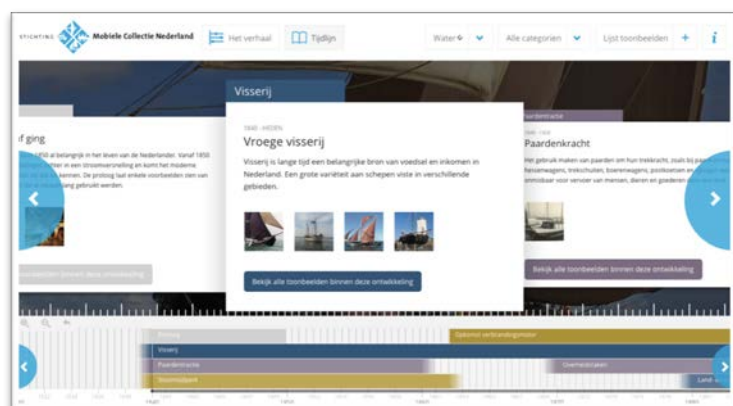
De waardering van varend en ander mobiel erfgoed kan ook plaatsvinden op basis van de criteria van het waardestellend kader, die de MCN heeft ontwikkeld in samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De waardering wordt integraal uitgevoerd, waarbij niet alleen puur naar het object wordt gekeken, maar ook naar zijn omgeving. Het waardestellend kader kijkt naar de cultuurhistorische waarden, maar ook naar de maatschappelijke waarden en de gebruikswaarden.

- **Op de Museale Weegschaal**

Een integrale waardering van een ensemble kan worden opgesteld aan de hand van de methode 'Op de Museale Weegschaal', die door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed werd ontwikkeld. Aan de hand van een referentiekader beschrijft de methode de kenmerken, de cultuurhistorische waarden, de sociaal-maatschappelijke waarden en de gebruikswaarde van een object, collectie of ensemble. Aan de hand van deze waardering kan het ontwikkelpotentieel verder worden uitgewerkt.

## Zichtbaar maken met Lokale Toonbeelden van Mobiel Erfgoed

Het Mobiel Erfgoed Centrum ontwikkelde in samenwerking met de MCN het landelijke project 'Toonbeelden van Mobiel Erfgoed' in 2016. De Toonbeelden van Mobiel Erfgoed zijn toegankelijk via de website [www.toonbeelden.com](http://www.toonbeelden.com), die een beknopte geschiedenis toont van Nederland in de laatste anderhalve eeuw – de wording van het moderne Nederland. De website schetst de belangrijkste historische ontwikkelingen en gebeurtenissen en hun relatie tot mobiliteit. Deze schets geeft de context voor de keuze van de ruim 150 toonbeelden van mobiel erfgoed. Het landelijke project inspireerde diverse gemeenten en regio's, die voor hun eigen gebied ook graag een project 'Lokale Toonbeelden van Mobiel Erfgoed' willen ontwikkelen. Als de landelijke website hiertoe geschikt gemaakt wordt en een eerste pilot met een aantal gemeenten en regio's succesvol is, kunnen meer gemeenten en regio's hun lokale toonbeelden eraan toevoegen.





## Hoofdstuk 4 - Inventarisatie van best practices en knelpunten

*Wat gaat er goed en wat minder?*

### Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het ontstaan en de ontwikkeling van tien heel uiteenlopende historische maritieme ensembles, geeft aan wat goed gegaan is en wat beter kan en verbindt hieraan een conclusie met aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn ook bruikbaar voor andere locaties, waar soortgelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. De beschreven historische maritieme ensembles dragen bij aan zowel het behouden van maritiem erfgoed als aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

### 1. Eemhaven Amersfoort

*Sfeermaker bij gebiedsontwikkeling*

#### Ontwikkeling

De Eemhaven van Amersfoort ligt in het riviertje de Eem, net voor de bekende Koppelpoort aan de rand van het historische centrum. De Koppelpoort, de grachten en de muurhuizen laten nog altijd de 14<sup>e</sup> eeuwse kern van de stad Amersfoort zien. Aan de Eem lagen vroeger vooral bierbrouwerijen en later kwam daar andere water- en scheepvaart-gerelateerde bedrijvigheid bij. Rond het jaar



2000 werd een deel van de oude bedrijven langs de Eem gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Een aantal beeldbepalende bedrijfsgebouwen, zoals de Prodentfabriek en de zeepfabriek Rohm & Haas, bleven staan en werden herbestemd met sociale, culinaire en creatieve functies. In die tijd werd ook een nieuwe invulling van de Eemhaven ontwikkeld met een concept dat nog niet veel werd toegepast. Er werd eerst een totaalconcept voor de haven opgesteld, waarbij de ene kant van de haven bestemd werd als jachthaven en de andere kant als presentatiehaven voor schepen met een redelijk historisch beeld, maar ook met een commerciële publieke bestemming. Het was de bedoeling dat de Eemhaven zou bijdragen aan een dynamische nieuwe stadswijk. Er werd een oproep gedaan voor schepen die binnen dit profiel pasten. Een selectiecommissie beoordeelde of de aangemelde schepen hieraan voldeden.

Het resultaat is een historisch maritiem ensemble, waarin de rivier, de bedrijvigheid en de schepen zijn ingezet als sfeerbeeld en gangmaker van een nieuwe stadswijk.

#### Wat gaat goed, wat kan beter

##### *Pluspunten*

De ontwikkeling van een nieuw havenconcept, waarbij historische schepen met een kwinkslag ingezet worden letterlijk als drager van publieke functies die bijdragen aan de

dynamiek van een wijk biedt perspectieven. De schepen worden hier niet alleen vanwege hun cultuurhistorische waarde benut, maar ook vanwege hun maatschappelijke waarde en hun ontwikkelpotentieel. Zo zijn verschillende functies aan de wijk toegevoegd: vergaderlocatie, restaurant, inspiratieplek, bed & breakfast en werkplaats voor creatieve ruimtelijke ontwikkelaars.

### **Aandachtspunten**

Scheepseigenaren in de Eemhaven geven als eerste aandachtspunt aan dat de cultuurhistorische waarde van sommige schepen in hun ogen erg is aangetast, niet alleen omwille van de nieuwe functie, maar vooral om zo minder onderhoud en onderhoudskosten te hebben. Een tweede aandachtspunt is volgens hen de zeer hoge liggelden voor deze historische schepen, waardoor de eigenaren het onderhoud van hun schepen nauwelijks meer kunnen betalen.

### **Rol gemeente**

Na de investeringen in het geschikt maken van de Eemhaven voor historische schepen met dynamische functies houdt de gemeente volgens de scheepseigenaren met het berekenen van liggelden te weinig rekening met het feit dat de eigenaren ook het dure onderhoud aan de schepen zelf moeten betalen, omdat er, in tegenstelling tot onroerende monumenten op de wal, geen instandhoudingssubsidie bestaat voor roerend erfgoed. De scheepseigenaren hebben weinig alternatief, omdat ze voor hun inkomen afhankelijk zijn van hun schip met deze bedrijfsfunctie op deze locatie, omdat er bijna geen andere havens zijn waar een commerciële functie wordt toegestaan. Ze kunnen dus niet uit Amersfoort weg en voelen zich in de val zitten.

### **Conclusie en aanbeveling**

Een historische haven met historische schepen met publieksfuncties is een goede aanjager voor gebiedsontwikkeling. Zorg er echter voor dat de cultuurhistorische waarde goed verankerd wordt in beleidsmatige stukken zodat deze bij relevante bestuurlijke beslissingen op waarde beoordeeld en gewogen wordt.

## 2. Museumhaven Spakenburg

*Vissersdorp wordt toeristische trekpleister*

### Ontwikkeling

De Museumhaven van Spakenburg ligt in de Oude Haven in de kern van het 13<sup>e</sup> eeuwse Spakenburg. Eeuwenlang was dit de thuishaven van de Zuiderzeevissers, die daar visten met botters - stoere zeewaardige houten zeilschepen. Door de aanleg van de Afsluitdijk raakten de bottervissers hun broodwinning kwijt en verkommerden hun schepen.

Veel botters zijn toen tot zinken gebracht op het IJsselmeer voor de haven van Spakenburg.

De functie van de Oude Haven veranderde in jachthaven. Rond 1975 werden steeds meer oude botters door particulieren aangekocht,

opgeknapt en in gebruik genomen als recreatievaartuig. De meeste botters zijn eigendom van stichtingen, die met passagiers zeilen op het IJsselmeer en zo inkomsten binnenhalen waarmee het onderhoud van de botters betaald kan worden. Door het herbestemmen van deze botters kon ook de eeuwenoude scheepstimmerwerf aan de Oude Haven in bedrijf blijven. Deze werf richt zich nu, behalve op het onderhoud en de restauratie van historische houten schepen, ook op het doorgeven van de ambachtelijke vaardigheden voor onderhoud en bouw van houten schepen. Rondom de historische botterwerf ligt nu een derde van de Nederlandse bottervloot. De Oude Haven met de havenkom, de Scheepstimmerwerf Nieuwboer, de tientallen botters, de dijkwoningen rondom de haven, de Spuisluis, de Visafslag en het Museum Spakenburg, dat de geschiedenis van dit voormalige vissersdorp in beeld brengt, vormt een mooi historisch maritiem ensemble, dat de toeristische trekpleister van Spakenburg is. De Museumhaven vormt daarmee een essentiële maatschappelijke waarde voor de verdere ontwikkeling van Bunschoten-Spakenburg.



### Wat gaat goed, wat kan beter

#### *Pluspunten*

De transitie van vissersvloot naar toeristische vloot heeft niet alleen gezorgd voor de redding van het varende erfgoed, maar heeft het oude vissersdorp Spakenburg voorzien van een nieuwe sociaaleconomische drager.

#### *Aandachtspunten*

Er zijn echter ook kwetsbare aandachtspunten:

1. Een toeristische vloot is afhankelijk van voldoende bezoekers, om voldoende inkomsten voor het jaarlijkse onderhoud van de botters binnen te krijgen. Tijdens een economische recessie nemen de boekingen af, waardoor het onderhoud van de schepen al snel in gevaar komt. Bij houten schepen is voortdurend onderhoud zeer belangrijk. Achterstallig onderhoud maakt de herstelkosten fors duurder. Duurt deze situatie te lang, dan is een schip moeilijk meer te redden of is een complete restauratie nodig, wat zeer kostbaar is. Door de financiële crisis van 2008 liepen de boekingen terug en raakte de Museumhaven in de problemen.

2. Het onderhoud van houten schepen is niet alleen kapitaal- maar ook arbeidsintensief. Tijdgebrek, vooral bij de jongere generaties met hun drukke sociale levens, is een andere veelgenoemde reden voor achterstallig onderhoud en zelfs voor de gedachte om het schip te willen verkopen.
3. Een derde bedreiging voor de Museumhaven Spakenburg is de groeiende populariteit van het maritieme erfgoed, waardoor ook andere Zuiderzeesteden plannen ontwikkelen om historische havens in te richten en botters daarheen uit te nodigen. Er dreigt concurrentie, terwijl de totale hoeveelheid historische botters beperkt is.

### Rol gemeente

De gemeente Bunschoten heeft de Oude Haven aangewezen als museumhaven en is een zeer betrokken partner. In diverse nota's beschrijft de gemeente het belang voor de gemeenschap van het behoud van de Museumhaven en draagt daar zelf ook actief aan bij. Zo geeft de gemeente een subsidie op de liggelden aan historische schepen en heeft de gemeente de scheepswerf, de visafslag en het museum in eigendom genomen. Om de hiervoor genoemde bedreigingen te keren liet de gemeente in 2015 een 'Masterplan behoud Museumhaven Spakenburg' opstellen. Dit masterplan beschrijft plannen voor fondswerving, verwerving, beheer en behoud van botters, educatie, verdienmodellen, marketing en beeldvormingsconcepten voor Spakenburg en borging in gemeentelijk beleid. Het masterplan benadrukt dat samenwerking door alle betrokken partijen noodzakelijk is om de uitvoering ervan mogelijk te maken. Opvallend uit de aanbevelingen zijn de volgende plannen:

- Met het plan "Zuiderzee-Span" wil Spakenburg samen met andere Zuiderzeegemeenten de marketing versterken om meer boekingen te krijgen, zodat er meer inkomsten binnenkomen om het onderhoud te betalen;
- Spakenburg wil een beheerstichting oprichten die botters in eigendom overneemt, om hiermee te zorgen dat niet nog meer botters de haven van Spakenburg verlaten. Deze stichting zou echter allereerst een zeer fors beginkapitaal bijeen moeten zien te brengen.

### Conclusie en aanbeveling

Het herbestemmen van een voormalige bedrijfshaven tot een recreatieve historische haven kan zeer goed aansluiten bij de geest van de plek en het cultureel geheugen van een havenplaats. Een historische haven met varend erfgoed vormt een krachtig historisch maritiem ensemble, zeker als ook de havenarchitectuur met maritieme gebouwen als een scheepstimmerwerf, smederij en visrokerij hierdoor behouden en gebruikt kunnen blijven. Een aangrenzend museum kan een extra troef zijn, waar bezoekers meer informatie over de ontwikkeling van het gebied kunnen krijgen.

Een ondersteunend gemeentelijk beleid en bijbehorende financiële middelen en een regionaal marketingbeleid dragen in sterke mate bij aan het ontwikkelen en presenteren van een historisch maritiem ensemble.

### 3. Koggewerf van Kampen

*Wat heeft een maritiem ensemble nodig?*

#### Ontwikkeling

De Hanzestad Kampen heeft een lange maritieme geschiedenis, die verschillende episoden heeft gekend. Kampen is ontstaan als een ommuurde stad aan de rivier de Gelderse IJssel, met een open verbinding naar de Zuiderzee en omringd door vruchtbare weidegronden. Visvangst en vervoer van agrarische producten over water hebben altijd een rol van betekenis gespeeld. Kampen kwam tot grote bloei in de Hanzetijd (12<sup>e</sup>-16<sup>e</sup> eeuw), toen de stad de thuishaven was van een handelsvloot van vele koggen. Dit waren zeewaardige houten handelsschepen, die op de Noordzee en de Oostzee voeren. De toenemende ondieptes in de IJssel maakten dat andere routes de voorkeur kregen en Kampen raakte achterop. Het belang van de visserij nam weer toe, zeker toen ook de vissers van Schokland, na de gedwongen ontruiming van dit eiland, gehuisvest werden in Kampen.



Foto: Nick de Vries.

Er zijn geen varende middeleeuwse koggen bewaard gebleven, maar uit tekeningen en geborgen wrakken is de bouwwijze wel bekend. Om het karakter van Kampen als Hanzestad te versterken is besloten om een replica van een kogge te bouwen. Deze is in 1998 te water gelaten. Voor de bouw van de Kamper Kogge werd een schiereiland naast het centrum van Kampen ingericht als koggewerf, met een werkschuur, een tentoonstellingsruimte en een kantine. Toen de Kamper Kogge klaar was ontstond er ruimte voor andere soorten houten boten, zoals bidders, punters en een pluut. Tientallen vrijwilligers houden zich sindsdien bezig met het onderhouden van deze historische vloot en met het organiseren van diverse maritieme evenementen.

Recent is het wrak van de IJsselkogge gevonden en geborgen bij de uitdieping van de IJssel, vlakbij de Koggewerf. Deze vondst draagt sterk bij aan het historische maritieme ensemble van de Kamper Kogge, de Koggewerf, historische vissershaven, historische charterschepen en bewoonde historische bedrijfsvaartuigen en de naast de Koggewerf gelegen visserswijk Brunnepe met originele visrokerij.

#### Wat gaat goed, wat kan beter

##### *Pluspunten*

De bouw van de Koggewerf en van de replica van de Kamper Kogge en het aantrekken van diverse historische houten vissersschepen heeft het historische maritieme karakter van Kampen zeker versterkt. Het heeft bijgedragen aan de kennis over de middeleeuwse scheepsbouw en draagt nog altijd bij aan het behoud en de overdracht van kennis over ambachtelijk scheepsonderhoud.

### Aandachtspunten

Het belangrijkste aandachtspunt voor de Koggewerf heeft te maken met de voorwaarden om de werf en de vloot te kunnen onderhouden. Het onderhouden van een vloot van historische houten zeilschepen is zowel zeer arbeidsintensief als kapitaalintensief. Om deze twee kwetsbare punten aan te pakken zoeken de vrijwilligersorganisaties samen met de gemeente en de provincie Overijssel naar mogelijkheden om nieuwe en jongere vrijwilligers aan te trekken en om meer publieksgerichte activiteiten te ontwikkelen. Dit blijkt een langdurige en lastige zoektocht te zijn. Dat komt enerzijds omdat de vrijwilligers de Koggewerf zien als hun domein en opzien tegen inmenging en verandering. Anderzijds komt het omdat het niet erg realistisch is om te verwachten dat dezelfde vrijwilligers ook nog eens extra publieksevenementen organiseren, die zoveel geld opbrengen dat de Koggewerf uiteindelijk zonder bijdragen van fondsen of overheden kan. De gemeente en provincie zijn wel bereid om een eenmalige forse investeringssubsidie te verstrekken om de Koggewerf aan te passen aan een meer publieksgericht concept, maar niet om een structurele subsidie te verstrekken voor de hiervoor noodzakelijke randvoorwaarde, zoals de aanstelling van een werfbaas of een evenementencoördinator. Zonder deze randvoorwaarde is de vrees dat de belasting voor vrijwilligers te zwaar wordt. Dit tempert het enthousiasme van de huidige vrijwilligers op de Koggewerf.

### Rol gemeente en provincie

De gemeente heeft lange tijd weinig oog gehad voor het maritieme verleden van Kampen. In beleidsnota's kwam het maritiem erfgoed niet aan de orde. Dat is pas recent veranderd, vooral toen de gemeente oog kreeg voor de eigen meerwaarde als monumentenstad en toen de provincie Overijssel de IJsseldelta als Nationaal Landschap meer bekendheid wilde geven en toeristisch wilde ontsluiten. De provincie en de gemeente hebben samen het initiatief genomen om, in samenspraak met de maritieme vrijwilligersorganisaties, een Ontwikkelplan Koggewerf op te stellen, met als doel om van de Koggewerf een meer publieksgerichte locatie te maken. Ook zijn de provincie en de gemeente bereid om een incidentele subsidie beschikbaar te stellen om het ontwikkelplan uit te voeren en de Koggewerf opnieuw in te richten. In 2019 wordt hier het nieuwe Maritiem Erfgoedcentrum IJsseldelta geopend, dat zich op drie thema's richt: Middeleeuwse Hanzehandelsstad, Visserij op de IJssel en de Zuiderzee en Opvang van bewoners van Schokland na ontruiming van het eiland.

### Conclusie en aanbeveling

De vrijwilligersorganisaties hebben met flinke financiële steun van de gemeente Kampen en de provincie Overijssel een sterke basis gelegd voor een interessant maritiem historisch ensemble, dat zowel de eigen inwoners als bezoekers veel te bieden heeft.

Een vraagteken is echter nog hoe de vrijwilligersorganisaties in staat gesteld kunnen worden om ook daadwerkelijk een publieksgerichte programmering op de Koggewerf te realiseren. Bij het verder ontwikkelen van een maritiem historisch ensemble tot een bredere publieksgerichte culturele voorziening zijn niet alleen financiële middelen nodig voor de materiële benodigdheden zoals gebouwen en gebiedsinrichting, maar ook voor de menskracht om dit te organiseren en coördineren.

## 4. Platform Maritiem Erfgoed Zeeland

*Samen werken aan kennis en actie*

### Ontwikkeling

Voor Zeeland, een provincie met bijna net zoveel water als land, is maritiem erfgoed een essentieel onderdeel van het landschap en de geschiedenis. De provincie Zeeland heeft daarom een actieve rol gekozen om het Zeeuwse maritiem erfgoed te helpen behouden, met behulp van het provinciale ondersteuningsinstituut Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ). Daartoe nam de provincie in 2001 het initiatief om het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland op te richten.

Dit platform vertegenwoordigt de maritiem erfgoedorganisaties in Zeeland en signaleert, coördineert en adviseert over varend erfgoed en de maritieme infrastructuur, zoals werven, havens en steigers.



Het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland heeft diverse onderzoeksrapporten en beleidsvisies uitgebracht:

- In 2009 kwam het rapport "Varend Erfgoed in Zeeland" uit. Het doel van deze studie was om het maritiem erfgoed in Zeeland in kaart te brengen, evenals de voorwaarden voor de instandhouding en ontwikkeling hiervan. Het rapport signaleert dat er veel aandacht is voor de onroerende maritieme monumenten en voor maritiem erfgoed in musea en archieven, maar veel minder voor het varend erfgoed en de daaraan verbonden infrastructuur. Het behoud van de historische schepen en de bijbehorende veersteigers, landbouwhaventjes en historische aanlegplaatsen wordt steeds moeilijker. *"De problematiek is duidelijk: functieverlies, onvoldoende voorzieningen, restauratieachterstanden, onduidelijke beleidskaders en een gebrekkige wet- en regelgeving."*
- In 2010 verscheen het rapport "Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta". Dit rapport signaleerde dat lig- en passantenplaatsen dreigen te verdwijnen bij ruimtelijke ontwikkelingen, als er niet tijdig rekening gehouden wordt met de noodzaak van aanlegmogelijkheden voor historische schepen. Vooral voor grotere historische schepen die niet in jachthavens passen zijn er steeds minder ligplaatsen beschikbaar. Ook voorzieningen als water, elektra en veilige af- en opstapplaatsen zijn niet altijd aanwezig.
- In 2017 is de "Inventarisatie historische maritieme ensembles in Zeeland" uitgevoerd. De inventarisatie laat zien dat elk van de dertien Zeeuwse gemeenten maritieme ensembles kent en constateert dat combinaties van varend, gebouwd en infrastructureel maritiem erfgoed een positieve invloed heeft op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De inventarisatie constateert evenwel ook het volgende: *"Toch zijn veel gemeenten met maritiem erfgoed zich vaak niet of te weinig bewust van de mogelijkheden die dit erfgoed met zich meebrengt. Een integraal kwaliteitsbeleid ontbreekt veelal, wat gemakkelijk leidt tot ongewenste ontwikkelingen die tevens de economische meerwaarde die maritiem erfgoed kan"*

hebben tenietdoet.” Om de positieve invloed van historische maritieme ensembles op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en te versterken wil de provincie duidelijk maken hoe deze ensembles beter zichtbaar gemaakt kunnen worden voor bewoners en bezoekers. Ook hoopt de provincie dat het rijk in het kader van de komende Omgevingswet bereid is een handleiding te maken die gemeenten kan ondersteunen bij het beter benutten en beschermen van hun historische maritieme ensembles.

Naast het houden van onderzoeken en inventarisaties ondersteunt de provincie ook in samenwerking met het SCEZ en het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland projecten die bijdragen aan het behoud van het immateriële maritieme erfgoed. Zo zijn er projecten uitgevoerd, mogelijk gemaakt met Europese subsidie, die de traditionele Zeeuwse scheepsbouwambachten in woord en beeld vastgelegd hebben. Deze vaardigheden zijn door middel van een digitale leeromgeving toegankelijk gemaakt.

### **Wat gaat goed, wat kan beter**

#### ***Pluspunten***

De door de Provincie Zeeland ondersteunde samenwerking in het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland heeft een aantal nuttige projecten en bruikbare rapporten en aanbevelingen opgeleverd, die overzicht en inzicht bieden in de kwaliteiten en de knelpunten op het gebied van varend erfgoed, havens en ligplaatsen en historische maritieme ensembles. Dit levert een goede basis op om het Zeeuwse maritieme erfgoed nog beter te kunnen behouden, beschermen en benutten en kan tevens van dienst zijn voor andere provincies en overheden.

#### ***Aandachtspunten***

Naast onvoldoende financiële middelen, resulterend in restauratieachterstanden, spelen onduidelijke beleidskaders en een gebrek aan beschermende wet- en regelgeving en aanwijsbeleid op het gebied van varend erfgoed de gemeenten en de provincie in Zeeland parten. Op het punt van wetgeving wordt door de provincie Zeeland inzet van het rijk verwacht, op het punt van ruimtelijk beleid verwacht de provincie alertheid en medewerking van de Zeeuwse gemeenten.

### **Rol gemeenten en provincies**

De provincie Zeeland speelt een duidelijke ondersteunende en overkoepelende rol. Voor de uitvoering van de geadviseerde maatregelen is wel de medewerking van de gemeenten nodig, bijvoorbeeld wat betreft bestemmingsplannen en integraal kwaliteitsbeleid.

### **Conclusie en aanbeveling**

De provincie Zeeland financiert via de inzet van het provinciaal ondersteuningsinstituut Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland. Dit platform bundelt alle varend erfgoedorganisaties in de provincie, organiseert erfgoedevenementen, voert onderzoeken en inventarisaties uit naar varend erfgoed, havens en ligplaatsen en historische maritieme ensembles en adviseert over gerichte beleidsmaatregelen. Het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland is een goed voorbeeld van regionaal beleid voor maritiem erfgoed. Een dergelijke opzet verdient navolging in meer provincies.





## RELATIES TUSSEN WAL EN SCHIP

### Verkenning historische maritieme ensembles

De "Inventarisatie historische maritieme ensembles in Zeeland" is een goed voorbeeld voor andere regio's, die in het kader van de Omgevingswet hun maritieme kwaliteiten in kaart willen brengen. Een dergelijke inventarisatie is goed bruikbaar als basis om specifiek beleid voor bescherming van maritiem erfgoed op te kunnen ontwikkelen.

## 5. Schepencarrousel

*Houdt het maritiem erfgoed varend*

### Ontwikkeling

De Schepencarrousel is een systeem waarbinnen bewoonde historische schepen, zoals sleepboten, vrachtschepen en zeilschepen, uitgewisseld worden tussen verschillende ligplaatsen. De schepen liggen voor een periode van maximaal 3 maanden op dezelfde ligplaats. Zij presenteren de schepen en de geschiedenis van het schip door middel van verhalen en informatieborden. Zij leggen uit waar en waarvoor het schip gebouwd is, wat het in de loop van de tijd heeft meegemaakt, waarom er bepaalde aanpassingen aan zijn gedaan en waarom en hoe de huidige eigenaren dit schip willen behouden voor de toekomst.



Het systeem van de Schepencarrousel is tien jaar geleden ontwikkeld met een tweejarige subsidie van de provincie Gelderland, waar tien gemeenten elk een paar ligplaatsen beschikbaar stelden aan Carrousel-schepen. Nu het systeem steeds bekender raakt, willen steeds meer schippers en gemeenten eraan deelnemen. Inmiddels doen er ruim 90 varende historische schepen en 20 gemeenten mee.

De Stichting Er-Varen stimuleert de samenwerking tussen schippers, ligplaatsbeheerders, overheden en behoudsorganisaties, om meer beweging in havens te krijgen en schepen te kunnen laten varen. De stichting zorgt voor de communicatie en een online reserveringssysteem. De stichting streeft naar het vastleggen van flexibele, maar heldere afspraken met schippers en gemeenten op basis van vertrouwen.

### Wat gaat goed, wat kan beter

#### *Pluspunten*

De Schepencarrousel biedt voordelen voor zowel de schippers als de gemeenten. Door het systeem van wisselende ligplaatsen zijn de schippers in de gelegenheid om geregeld met hun schip te varen en hun passie te laten zien. Bewoners en bezoekers van de gemeenten die ligplaatsen aanbieden aan de Schepencarrousel profiteren van de presentatie van deze goed onderhouden varende historische schepen, die de havens een levendige uitstraling geven. Zij zien geregeld andere schepen in de haven, zodat zij niet alleen een statisch plaatje zien, maar ook de dynamiek kunnen ervaren van het daadwerkelijk varen, navigeren, manoeuvreren en aanleggen met deze historische schepen. De ervaringen van zowel de schippers als de bewoners en bezoekers van gemeenten die aan het systeem meedoen zijn positief en enthousiast. Er is veel behoefte aan meer gemeenten die ligplaatsen beschikbaar stellen voor de Schepencarrousel.

Maar het grootste voordeel van het systeem Schepencarrousel is wellicht nog wel dat het een grote bijdrage levert aan het behoud van de cultuurhistorische waarde van het varend erfgoed. Historische schepen die nog geregeld varen, moeten ook technisch in goede staat zijn. Zij moeten immers voldoen aan alle wettelijke en verzekeringsvereisten. Ook de schippers moeten in het bezit zijn van hun vereiste vaar- en marifoondiploma's. Door geregeld te varen behouden de schippers hun vaardigheden en ervaring. De praktijk wijst uit dat historische schepen waarmee geregeld gevaren wordt beter onderhouden worden dan schepen die doorgaans stilliggen en slechts incidenteel naar de werf varen voor het door de scheepsverzekering verplichte onderhoud.

### **Aandachtspunten**

Het systeem van de Schepencarrousel vereist flexibiliteit van zowel de schipper-eigenaren als van de gemeenten. Schippers die aan dit systeem willen deelnemen moeten bereid en in staat zijn om hun leven te organiseren vanaf verschillende ligplaatsen. Dit betekent dat zij vanaf steeds andere plekken naar hun werk moeten en hun kinderen naar school moeten brengen. Dit betekent ook dat zij een vast briefadres moeten hebben voor officiële stukken en abonnementen. Niet alle organisaties zijn zo flexibel dat zij kunnen omgaan met mensen die op wisselende verblijfplaatsen leven; bureaucratie en digitale informatiesystemen kunnen lastige hobbels opleveren.

Een ander aandachtspunt is de verspreiding van het systeem over het hele land. Om de Schepencarrousel goed te kunnen laten draaien, zijn verschillende ligplaatsen in een bepaalde regio nodig. Als ligplaatsen te ver uit elkaar liggen en schippers te lang moeten reizen naar hun werk of de school van hun kinderen, is het voor veel schippers niet meer haalbaar om regelmatig naar een andere haven te varen. Wil dit systeem een landelijke dekking krijgen, dan zijn in alle provincies verschillende gemeenten nodig die elk enkele ligplaatsen beschikbaar stellen voor de Schepencarrousel.

### **Rol gemeente en provincie**

Door een ontwikkelsubsidie van de provincie Gelderland kon het systeem van de Schepencarrousel in de praktijk ontwikkeld, getest en verbeterd worden. Inmiddels verzorgt de Stichting Er-Varen de coördinatie. Zo kan met een online reserveringssysteem eenvoudig bijgehouden worden welke schepen waar liggen en waar nog ligplaatsen beschikbaar zijn.

Gemeenten en schippers hebben beide één aanspreekpunt: de Stichting Er-Varen. Gemeenten stellen een aantal ligplaatsen beschikbaar voor het systeem van de Schepencarrousel.

### **Conclusie en aanbeveling**

De Schepencarrousel presenteert historische schepen in steeds wisselende historische maritieme ensembles van steden, waterwegen, havens en schepen. Het systeem van de Schepencarrousel is volgens de deelnemende provincie, gemeenten en schippers een probaat middel om historische varende schepen in goede en operationele staat te houden en levert ervaren schippers op.



Een aanbeveling aan gemeenten is om ligplaatsen beschikbaar te stellen aan de Schepencarrousel en in samenspraak met andere gemeenten in een regio te zorgen voor een voldoende hoeveelheid en spreiding van ligplaatsen voor Carrousel-schepen.

Een aanbeveling aan provincies is het oppakken van een actieve rol in het stimuleren van gemeenten om ligplaatsen beschikbaar te stellen aan de Schepencarrousel, zodat dit systeem verder te ontwikkeld kan worden als een dekkend systeem over heel Nederland.

Een aanbeveling aan het Rijk is om via landelijke wetgeving het beschermen en varend houden van historische schepen mogelijk te maken en te ondersteunen.

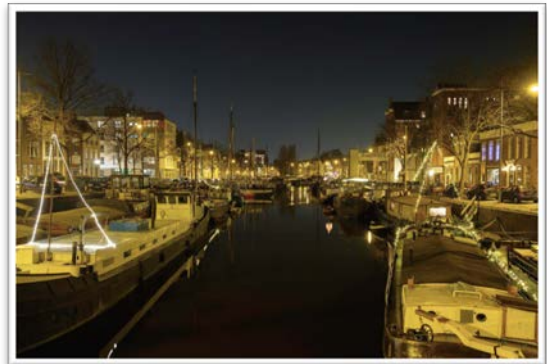
## 6. Noorderhaven Groningen

### *Handhaaf de vrijhaven*

#### Ontwikkeling

De maritieme bedrijvigheid heeft een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van de Hanzestad Groningen en de provincie Groningen. Door de ontginning van de veengebieden bestond vanaf de zeventiende tot vroeg in de twintigste eeuw grote behoefte aan turfschepen. Overal in de provincie waren werven te vinden die turfschepen bouwden, aanvankelijk van hout, later van staal. De karakteristieke scheepstypen Groninger bol, tjalk, steilsteven en slof zijn tot op de dag van vandaag nog behouden, nu veelal herbestemd tot varende woonschip.

De Groninger werven werden in de negentiende en twintigste eeuw ook bekend vanwege de bouw van grotere, zeewaardige schepen, vooral voor de handel op Engeland en Scandinavië. Zeer bekend werd de eind 1920 ontwikkelde kustvaarder voor de kleine handelsvaart. Deze grijze motorcoasters kregen de bijnaam 'little grey devils'. Deze vloot van kustvaarders nam een groot deel van het goederenvervoer tussen Europese havens voor zijn rekening. Er zijn nog enkele 'little grey devils' bewaard gebleven.



De Noorderhaven is, samen met de Hoge en Lage der Aa, het oudste deel van de Diepenring van de stad Groningen. De Noorderhaven was de eerste haven waar schepen die van zee kwamen in de stad aan konden leggen. In de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw was dit de belangrijkste handelshaven van Groningen, waar ook de stadstimmerwerf, het havenkantoor, brouwerijen en vele pakhuizen gevestigd waren.

In de Noorderhaven liggen varende woonschepen met een historisch uiterlijk en in de winter liggen er ook wel charterschepen van de bruine vloot. De Noorderhaven is een vrijhaven voor varende woonschepen. Een vrijhaven is van oudsher een haven met bijzondere vrijstellingen, bijvoorbeeld een vrijstelling van het betalen van belasting, zodat er vrij handel gedreven kon worden. Het begrip vrijhaven wordt ook gebruikt voor een haven waar schepen kunnen liggen zonder gebonden te zijn aan een vaste ligplaats.

De Noorderhaven is de laatste vrijhaven van Nederland. Goed onderhouden varende woonschepen mogen hier afmeren zolang er plek is en zolang er voldoende vrije doorvaartbreedte overblijft. De vrijhaven staat echter in toenemende mate onder druk, enerzijds door de afname van tijdelijke ligplaatsen elders in de provincie; schippers durven de vrijhaven niet meer te verlaten uit angst er door plaatsgebrek niet meer te kunnen terugkeren. Anderzijds heeft het jarenlang ontbreken van handhaving ertoe geleid, dat er diverse schepen liggen die niet meer zelfstandig kunnen varen, in strijd met de

voorwaarden die gelden voor een ligplaats in de Noorderhaven. De verandering van de Woningwet en de komst van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten, die woonboten aanmerken als bouwwerken, met een uitzondering voor (historische) varende schepen, maakt dat een deel van deze schepen nu aangemerkt zou kunnen worden als bouwwerk, wat veronderstelt dat zij een permanente ligplaats zouden moeten hebben.

### Wat gaat goed, wat kan beter

#### Pluspunten

In de provincie Groningen is nog een groot aantal historische maritieme ensembles aanwezig, in de vorm van vaarwegen, havens, schepen, werven, kranen en pakhuizen, ook al is de turfvaart al lang beëindigd en zijn veel scheepswerven gesloten. Deze rijkdom kan nog veel beter ontsloten en herkenbaar gemaakt worden, zodat inwoners en bezoekers zich beter realiseren wat de ontstaansgeschiedenis en de cultuurhistorische waarde van deze ensembles is.

De stad Groningen telt na Amsterdam de meeste woonschepen van Nederland, waaronder een flink aantal varende historische schepen. Een deel hiervan ligt in de Noorderhaven, op het kruispunt van waterwegen waaraan de stad Groningen zijn ontstaan heeft te danken, en waarvan ook de pakhuizen nog getuigen. De Noorderhaven is tevens de enige nog overgebleven 'vrijhaven' voor varende bewoonde schepen van Nederland. Een 'vrijhaven' biedt geen permanente ligplaats, maar geeft varende bewoonde schepen wel de gelegenheid om vaker te varen en, wanneer er voldoende plaats is, weer een tijd in de stad te kunnen liggen.

#### Aandachtspunten

Ook al was en is de scheepsbouw en scheepvaart in stad en provincie Groningen nog zo belangrijk voor het maritieme karakter van Groningen, hier is weinig van terug te vinden in het erfgoedbeleid van stad noch provincie.

De provincie investeert wel in het beter toegankelijk en beleefbaar maken van de waterwegen en de oude turfvaarten, maar dan vooral voor de kleinere recreatievaart. In navolging van het IPO heeft de provincie een modelverordening provinciale vaarwegen ontwikkeld, waarmee het aanlegbeleid verandert van 'ja, mits' in 'nee, tenzij', een beweging die tegengesteld is aan het uitgangspunt van de Omgevingswet. Dit bemoeilijkt vooral het varen met de wat grotere historische schepen, die voorheen konden aanleggen aan laad- en loswallen en langs groene wallekanten. Alternatieven zijn er nauwelijks, omdat deze schepen te groot zijn voor een ligbox in een jachthaven, maar te klein voor de grote meerpalen voor de moderne vrachtschepen, waar deze maat schepen (veelal tussen de 20 en 30 meter) tussen valt.

De stad Groningen voert, ondanks het grote aantal historische woonschepen binnen de stadsgrenzen, nog geen historisch schepenbeleid. In de "Erfgoednota 2017; Daar wordt de stad mooier van" worden historische schepen, buiten de inleiding, nergens genoemd. Treffend staat daar: "Vorig jaar deden ruim 3600 inwoners van de gemeente mee aan een enquête over erfgoed. Hieruit bleek dat het draagvlak voor erfgoed groot is en dat daarbij aan heel verschillende dingen wordt gedacht. Behalve monumenten in de binnenstad, kwamen opvallend vaak parken, waterstructuren, bijzondere plekken in wijken en het omringende landschap naar voren. Deze uitkomst illustreert hoe breed het begrip erfgoed is geworden. Erfgoed staat voor alles wat vorige

generaties hebben nagelaten en waar we waarde aan hechten: een gebouw, dorp of een stuk stad, een schip of een meubel, een pot in de grond, een schilderij, brug, bomenlaan, plein, stadssilhouet, landschap, herinnering of traditie - zoals het Gronings ontzet. Soms is erfgoed beschermd als monument of planologisch geborgd, zoals een stadsgezicht of archeologisch terrein, maar vaak ook niet.”

De gemeente geeft als tip om gebruik te maken van het idee 'Sleeping beauties'.

Deze mogelijkheid staat in de Erfgoednota 2017 genoemd om onbekende waardevolle plekken nieuw leven in te blazen, als sleeping beauties, die wakker gekust kunnen worden.

Voor de gemeente Groningen liggen er nog veel kansen om de historische maritieme ensembles in de stad, waaronder de 'vrijhaven' in de Noorderhaven, wakker te kussen en beter te borgen, bijvoorbeeld in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan en in de omgevingsvisie. Dit kan door de Noorderhaven en andere havens de dubbelbestemming water en cultuurhistorie te geven of door de haven te bestemmen als historische haven voor historische schepen.

### Rol gemeente en provincie

Zowel de gemeente als de provincie Groningen lijken zich enerzijds nog niet erg goed bewust te zijn van de cultuurhistorische en de maatschappelijke waarde van hun historische maritieme ensembles, en anderzijds van de mogelijkheden die zij hebben om deze ensembles te ondersteunen, borgen en beschermen. Ook de wisselwerking die er bestaat tussen het landelijke, het regionale en het lokale beleid, zoals de negatieve gevolgen van de modelverordening provinciale vaarwegen en van de verandering van de Woningwet op het goede systeem van de vrijhaven in de stad Groningen, lijkt niet op tijd onderkend te zijn. De gemeente geeft aan vast te lopen in de materie van woonschepen, varende historische schepen en de wenselijkheid van het behoud van historische maritieme ensembles. De Omgevingswet biedt zowel de provincie als de gemeente diverse mogelijkheden om dit steviger en effectiever ter hand te nemen, passend bij een gebied met een zo belangrijke maritieme historie.

### Conclusie en aanbeveling

Het systeem van vrijhavens voor varende bewoonde schepen, zoals nu alleen nog bestaat in de Noorderhaven in de stad Groningen, kan bijdragen aan het behouden en presenteren van varend erfgoed op historische maritieme locaties. Een voorwaarde is echter wel dat er in de buurt van een vrijhaven voldoende tijdelijke aanlegplekken zijn. Gemeenten en provincies kunnen in samenspraak inventariseren welke locaties hiervoor geschikt zijn. Provincies kunnen hun vaarwegenbeleid aanpassen, zodat historische schepen gebruik kunnen maken van tijdelijke aanlegplekken, zoals bij historische laad- en loswallen en groene wallekanten.

De provincie kan bijdragen aan het behouden van historische maritieme locaties in steden, door aanlegplekken te creëren voor historische schepen langs de vaarwegen. Daarvoor is het nuttig als provincies een inventarisatie maken van locaties met mogelijkheden voor aanlegplekken, zoals:

- Een stevige paal op enige afstand in het verlengde van een lage steiger voor recreatievaartuigen, zodat hier ook grotere historische schepen kunnen aanleggen.
- Het benutten van niet meer bedrijfsmatig gebruikte laad- en loswallen.
- Een extra paal tussen grote meerpalen die bedoeld zijn voor vrachtschepen, waar dit niet nautisch bezwaarlijk is.



## RELATIES TUSSEN WAL EN SCHIP

Verkenning historische maritieme ensembles

- Bolders op kades en wallekanten, op locaties waar historische maritieme ensembles zichtbaar gemaakt kunnen worden, zoals bij pakhuizen en historische industriële gebouwen.



## 7. Marrekrite Friesland

### *Oplossingen voor tijdelijke aanlegplekken*

#### **Ontwikkeling**

In Friesland verzorgt het Recreatieschap Marrekrite de toeristische basisinfrastructuur voor recreatie op land en water, in samenwerking met gemeenten en de provincie. Friesland bestaat voor een derde deel uit water en de vele vaarwegen en meren zijn geliefd bij waterrecreanten. Voor hen heeft het Recreatieschap op 300 locaties 'Marrekriteplekken' aangelegd, aanlegplaatsen waar recreatievaartuigen maximaal 3 dagen mogen liggen en waar schippers aan land kunnen komen. De locaties zijn vindbaar op een digitale kaart en een applicatie. Op een aantal locaties zijn speciaal voor grotere schepen voorzieningen aangelegd, zoals één stevige paal op enige afstand in het verlengde van een steiger. Deze voorziening wil het Recreatieschap op meer plaatsen gaan toevoegen, zodat het ook voor grotere historische schepen beter mogelijk wordt om niet alleen door Friesland heen te varen, maar er ook aan te leggen en er langer te verblijven.



#### **Wat gaat goed, wat kan beter**

##### **Pluspunten**

Via de Marrekriteplekken wil Friesland de inwoners en bezoekers laten genieten van zowel cultuur in de steden en dorpen als natuur in het open Friese landschap. Friesland heeft zowel in de steden en dorpen als langs de waterwegen een grote hoeveelheid en variëteit aan historische maritieme ensembles. Met de Marrekriteplekken behoudt het Recreatieschap veel van deze locaties en ontsluit ze over land en water.

##### **Aandachtspunten**

Op dit moment is het aantal Marrekriteplekken voor grotere historische vaartuigen in het zomerseizoen nog niet voldoende; het aantal wordt echter uitgebreid.

#### **Rol gemeente en provincie**

Gemeenten en provincie werken samen met het Recreatieschap aan het realiseren van Marrekriteplekken.

#### **Conclusie en aanbeveling**

Het systeem van Marrekriteplekken biedt historische vaartuigen een prima voorziening om te varen en aan te leggen. Het behoudt hiermee een aantal historische maritieme ensembles en maakt ze via water toegankelijk.

Marrekriteplekken zijn een goed voorbeeld voor andere gemeenten en provincies, die op deze wijze via het creëren van afmeerplekken diverse doelen tegelijk kunnen dienen: het behouden en ontsluiten van historische maritieme ensembles, het toegankelijk maken van cultuur en landschap en het bevorderen van recreatie en toerisme.

## 8. Strontweek Workum

*Immaterieel historisch maritiem ensemble*

### Ontwikkeling

Workum ligt als één van de elf Friese steden in Zuidwest Friesland, dichtbij het IJsselmeer. De havenplaats raakte bekend door de bouw van molens en schepen. De in 1693 opgerichte scheepstimmerwerf De Hoop bestaat nog altijd en onderhoudt en restaureert houten schepen. De scheepstimmerwerf vormt met de naastgelegen haven en de houten vissersschepen een aantrekkelijk historisch maritiem ensemble. Workum organiseert al vanaf 1974 jaarlijks een viertal maritieme evenementen, die bedoeld zijn om, naast de historische schepen, ook het immateriële maritieme erfgoed in leven te houden. Deze vier evenementen heten de Strontrace, de Beurtveer, de Visserijdagen en Liereliet, samen de Strontweek genoemd.



De Strontrace is een zeilwedstrijd die start in Workum, waarna via het IJsselmeer naar de Bollenstreek wordt gevaren, waar – symbolisch - mest moet worden afgeleverd in Warmond. Vervolgens keren de schepen terug naar Workum. De schippers zeilen via de oude vaarroutes, waarbij zij het gebruik van de motor vermijden en alleen duurzame manieren van voortstuwing gebruiken. De schepen zeilen, of worden geboomd of gejaagd.

De Beurtveer is eveneens een wedstrijd, voortkomend uit oude reglementen voor schepen die de beurtdienst voeren tussen Workum en Amsterdam. Tijdens de Beurtveer varen enkele tientallen kluipers en tjalken onder zeil zo snel mogelijk van Workum naar Amsterdam en weer terug, zonder gebruik te maken van hun motor. Zij moeten tevens een aantal havens langs het IJsselmeer aandoen, maar mogen zelf kiezen in welke volgorde zij dat doen. Tactiek en zeiltechniek zijn dus een belangrijk onderdeel van deze wedstrijd. En daarnaast moeten de schippers ook nog eens goed zorgen voor hun passagiers, zoals van oudsher gebruikelijk was.

Ook tijdens de Visserijdagen staat duurzaamheid voorop en mogen de deelnemende houten vissersschepen alleen gebruikmaken van de zeilen. Er wordt gevisd met traditionele visvangsttechnieken, zodat ook deze bekend en beoefend blijven. De schippers krijgen speciaal voor dit evenement een vergunning om met staand want op het IJsselmeer te vissen en te kuilen, een intensieve maar ecologisch verantwoorde manier van vissen. Degene die de meeste vis vangt heeft gewonnen. Om ook de jongeren te leren wat scheepsonderhoud en varen en vissen met traditionele houten boten inhoudt, is er in Workum een opleiding 'Jonge vissers onder zeil' opgezet, die inmiddels haar vierde seizoen in gaat. Dit voorbeeld is ook beschreven als 'Troefkaart' in het visiedocument "Erfgoed in transitie" van de Federatie Instandhouding Monumenten.

Tenslotte is er Liereliet, een muziekfestival dat de vaar- en visevenementen begeleidt, zoals ook vroeger gebeurde. Muzikanten en zangers van verschillende landen brengen hun maritieme liederen en muziek ten gehore in hun eigen landstaal en behouden hiermee ook deze maritieme traditie.

### **Wat gaat goed, wat kan beter**

#### ***Pluspunten***

De vier evenementen vormen samen de Strontweek, die in 2018 officieel is ingeschreven in de Nederlandse Inventaris Immaterieel Erfgoed. Daarbij is de overdracht aan nieuwe generaties een belangrijk element, wat bijdraagt aan de borging van deze maritieme vaar-, vis-, zang- en muziektradities.

#### ***Aandachtspunten***

De Strontweek is een uniek evenement, dat alleen in een kleine kring van maritieme liefhebbers bekend is. Enerzijds behoudt de Strontweek daardoor zijn intieme sfeer, anderzijds bereikt de boodschap van het belang van het behoud van immaterieel maritiem erfgoed ook maar een beperkt aantal mensen.

### **Rol gemeente en provincie**

De lokale overheden en de vaarwegbeheerders van provincies en Rijkswaterstaat maken de vier evenementen van de Strontweek mogelijk. De verdere organisatie van de evenementen wordt gedaan door stichtingen van de betrokken maritieme organisaties.

### **Conclusie en aanbeveling**

Het organiseren van evenementen en opleidingen is een goede manier om ook het immateriële maritieme erfgoed te behouden en over te dragen. Het opnemen van deze maritieme tradities in de Nederlandse Inventaris Immaterieel Erfgoed draagt ertoe bij dat dit erfgoed beter geborgd wordt.

Een aanbeveling aan gemeenten en andere overheden is om het houden van historische maritieme evenementen te stimuleren en te faciliteren. Evenementen dragen niet alleen bij aan het behouden van materieel en immaterieel maritiem erfgoed, maar ook aan toerisme en recreatie en aan de sfeer en aantrekkingskracht van de leefomgeving.

## 9. Botterwerf Elburg

*Varend erfgoed als gemeentelijk monument*

### Ontwikkeling

Elburg is in 1392 gesticht als een vestingstad aan de voormalige Zuiderzee. De vesting is behouden gebleven en is zichtbaar als een rechthoekige omwalling met een gracht, muren en vier verdedigingstorens met poorten. De haven van Elburg ligt aan de westkant en mondt sinds de inpoldering van de Flevopolder via het Havenkanaal uit in het Drontermeer, één van de Randmeren. De haven grenst aan de in 1592 gebouwde Vischpoort, die tevens een lichtbaken was voor schepen op de Zuiderzee en voor naderende vissersschepen en vrachtaarders.



Dit is een afbeelding van een gemeentelijk monument in Elburg met nummer

De visserij op de Zuiderzee was eeuwenlang een belangrijke bron van voedsel en inkomsten voor Elburg. Dat veranderde met de afsluiting van de Zuiderzee door de Afsluitdijk in 1932 en werd nogmaals ingeperkt door de inpoldering van Oostelijk-Flevoland in 1956. De bidders bleven werkeloos voor de kant liggen en raakten in verval. De in 1975 opgerichte Botterstichting Elburg begon met het restaureren van één botter en er volgden er meer. Het doel van de stichting is om de Elburger bidders varend te houden en om de kunde van het bouwen en onderhouden van bidders door te geven. De Botterstichting behoudt en exploiteert daartoe de historische botterwerf 'De Hellege' met een sleephelling en een visserijmuseum. Tevens zet de Botterstichting zich in voor het herstellen en in ere houden van de haven van Elburg als thuishaven voor deze bidders en als bijdrage tot het behoud van het historisch aanzicht van de Hanzestad Elburg.

In het Havenkanaal kunnen passantenschepen aanmeren. Er is een jachthaven aangelegd aan de zijkant van het Havenkanaal voor waterrecreanten die voor één of meer dagen in Elburg willen verblijven.

De Historische Hanzehaven in de Havenkom biedt vaste ligplaatsen voor de monumentale vloot van houten bidders en punters. Aan de ene zijde van de Havenkom staat de Visafslag uit 1916, die na de inpoldering is herbouwd en in 1987 werd gerestaureerd en ingericht als visserijmuseum. Aan de andere zijde ligt de Bottermuseumwerf De Hellege, waarvan de geschiedenis teruggaat tot 1787. In 2008 wordt de Botterwerf eigendom van de Botterstichting die de werf ingrijpend restaureert en sindsdien inzet als Bottermuseumwerf. De Historische Hanzehaven met monumentale vissersschepen in de Havenkom, de Visafslag en de Botterwerf vormen, samen met de Vischpoort en de vissershuisen en het Havencafé een stijlvol historisch maritiem ensemble.

## Wat gaat goed, wat kan beter

### Pluspunten

Het historisch maritiem ensemble van de Elburger Botterhaven en Botterwerf hebben veel te danken aan de niet aflatende inzet van een groep kundige vrijwilligers binnen de Elburger Botterstichting, maar ook aan de financiële en beleidsmatige steun van de provincie Gelderland en de gemeente Elburg.

De gemeente heeft 30 historische schepen aangewezen als gemeentelijk monument<sup>6</sup>, waaronder 10 bidders en 5 punters, enkele pluten, kotters, schouwen en zeilpunters en een bons, paviljoentjalk, bruiser en lemsteraak. Deze schepen zijn eigendom van stichtingen of van particulieren. De gemeente heeft in de erfgoedverordening een procedure voor de selectie en aanwijzing van gemeentelijke varende monumenten opgenomen en publiceert de lijst met gemeentelijke varende monumenten (zie de afbeelding op pagina 21).

De gemeente Elburg heeft een subsidieregeling waarbij zowel onroerende als varende gemeentelijke monumenten in aanmerking kunnen komen voor een financiële tegemoetkoming in de kosten van onderhoud en restauratie, terwijl de provincie deze bijdrage nog kan verhogen. De gemeente kent tevens een subsidieregeling voor compensatie van liggelden voor monumentale schepen of waardevolle vaartuigen die langer dan 6 maanden per jaar in de haven van Elburg liggen.

### Aandachtspunten

De Botterhaven, Botterwerf en de monumentale schepen zijn voor hun onderhoud deels afhankelijk van inkomsten uit toeristisch-recreatieve verhuur. In tijden van economische recessie neemt het aantal boekingen af, hetgeen het onderhoud kan bemoeilijken. Het is zaak om te blijven werken aan promotie, wedstrijden en evenementen, en aan de financiële middelen daarvoor, om de attractiviteit van dit historisch maritiem ensemble onder de aandacht van diverse doelgroepen te brengen.

### Rol gemeente en provincie

De gemeente Elburg en de provincie Gelderland gaan ervan uit dat de onroerende en varende monumenten in Elburg niet alleen bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving, maar ook aan de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht en de lokale en regionale economie, waardoor het gerechtvaardigd is om het onderhoud van deze monumenten te steunen met publieke middelen.

### Conclusie en aanbeveling

De consequente steun van zowel vrijwilligers als overheden is een belangrijke voorwaarde voor het behouden, zichtbaar maken en aan het publiek presenteren van historische maritieme ensembles.

Het aanwijzen van onroerend én varend maritiem erfgoed als gemeentelijk monument<sup>7</sup> erkent de cultuurhistorische waarde van dit erfgoed en bevordert de integrale beleidsmatige aandacht voor historische maritieme ensembles.

Het met subsidie ondersteunen van onderhoud en restauratie en het compenseren van liggelden draagt nog extra bij aan de instandhouding van maritiem erfgoed.

<sup>6</sup> Het is strikt genomen niet langer mogelijk onder de Erfgoedwet en Omgevingswet om varend erfgoed aan te wijzen als 'monument', omdat monumenten daarin als onroerende zaken worden gedefinieerd.

<sup>7</sup> Idem.

## 10. Maritiem Erfgoed Amsterdam

*Eén groot historisch maritiem ensemble*

### Ontwikkeling

Amsterdam heeft een bijzondere positie waar het gaat om historische maritieme ensembles, niet alleen omdat de stad zijn ontstaan te danken heeft aan zijn maritieme verleden en de zeventiende eeuwse grachtengordel is aangewezen als Werelderfgoed. Maar ook omdat Amsterdam met zijn Scheepvaartmuseum, Museumhaven Amsterdam en grote aantallen historische rondvaartboten, salonvaartuigen en woonboten een voorbeeldwerking heeft voor andere steden.



De stad heeft zijn ontstaan te danken aan de aanleg van een dam in de Amstel in de dertiende eeuw. Dankzij de handel over de Amstel en het IJ ontstond langs de Dam de middeleeuwse stad Amsterdam. In de zeventiende eeuw werd de – in 2010 tot werelderfgoed aangewezen - grachtengordel aangelegd; een eilandenrijk van grachten, kaden, bruggen, pakhuizen en grachtenpanden. De stad beleefde zijn gouden eeuw door de handel via de VOC en de WIC, die mogelijk werd dankzij de Nederlandse kennis van scheepsbouw en scheepvaart.

De band van de stad met water en scheepvaart bleef eeuwenlang sterk, totdat het transport via rail, weg en lucht in de twintigste eeuw de scheepvaart steeds verder terugdrong. De aanvankelijke drukte van vaartuigen op de grachten, de Amstel en het IJ nam af en veranderde van karakter. Door de schaalvergroting is de vrachtvaart nu voornamelijk beperkt tot het IJ, het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. De grachten en kanalen zijn het domein van rondvaartboten en woonboten. De gemeente Amsterdam heeft met 2900 ligplaatsen veruit het grootste aantal ligplaatsen voor woonboten in Nederland, dat er ruim 10.000 telt. Ook heeft Amsterdam veruit het grootste aantal passagiersvaartuigen, waarbij vooral de Amsterdamse rondvaartboten en de salonvaartuigen opvallen. Een rondvaart door de grachten is dan ook het meest geboekte toeristische uitstapje van Nederland.

Juist voor een stad met zo'n sterke maritieme en woonbootgeschiedenis is het opmerkelijk dat hier in het ruimtelijk beleid zo weinig aandacht voor historische maritieme ensembles is. Maarten Kloos, de oud-directeur en in 1986 oprichter van Architectuurcentrum Amsterdam ARCAM, dat uitkijkt over de Museumhaven Amsterdam in het Oosterdok en geflankeerd wordt door het Scheepvaartmuseum enerzijds en het NEMO anderzijds, zei hier in 2007 het volgende over<sup>8</sup>: "Zelfs mensen die hun hele leven gewend zijn aan het werken met stadsplattegronden en voor wie zo'n plattegrond geen enkel geheim meer heeft, zijn zich vaak van één opvallend ding niet bewust. Namelijk dat op de plattegrond zelden een drijvend object staat. Ja, de pont staat erop, als onderdeel van de infrastructuur, maar als één van de ponten uit de vaart wordt

46

<sup>8</sup> Maarten Kloos, Yvonne de Korte (red), *Ligplaats Amsterdam; Leven op het water*. ARCAM/Architectura&Natura Press, 2007.

genomen en, verbouwd tot restaurant, ergens wordt aangemeerd, is hij niet meer te vinden. Een drijvend hotel, het grootste Chinese restaurant in de stad: ze staan niet op de kaart. Meer dan tweeduizend woonschepen, alleen al in het centrum van Amsterdam: het bestaan ervan wordt steevast ontkend.”

### Wat gaat goed, wat kan beter

#### Pluspunten

Inmiddels is er wel het één en ander aan het veranderen op het water in Amsterdam.

De binnenstad met zijn grachtengordel raakt toeristisch steeds meer in trek, mogelijk gemaakt door de toenemende welvaart en goedkope vervoers- en overnachtingsmogelijkheden, maar ook als gevolg van de aanwijzing in 2010 als UNESCO werelderfgoed.

In juli 2011 liet het toenmalige stadsdeel Centrum voor het eerst een 'Inventarisatie van de historische boten in de binnenstad van Amsterdam' uitvoeren, nadat in 2009 bij de vaststelling van de nota Welstand op het Water een motie is aangenomen om behoudsbeleid voor historische schepen te ontwikkelen. Jeanine van Pinxteren, de oud-voorzitter van het dagelijks bestuur van het stadsdeel, gaf als aanleiding voor deze inventarisatie de volgende toelichting: “De deelraad van het Amsterdamse stadsdeel Centrum heeft meerdere keren aan het dagelijks bestuur gevraagd om beleid te ontwikkelen voor het behoud van historische schepen. Hierop heeft het dagelijks bestuur telkens laten weten dat dit ingewikkeld is. In Nederland wordt er niet of nauwelijks beleid gevoerd voor roerend erfgoed. Het ontwikkelen van goede uitgangspunten en criteria moet dus allemaal ‘zelf’ worden bedacht.”

Deze Inventarisatie concludeert het volgende over de 927 woonboten in stadsdeel Centrum: “Bijna 20% van de schepen is nog grotendeels in de oorspronkelijke staat, alhoewel bij de oorspronkelijk zeilende vrachtschepen veel zeilonderdelen niet bewaard zijn gebleven. Opvallend is dat bij de meeste schepen patrijspoorten in de romp zijn aangebracht. Sommige van deze schepen hebben ongeschonden de tand des tijds doorstaan, doch heel veel zijn erg achteruit gegaan en soms verwaarloosd.”

De Inventarisatie doet onder andere de volgende aanbeveling: “Als onderdeel van de historische binnenstad en als buitenexpositie moet meer dan nu aandacht worden gegeven aan het behoud van historische schepen en de waarde hiervan voor het stadsbeeld.”

In 2016 kwam de Watervisie Amsterdam 2040 uit, die spreekt over het koesteren van maritiem erfgoed: “Historische schepen (woonboten, plezier- en passagiersvaartuigen) dragen bij aan de charme van Amsterdam en maken het historisch nautisch verleden beleefbaar. De mogelijkheden voor bescherming en stimulering van maritiem erfgoed in Amsterdam worden nader verkend. Het betreft zowel de mogelijkheden voor historische woonschepen als varende erfgoed.”

In 2017 is er een eerste quick scan uitgevoerd, waarbij gekeken is hoeveel woonboten mogelijk cultuurhistorische waarde hebben. Hierbij is niet alleen gekeken naar de

ligplaatsen in het centrum, maar in heel Amsterdam. Van de ruim 2900 woonboten zijn er potentieel 1048 historisch waardevol. Een nadere inventarisatie is nodig om de cultuurhistorische waarde van deze woonboten beter in kaart te brengen.

De gemeente Amsterdam hanteert sinds 2006 welstandsbeleid voor woonboten, waarmee zowel bewoonde schepen als woonvaartuigen en arken worden bedoeld. De bedoeling is dat dit beleid bijdraagt aan het behoud en gebruik van historische schepen, ook al zijn deze vaak meer of minder aangepast aan de woonfunctie. Naast Amsterdam voeren ook enkele andere gemeenten nu welstandsbeleid voor woonboten. Hun beleid is veelal geënt op het welstandsbeleid van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft in 2017 het welstandsbeleid voor woonboten herijkt en gekoppeld aan de systematiek voor welstand met betrekking tot de gebouwde omgeving. Hierdoor wordt de welstand van bouwwerken en van woonboten volgens dezelfde waarderingsystematiek beoordeeld in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit, wat bijdraagt aan de begrijpelijkheid van de beoordeling van de vraag of en waarom een woonboot niet of 'wel staat' op een bepaalde locatie. In dit nieuwe welstandsbeleid wordt rekening gehouden met de historische waarde van woonboten. Deze welstandsnota is per 1 augustus 2018 van kracht geworden.

### Aandachtspunten

In 2015, 2016 en 2017 zijn door de gemeenteraad moties ingediend en aangenomen, die het college van B&W opdragen om uitvoering te geven aan de wens van de raad om historische schepenbeleid te maken. De quick scan uit 2017 is de eerste stap die hierin is gezet. Om deze quick scan bruikbaar te maken voor beleidsmaatregelen moet eerst een vervolgonderzoek plaatsvinden; de gemeente maakt nu financiële middelen daarvoor vrij. Er worden goede stappen gezet, maar het gaat langzaam en met moeite, doordat de gemeente zowel zoekt naar houvast voor beleid als naar financiële middelen.

### Rol gemeente en provincie

De gemeenteraad van Amsterdam geeft bij herhaling aan wel degelijk oog te hebben voor de cultuurhistorische waarde van zijn historische woonboten en passagiersvaartuigen. De gemeente geeft echter aan op twee fronten moeite te hebben met het ontwikkelen van het gewenste historische schepenbeleid:

- De gemeente vindt het maken van lokaal beleid ingewikkeld, omdat er in Nederland niet of nauwelijks beleid op wordt gevoerd;
- De gemeente reserveert niet tijdig de benodigde financiële middelen om dit beleid op te laten stellen en uit te voeren.

### Conclusie en aanbeveling

Het opstellen van welstandsbeleid met aandacht voor historische schepen draagt bij aan het behoud van varend erfgoed en historische maritieme ensembles. Ook het inventariseren en waarderen van maritiem erfgoed draagt bij aan de mogelijkheid om effectief lokaal beleid te ontwikkelen voor het behoud van historische schepen.

Het feit dat er voor het varend en ander mobiel erfgoed op rijksniveau nauwelijks sectoraal beleid geformuleerd is, maakt het voor provincies en gemeenten naar hun mening moeilijk om zelf beleid te ontwikkelen. Lokale en regionale overheden hebben doorgaans geen specifieke expertise in huis op het gebied van mobiel erfgoed. Landelijke wetgeving met een positieve werking op varend erfgoed en duidelijke suggesties voor mobiel erfgoedbeleid zou lokale en regionale overheden meer houvast geven.





Het zou goed zijn als het Rijk een duidelijk overzicht opstelt voor provincies en gemeenten, waarin staat welke wet- en regelgeving op landelijk, regionaal en lokaal niveau van kracht is met betrekking tot varend en ander mobiel erfgoed.

Ook zou het goed zijn als de overheid een digitaal overzicht maakt dat goede voorbeelden bevat van gemeenten en provincies die beleid hebben ontwikkeld voor het behoud en gebruik van varend en ander mobiel erfgoed.

Tenslotte zou het goed zijn als het Rijk beleid voor het varend en ander mobiel erfgoed zou ontwikkelen, bijvoorbeeld door het aan te kunnen wijzen als monument, zoals al wel is gebeurd voor gebouwd, cultuurlandschappelijk, archeologisch en immaterieel erfgoed.

## Hoofdstuk 5 - Verkenning van wetgeving

*Erfgoedwet en Omgevingswet*

### Inleiding

De landelijke overheid beschermt cultureel erfgoed door middel van wetgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkeling van wetgeving die van toepassing is of wordt op historische maritieme ensembles en op varend erfgoed, met de nadruk op de Erfgoedwet en de Omgevingswet.

### Erfgoedwet

De Erfgoedwet is vanaf 1 juli 2016 van kracht. Deze wet voegt zes bestaande wetten samen, waaronder de Monumentenwet 1988 en regelt de bescherming van archeologie op het land en onder water, museale objecten, musea en monumenten. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de wet zijn de bescherming, subsidiebepalingen en instandhoudingsplicht van rijksmonumenten geregeld. In de Erfgoedwet staat wat cultureel erfgoed is, hoe de overheid daarmee omgaat, wie daarin welke verantwoordelijkheden heeft en wie daarop toezicht houdt. Hieronder wordt nader ingegaan op aspecten van de Erfgoedwet, die met name van belang zijn voor historische maritieme ensembles.

- **Verdeling erfgoed over Erfgoedwet en Omgevingswet**

Een deel van de Monumentenwet 1988 is opgegaan in de Erfgoedwet, een ander gedeelte zal opgaan in de Omgevingswet. De Omgevingswet is één integrale wet, waarin 26 bestaande wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving samengevoegd worden. De kern van de Omgevingswet is de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, waarvan cultureel erfgoed een onderdeel is. Hierbij wordt wel als vuistregel gehanteerd: *duiding* van het erfgoed staat in de Erfgoedwet, de *omgang* met het erfgoed in de Omgevingswet.

- **Definitie cultureel erfgoed**

De Erfgoedwet hanteert de volgende definitie van cultureel erfgoed (Hoofdstuk 1, art. 1.1): "Cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden". Deze brede definitie is ontleend aan de Faro Conventie, de kaderconventie van de Raad van Europa over de waarde van erfgoed voor de samenleving (2005).

- **Rijksmonumenten**

De minister van OCW is volgens de Erfgoedwet bevoegd tot het aanwijzen van monumenten en archeologische monumenten. De Erfgoedwet definieert een 'monument' als een "onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed" en een 'archeologisch monument' als een "terrein dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed vanwege de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden, met inbegrip van die overblijfselen, voorwerpen en sporen". Hieruit volgt dat volgens de Erfgoedwet een schip of ander mobiel erfgoed niet kan worden aangewezen als

rijksmonument. De criteria voor het aanwijzen van rijksmonumenten zijn dezelfde als die in de Monumentenwet uit 1988. Rijksmonumenten worden opgenomen in het rijksmonumentenregister.

- **Wabo/Omgevingsvergunning/Omgevingswet**

De cultuurhistorische waarde van rijksmonumenten wordt beschreven in de redengevende omschrijving. Eigenaren van een rijksmonument hebben een omgevingsvergunning nodig voor het veranderen van een rijksmonument of een bouwwerk binnen een beschermd gezicht. Voorbeelden van veranderingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is zijn: wijzigen van het monument, bouwplannen, sloopplannen, grondverzet en afwijken van het bestemmingsplan.

- **Beschermd gezichten**

Verskillende onderdelen van de Monumentenwet 1988 met betrekking tot de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de Omgevingswet. De aanwijzing van ruimtelijk cultureel erfgoed, zoals beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen, en de omgang met cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving, komen in de Omgevingswet terecht en zijn dus niet in de Erfgoedwet geregeld. De Monumentenwet 1988 definieerde stads- en dorpsgezichten als "groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke groepen zich één of meer monumenten bevinden". Beschermd stads- en dorpsgezichten zijn dan de door het Rijk aangewezen gezichten. Veel historische (haven)steden zijn beschermd stadsgezicht, zoals Amsterdam, Elburg en Groningen. Er zijn ook jongere gebieden beschermd, zoals het Scheepvaartkwartier of Heijplaat in Rotterdam. Rechtsgevolgen van de aanwijzing zijn dat de gemeente een ter bescherming strekkend bestemmingsplan moet vaststellen en dat voor het slopen van een bouwwerk binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht een sloopvergunning nodig is.

- **Moties mobiel erfgoed**

Tijdens het Kamerdebat over de Erfgoedwet gaven vrijwel alle politieke partijen aan dat er te weinig steun was in de Erfgoedwet voor varend en ander mobiel erfgoed. Geconstateerd werd dat stapeling van wetten en regels het behoud en gebruik van mobiel erfgoed steeds moeilijker maakt. Om de positie van het mobiele erfgoed beter in de wet te borgen werden twee moties ingediend en bijna unaniem aanvaard. De moties betekenen dat de minister van OCW de belangen van het mobiele erfgoed proactief en structureel verdedigt, ook bij andere ministeries, waar nodig zal pleiten voor uitzonderingsposities en aandacht geeft aan knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving. Daarnaast heeft de minister opdracht gegeven tot het maken van een digitale presentatie van Toonbeelden van Mobiel Erfgoed ([www.toonbeelden.com](http://www.toonbeelden.com)) en zal de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gaan helpen bij het opstellen, uitbreiden en digitaliseren van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, waarvan ook het Register Varend Erfgoed Nederland onderdeel zal uitmaken.

- **Schepen als monument**

In de Erfgoedwet kunnen historische schepen en ander mobiel erfgoed, net als voorheen in de Monumentenwet 1988, niet aangewezen worden als rijksmonument, omdat deze ministeriële bevoegdheid alleen van toepassing is op onroerende zaken. Provincies en

gemeenten konden historische schepen wel aanwijzen als provinciaal of gemeentelijk monument, als zij hiervoor een bepaling opnemen in hun gemeentelijke of provinciale Erfgoedverordening. Als die verordening op de Erfgoedwet gebaseerd is, kunnen roerende zaken – in de Erfgoedwet ‘cultuurgoederen’ genoemd – niet langer als gemeentelijk of provinciaal monument worden aangewezen, maar alleen nog als ‘beschermd cultuurgoed’<sup>9</sup>.

- **Archeologisch maritiem erfgoed**

De Erfgoedwet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed onder water. Een aanpassing van de archeologische bescherming was nodig, omdat maritieme archeologische monumenten vaak op de bodem in plaats van in de bodem liggen. Voor het opgraven (daaronder ook begrepen verwijderen of verplaatsen) van archeologische monumenten is een certificaat verplicht. De overheid kan archeologische monumenten, waaronder maritiem erfgoed als scheepswrakken, aanwijzen als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument. Het gros van de archeologische monumenten is planologisch beschermd (via het bestemmingsplan, onder de Omgevingswet via het omgevingsplan).

- **Aanwijzen van beschermde cultuurgoederen**

De minister van OCW kan volgens artikel 3.7 voorwerpen en verzamelingen aanwijzen als beschermde cultuurgoederen, waarna ze in het register van beschermde cultuurgoederen en verzamelingen opgenomen worden. Voorwerpen en verzamelingen die in het register staan, mogen niet zonder toestemming van de minister van OCW naar het buitenland worden uitgevoerd. De voorwerpen die worden aangewezen hebben een bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis of zijn van uitzonderlijke schoonheid en komen voor bescherming in aanmerking omdat zij onvervangbaar en onmisbaar worden geacht voor het Nederlandse cultuurbezit. Een cultuurgoed is:

- *onvervangbaar* indien er geen of nagenoeg geen ander of gelijksoortig cultuurgoed in goede staat in Nederland aanwezig is;
- *onmisbaar* indien het een symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie heeft.

---

<sup>9</sup> De Erfgoedwet kent twee beschermingsregimes, één voor monumenten en één voor cultuurgoederen. De bescherming van monumenten is gebaseerd op maatregelen die bijdragen aan een zorgvuldig behoud, zoals het tegengaan van verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning. Eigenaren van rijksmonumenten en in sommige gemeenten van gemeentelijke monumenten kunnen in ruil daarvoor instandhoudingssubsidie krijgen. De bescherming van cultuurgoederen is gebaseerd op een maatregel die een mogelijke export kan voorkomen; voorwaarde is dat deze cultuurgoederen onvervangbaar en onmisbaar zijn en dat zij op de Wbc-lijst staan.

Gemeenten die historische schepen willen beschermen, willen vooral de instandhouding van deze schepen ondersteunen, door verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning tegen te gaan en willen de mogelijkheid hebben om hiervoor in ruil instandhoudingssubsidie ter beschikking te stellen. Eigenlijk willen deze gemeenten deze historische schepen op een vergelijkbare manier beschermen en behouden als hun onroerende monumenten. Dit kunnen gemeenten en provincies ook voor historische schepen regelen in een Erfgoedverordening, alleen kunnen zij deze sinds de Erfgoedwet van kracht is strikt genomen geen varende monumenten meer noemen.

Gemeenten kunnen roerende zaken zoals historische schepen eventueel wel aanwijzen als gemeentelijk beschermd cultuurgoederen. Volgens de Model Erfgoedverordening van de VNG kan het aanwijzen van cultuurgoederen als gemeentelijk beschermd cultuurgoederen echter alleen voor zaken of verzamelingen die in eigendom zijn van de gemeente. De VNG zegt daarbij expliciet dat zij erfgoed in particulier bezit niet meenemen, omdat er geen rechtsgrond is op basis waarvan de gemeente dit erfgoed daadwerkelijk kan beschermen.

Zolang er geen duidelijke nationale wetgeving is die historische schepen beschermt, vereist dit van gemeenten die historische schepen willen beschermen enige (juridische) creativiteit en inventiviteit. Zij kunnen ervoor kiezen om de Model Erfgoedverordening niet 1-op-1 over te nemen en zelf regels ontwikkelen met betrekking tot wijziging, instandhouding, beschadiging en sloop van historische schepen, zoals zij dat ook doen voor onroerende monumenten. Zij zouden ze dan strikt genomen geen varende monumenten meer mogen noemen, maar gemeentelijk beschermd cultuurgoederen, ook al gaat het dan niet om een exportbeperking op te leggen, maar om een beschermingsbeleid vorm te geven. Misschien kunnen zij, om verwarring te voorkomen, deze historische schepen ook gemeentelijke varende ‘monumenten’ noemen. 52

In overeenstemming met internationale verdragen gaat de Erfgoedwet de illegale handel in beschermde cultuurobjecten tegen. Eigenaren van beschermde cultuurobjecten hebben op grond van hoofdstuk 4 van de Erfgoedwet een meldingsplicht voor bepaalde handelingen, die zonder toestemming van de minister van OCW (Erfgoedinspectie) verboden zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het voornemen tot verkoop of het verplaatsen van het cultuurobject. De minister van OCW voert een zeer terughoudend aanwijzingsbeleid.

## Omgevingswet

De Omgevingswet, die naar verwachting van kracht wordt in 2021, is een grote wetgevingsoperatie, die 26 bestaande wetten, 60 AMvB's en 75 ministeriële regelingen integreert. De Omgevingswet regelt de fysieke leefomgeving, waar onderwerpen als bouwen, milieu, waterbeheer, ruimtelijke ordening, cultureel erfgoed en natuur onder vallen. De Omgevingswet beoogt minder bureaucratie en meer ruimte voor lokale initiatieven. 'Nee, mits' wordt 'ja, tenzij'. Dit betekent voor zowel burgers als overheden een andere manier van werken. Gemeenten zullen permanent in overleg met de samenleving werken aan de vormgeving van de leefomgeving.

- **Begripsbepaling cultureel erfgoed**

De Omgevingswet definieert cultureel erfgoed als monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen, en, voor zover dat voorwerp is of kan zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, roerend en immaterieel cultureel erfgoed. Bij dit laatste kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een haven met historische schepen.

- **Fysieke leefomgeving**

De Omgevingswet regelt de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Zonder een limitatieve definitie te geven somt de wet elementen op die in elk geval gerekend worden tot de fysieke leefomgeving: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en werelderfgoed.

Met de komst van de Omgevingswet gaat de omgevingsvergunning voor het wijzigen van een gebouwd of aangelegd rijksmonument uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) over naar de Omgevingswet. Ook komt de vergunning voor het verstoren van een archeologisch rijksmonument dan over uit de Monumentenwet 1988. Verder gaat de bevoegdheid tot aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten uit de Monumentenwet 1988 over naar een instructiebevoegdheid in de Omgevingswet.

- **Evenwichtige toedeling van functies aan locaties**

Een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet voor historische maritieme ensembles is Artikel 4.2. Dit artikel verplicht gemeenten om regels op te stellen die leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Met het toedelen van functies en functieaanduidingen aan locaties en het opstellen van regels geven gemeenten vorm aan hun verplichte zorg voor de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan moeten gemeenten aangeven welke activiteiten wel en niet mogen plaatsvinden op een bepaalde locatie. Dat doen zij door functies en functieaanduidingen aan locaties toe te delen, vergezeld van regels die aangeven wat waar wel en niet mag. De gemeente moet er

hiermee voor zorgen dat er een balans ontstaat tussen verschillende functies en locaties. Onder 'functies' verstaat de wet onder andere wonen, detailhandel, kantoor, dienstverlening, bedrijven, verkeer of natuur. Een 'functieaanduiding' wordt gebruikt om de gebruiksmogelijkheden nader te specificeren, bijvoorbeeld door de aanduiding gemeentelijk monument.

- **Omgevingsvisie, omgevingsplan, omgevingsverordening, programma's en instructieregels**

Alle overheidslagen stellen als eerste stap in de implementatie van de Omgevingswet een omgevingsvisie op. Dat is een strategische visie voor de lange termijn, gebaseerd op de maatschappelijke doelen die zij willen bereiken in de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed.

Een omgevingsvisie beschrijft de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

Ter uitwerking van het beleid uit de omgevingsvisie kan elke overheidslaag in programma's concrete maatregelen opnemen die leiden tot de vastgelegde en gewenste kwaliteit van een onderdeel van de fysieke leefomgeving, een aspect of een gebied. Het rijk en de provincie kunnen ook instructieregels opleggen aan lagere overheden, als zij hun invloed op een bepaald aspect, gebied of onderdeel van de fysieke leefomgeving willen doen gelden.

De omgevingsvisie wordt, waar het gaat om concrete regels, door de provincies uitgewerkt in een omgevingsverordening en door gemeenten in een omgevingsplan. Een gemeentelijk omgevingsplan is een plan dat bestaat uit functies en functieaanduidingen voor locaties en bijbehorende regels.

- **Cultureel erfgoed in omgevingsvisie en omgevingsplan**

Sinds 2012 moeten gemeenten cultuurhistorische waarden opnemen in de ruimtelijke ordening. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a, moeten zij in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen 'een beschrijving geven van de wijze waarop met de in dit gebied aanwezige of te verwachten cultuurhistorische waarden rekening is gehouden'. Deze verplichting blijft bestaan, omdat het Besluit ruimtelijke ordening en een deel van de Monumentenwet uit 1988 overgaan in de Omgevingswet. De cultuurhistorische paragraaf komt in de toekomst in het omgevingsplan te staan. Het is belangrijk dat het te behouden cultureel erfgoed al in de omgevingsvisie worden omschreven, zodat duidelijk wordt hoe de gemeente met haar cultureel erfgoed omgaat en hoe het behoud daarvan voor de lange termijn is geborgd. Op basis van de omgevingsvisie worden immers het omgevingsplan en eventueel een omgevingsprogramma opgesteld. In de omgevingsvisie legt een gemeente haar beleid voor de fysieke leefomgeving neer. Deze beleidskeuzen kunnen in het omgevingsplan wel verantwoord worden in de motivering van het besluit tot vaststelling van het omgevingsplan.

- **Mogelijkheden voor historische maritieme ensembles**

Omdat de Omgevingswet cultureel erfgoed beschouwt als een aspect dat van belang is voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving biedt deze wet mogelijkheden voor historische maritieme ensembles en voor varend erfgoed. Gemeenten kunnen een regeling opnemen met betrekking tot historische maritieme ensembles (en breder, voor varend erfgoed c.q. individuele historische boten en schepen) voor de volgende segmenten:

- A. Schepen met vaste ligplaats
- B. Havens en ligplaatsen voor historische schepen
- C. Locaties voor Schepencarrousel en carrousel schepen met een rouleersysteem

Bepalend is steeds dat varend erfgoed in het omgevingsplan gekoppeld moet zijn aan een locatie<sup>10</sup>.

Ad A. Schepen met vaste ligplaats kunnen een vorm van individuele bescherming krijgen via de Omgevingswet, via de ligplaatslocatie. Dit geldt voor niet-varende schepen die aan te merken zijn als bouwwerk en die vallen onder Woningwet en de Omgevingswet. En dit geldt ook voor varende schepen die zijn uitgezonderd van de Woningwet en niet zijn aan te merken als bouwwerk, maar die wel vallen onder de Omgevingswet, doordat ze als ze niet varen aan een bepaalde ligplaats verbonden zijn. Gemeenten kunnen bescherming van cultuurhistorische waarden reguleren via het omgevingsplan en het welstandsvereiste (uitgewerkt in de beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken en varende bewoonde (historische) schepen). Bouwkundige veranderingen aan deze schepen kunnen met een vergunning voor het bouwen aan het omgevingsplan en het welstandsvereiste worden getoetst. Gemeenten en provincies kunnen deze schepen ook aanwijzen als gemeentelijk respectievelijk provinciaal 'monument'<sup>11</sup>, als zij hiervoor een Erfgoedverordening hebben opgesteld volgens de Erfgoedwet.

Ad B. Havens en ligplaatsen voor historische schepen (al dan niet bouwwerken):

Een andere vorm van regulering is dat een schip uitsluitend een vaste ligplaats mag innemen op een bepaalde locatie indien het bijzondere historische kwaliteiten bezit. Dit kan worden gekoppeld aan het Register Varend Erfgoed Nederland (dat controleerbare kwaliteitscriteria kent). Ook is individuele toetsing mogelijk in het kader van een vergunningstelsel. Denkbaar is ook een periodieke toetsing met een tijdelijke (periodiek aan te vragen) vergunning. Het omgevingsplan kan de gewenste kwaliteit definiëren. Voldoet een schip daar niet (meer) aan, dan kan een eigenaar die kwaliteit aan de gestelde norm aanpassen. Voldoet het schip daar na een gestelde termijn niet aan, dan kan de ligplaatsvergunning (= ontheffing van een verbod) niet verstrekt worden of vervallen. Hetzelfde schip kan mogelijk wel op een andere locatie waar andere kwaliteitscriteria gelden een ligplaatsvergunning krijgen.

Een extra mogelijkheid is dat samenwerkende gemeenten hun regulering van historische havens op elkaar afstemmen, waarbij het tevens mogelijk is om hierbij ligplaatsen voor de zogenoemde Schepencarrousel in het leven te roepen.

Gemeenten kunnen havens voor historische schepen die in een historische omgeving liggen ook aanwijzen als een historisch maritiem ensemble en als zodanig opnemen in het

---

<sup>10</sup> Nota Bene - Individuele historische schepen buiten de Schepencarrousel en zonder ligplaatsvergunning (geen bouwwerken) mogen niet zomaar op een locatie aanwezig zijn, tenzij dit expliciet is toegestaan. Wel vallen ze, als ze 20 meter of groter en 100 kubieke meter of meer zijn, onder de Binnenvaartwet en de verplichting tot een Certificaat van Onderzoek, volgens het ES-TRIN het Binnenschipcertificaat genoemd. 55

<sup>11</sup> Het is strikt genomen niet langer mogelijk onder de Erfgoedwet en Omgevingswet om varend erfgoed aan te wijzen als 'monument', omdat monumenten daarin als onroerende zaken worden gedefinieerd.

omgevingsplan. Aan deze aanwijzing moeten dan in het omgevingsplan wel regels worden verbonden.

#### Ad C. Locaties voor Schepencarrousel (varende schepen, dus geen bouwwerken):

Gemeenten nemen havens of liggebieden op als locaties in het Omgevingsplan en regelen in een convenant de voorwaarden waaronder de carrouselbeheerorganisatie de organisatie van de carrousel regelt. Toelating van schepen tot de Schepencarrousel valt onder de reglementen van die carrouselbeheerorganisatie. Dit is bij voorkeur gekoppeld aan het Register Varend Erfgoed Nederland. De schepen die aan de Schepencarrousel deelnemen zijn geen bouwwerken en hoeven geen ligplaatsvergunning te hebben in één bepaalde gemeente.

- **Uitwerken in Handreiking**

In een "Handreiking historische maritieme ensembles" in het kader van de Erfgoedwet en Omgevingswet kan de rijksoverheid<sup>12</sup> gemeenten adviseren en stimuleren om de bovenstaande maatregelen A, B en C op te nemen in het Omgevingsplan. Een handreiking kan gemeenten stimuleren om deze maatregelen te treffen en hierop lokaal beleid te maken.

Er kunnen twee regelingen ontwikkeld worden: een vergunningenstelsel voor schepen (niet-varende bouwwerken en uitgezonderde varende schepen) met een vaste of toegewezen ligplaats en een regulering door middel van algemene regels voor het aanwezig mogen zijn op een locatie.

Een vergunningenstelsel volgens maatregel A regelt locatiegerichte bescherming van de cultuurhistorische waarde van varende en niet-varende historische schepen. De regulering volgens de maatregelen B en C regelt de bescherming van varend erfgoed en historische maritieme ensembles via een gebiedsgerichte benadering,

In zo'n regulering volgens de maatregelen B en C staat hoe gemeenten op relevante locaties fysieke mogelijkheden kunnen regelen voor historische havens, alsmede faciliteiten zoals carrousellocaties, ligplaatsverordeningen en desgewenst welstandscriteria voor historische schepen, bij voorkeur gekoppeld aan het Register Varend Erfgoed Nederland.

### **Overige wetten met invloed op historische maritieme ensembles**

Naast de Erfgoedwet en de Omgevingswet zijn er nog meer wetten die in zekere mate invloed hebben op historische maritieme ensembles en varend erfgoed. Dit geldt met name voor de Woningwet en de Binnenvaartwet. Deze worden hieronder in het kort toegelicht.

- **Woningwet**

Een deel van het maritiem erfgoed valt sinds 1 januari 2018 onder de Woningwet. Dit betreft vaartuigen en drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf. Dit betreft woonboten, maar ook drijvende objecten waarop personen verblijven voor een

---

<sup>12</sup> De rijksoverheid en provincies zijn op zichzelf bevoegd (mits sprake is van respectievelijk een rijks- of provinciaal belang) om een 'instructie' (opdracht) te geven aan gemeenten om (nieuwe) locaties voor historische havens en carrousel-liggebieden op te nemen in hun omgevingsplan. Dit is echter wel een politieke keuze, ook omdat de daaruit voortvloeiende kosten voor rekening komen van het rijk respectievelijk de provincie. Qua argumentatie lijkt het mogelijk, op basis van cultuurhistorische waarden en de evenwichtige toedeling van functies aan een locatie. 56



ander doel dan wonen, zoals een museum, hotel of restaurant. Deze vaartuigen moeten voldoen aan het Bouwbesluit en de Wabo en zijn omgevingsvergunning plichtig. Voor bestaande vaartuigen geldt een overgangsregeling. De regeling staat beschreven in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten.

De wet maakt een uitzondering voor de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven. Het mobiele karakter van varende bewoonde schepen blijft daarmee behouden, wat vanuit cultuurhistorisch en ruimtelijk belang wenselijk is. De wet spreekt over 'schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart'. Bij de bepaling of een schip voor de vaart is bestemd, kan gekeken worden naar:

- de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- de zichtlijn vanuit de stuurinrichting;
- of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet.

Met deze niet-cumulatieve aspecten is aansluiting gezocht bij de formuleringen in de Binnenvaartwet.

Schepen die worden gebruikt voor de zeil- en motorchartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart worden niet als bouwwerk aangemerkt en vallen niet onder de werking van deze wet.

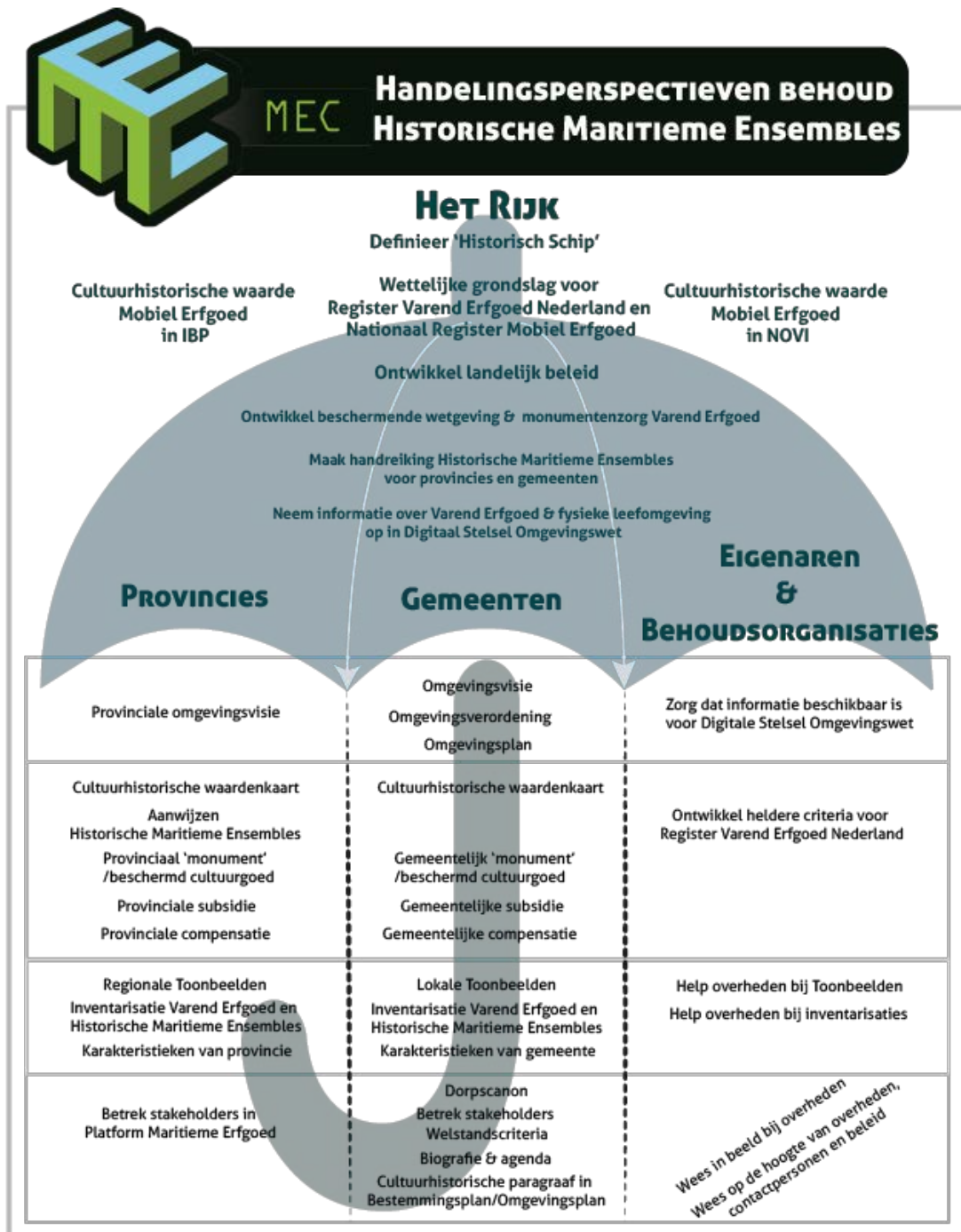
- **Binnenvaartwet**

Alle varende schepen van 20 meter of groter en 100 m<sup>3</sup> (lengte x breedte x diepgang) of meer moeten op 1 januari 2019 voorzien zijn van een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) of een Binnenschipcertificaat. Deze verplichting volgt uit de veiligheidseisen voor de binnenvaart in de Europese richtlijn 2006/87/EG, die is opgenomen in de Binnenvaartwet van 2009. Er is voor Nederland een overgangstermijn ingesteld tot 30 december 2018, waarbinnen schepen een CvO of Binnenschipcertificaat moeten hebben. Deze is vooral bedoeld voor historische schepen. Na 1 januari 2019 worden de eisen een stuk strenger, omdat deze zijn opgesteld voor nieuwbouwschepen; deze zijn veelal niet haalbaar voor historische schepen.

Vanaf 7 oktober 2018 is de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN van kracht; 'Hoofdstuk 24' bevat bepalingen voor traditionele vaartuigen en Hoofdstuk 26 voor pleziervaartuigen, Hoofdstuk 19 voor passagiersvaartuigen en Hoofdstuk 20 voor zeilende passagiersvaartuigen. Onder de voorwaarden voor 'traditionele vaartuigen' kan een uitzondering worden gemaakt op deze eisen. Varend erfgoed dat niet tijdig voorzien is van een CvO of Binnenschipcertificaat zal niet meer mogen varen.

## Conclusies

De mogelijkheden tot het realiseren van ruimtelijke ensembles in omgevingsplannen zullen door de Erfgoedwet en de Omgevingswet verbeteren. Deze *verkenning* heeft die mogelijkheden geïnventariseerd, zodat ze onder de aandacht van gemeenten en provincies gebracht kunnen worden. Een beeldend overzicht van deze maatregelen is weergegeven in de afbeelding hieronder:



De ruimere omschrijving van cultureel erfgoed in de Erfgoedwet en de Omgevingswet maakt dat ook varend erfgoed aangemerkt wordt als cultureel erfgoed, dat een belangrijke bijdrage kan leveren aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Gemeenten kunnen diverse maatregelen toepassen om historische maritieme ensembles en varend erfgoed (en datzelfde geldt voor andere vormen van historische mobiele ensembles en mobiel erfgoed (d.w.z. een samenhangend geheel van mobiel erfgoed en historische infrastructuur, openbare ruimte en/of bouwwerken) in de fysieke leefomgeving) beter te benutten en beschermen. Voorbeelden hiervan zijn:

- **Inventarisatie** - Inventarisatie van historische maritieme ensembles en varend erfgoed op lokale of regionale schaal – de inventarisatie van historische maritieme ensembles in Zeeland is een goed voorbeeld.
- **Aanwijzen als historisch maritiem ensemble** - Gemeenten kunnen onder de Omgevingswet locaties aanwijzen als historisch maritiem ensemble, met daaraan gekoppeld beschermende regels in het omgevingsplan.
- **Opnemen in bestemmingsplan** - Opnemen van de locaties van historische maritieme ensembles en varend erfgoed in bestemmingsplannen.
- **Opnemen in cultuurhistorische paragraaf** - Opnemen van de cultuurhistorische waarde van historische maritieme ensembles en varend erfgoed in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen.
- **Opnemen in omgevingsvisie en omgevingsplan** - Opnemen van historische maritieme ensembles en aan locatie gekoppeld varend erfgoed in de omgevingsvisie en het omgevingsplan van gemeenten.
- **Aanwijzen als gemeentelijk 'monument'**<sup>13</sup> - Historische schepen aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal 'monument' op grond van de Erfgoedverordening.
- **Subsidie** - Subsidie verstrekken aan varende 'monumenten'<sup>14</sup> voor onderhoud en restauratie.
- **Compensatie** - Financiële compensatie bieden voor liggelden aan gemeentelijke en provinciale varende 'monumenten'<sup>15</sup>.
- **Lokale toonbeelden** - Opstellen van 'lokale toonbeelden van mobiel erfgoed', in vervolg op het landelijke project Toonbeelden van Mobiel Erfgoed ([www.toonbeelden.com](http://www.toonbeelden.com)).
- **Gebiedsbiografie en Gebiedsagenda** – Het maken van een cultuurhistorische biografie draagt bij aan het benoemen, behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit en de bijzondere karakteristieken van een historische maritieme regio. Een voorbeeld hiervan is de IJsselmeerbiografie die de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft laten opstellen, en die is uitgewerkt in de Agenda IJsselmeergebied 2050.

Ook de beschrijving van een tiental historische maritieme ensembles levert voorbeelden op van maatregelen die gemeenten en provincies kunnen nemen om historische maritieme ensembles beter te benutten en beschermen, zoals:

1. **Aanjager van gebiedsontwikkeling** - Een historisch maritiem ensemble is een goede aanjager van gebiedsontwikkelingen en herbestemmingen van oude havengebieden.

<sup>13</sup> Het is strikt genomen niet langer mogelijk onder de Erfgoedwet en Omgevingswet om varend erfgoed aan te wijzen als 'monument', omdat monumenten daarin als onroerende zaken worden gedefinieerd.

<sup>14</sup> Idem

<sup>15</sup> Idem

2. **Beleid en marketing** - Een ondersteunend gemeentelijk beleid en een regionale marketing zijn behulpzaam bij een gezonde exploitatie.
3. **Middelen voor organisatie en coördinatie** - Een historisch maritiem ensemble als publieksgerichte culturele voorziening heeft voldoende financiële middelen nodig voor de organisatie en coördinatie.
4. **Platform Maritiem Erfgoed** - Een Provinciaal Platform Maritiem Erfgoed, door de provincie en erfgoedhuis ondersteund, is een nuttig middel dat navolging verdient in andere provincies, om de krachten te bundelen, inventarisaties en onderzoek te doen en te adviseren over beleidsmaatregelen.
5. **Schepencarrousel** - Het systeem van de Schepencarrousel is een middel om historische maritieme ensembles en varende schepen te combineren en draagt bij aan een dynamische presentatie. Dit systeem kan verder uitgebreid worden tot een landelijk dekkend netwerk van locaties en schepen. Hiervoor is een actieve inzet van het rijk, de provincies en gemeenten nodig.
6. **Vrijhavens** - Vrijhavens zijn een goed middel om historische maritieme ensembles op een dynamische manier te presenteren.
7. **Tijdelijke afmeerplekken** - Eenvoudige afmeerplekken voor een korte periode, zoals de Marrekriteplekken, zijn nodig om met historische schepen te kunnen varen.
8. **Immaterieel maritiem erfgoed** - Maritieme evenementen en ambachten zijn onderdeel van historische maritieme ensembles.
9. **Aanwijzen als 'monument'**<sup>16</sup> - Het aanwijzen van onroerend en varend maritiem erfgoed als gemeentelijk monument erkent en beschermt de cultuurhistorische waarde van dit erfgoed.
10. **Welstandsbeleid** - Welstandsbeleid voor schepen met aandacht voor historische schepen draagt bij aan het behoud van varend erfgoed en historische maritieme ensembles.

Tenslotte zijn de leerpunten uit het in Hoofdstuk 3 genoemde boekje "Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten", dat de ontwikkeling van een zevental historische havens bespreekt in zeven gemeenten, onverminderd actueel en bruikbaar. De leerpunten die uit deze zeven voorbeelden naar voren kwamen zijn:

1. Een consistente **gemeentelijke visie en beleid** zijn van groot belang voor het belang van maritiem erfgoed.
2. **Particulier initiatief** speelt een belangrijke rol. Als de gemeente particulieren faciliteert, levert dat veel op en nemen particulieren de gemeente veel werk uit handen.
3. Ontwikkel specifieke **expertise bij ambtenaren**, alleen of in samenwerking met andere gemeenten.
4. Neem historische havens en schepen op in **bestemmingsplannen en beleid** en ontwikkel van daaruit instrumenten voor behoud.
5. Zorg voor **structurele financiering** van faciliteiten of de beheerstichting van museumhavens.
6. **Betrek** economische, toeristische, culturele en maatschappelijke **spin-off** van museumhavens **in de beleidsontwikkeling**.

---

<sup>16</sup> Het is strikt genomen niet langer mogelijk onder de Erfgoedwet en Omgevingswet om varend erfgoed aan te wijzen als 'monument', omdat monumenten daarin als onroerende zaken worden gedefinieerd.

## Bijlagen

### 1. Projectstructuur

De projectstructuur van de 'Verkenning historische maritieme ensembles'

- Opdrachtgever
  - Bestuurlijk: minister van OCW
  - Ambtelijk: Frank Altenburg, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Opdrachtnemer
  - Eindverantwoording: Rein Schuddeboom, Raad van Toezicht Mobiel Erfgoed Centrum
  - Projectleiding: Martine van Lier, directeur Mobiel Erfgoed Centrum
- Begeleidingsgroep
  - Rein Schuddeboom, Raad van Toezicht MEC
  - Frank Altenburg, projectleider VER bij de RCE
  - Thomas van den Berg, contactpersoon mobiel erfgoed bij OCW en betrokken bij de concept Omgevingswet
  - Anette van Dijk, beleidsmedewerker Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
  - Marja Goud, oud-voorzitter Federatie Varend Erfgoed Nederland
  - Rolf van der Mark, voorzitter Federatie Varend Erfgoed Nederland
- Klankbordgroep
  - Roel Bosch, architect en voorzitter Werkgroep Havens & Ligplaatsen van Het Historisch Bedrijfsvaartuig en initiatiefnemer van het Platform Erfgoedhavens Nederland
  - Luc Brugman, projectleider 'Toonbeelden van Mobiel Erfgoed' en betrokken bij het initiatief voor een digitaal portaal voor mobiel erfgoed
  - Jaap Brouwer van Stichting Waterrecreatie Nederland, betrokken bij Beleidsvisie Recreatietoervaartnet (BRTN), EUWATHER en Kansenskaarten cultuurhistorie en waterrecreatie
  - Hendrik Boland, voorzitter Commissie Wet- en Regelgeving van de Federatie Varend Erfgoed Nederland
  - Enkele gemeenten en provincies: Provincie Zeeland, Amsterdam, Bunschoten, Groningen
  - Karel Loeff, directeur Erfgoedvereniging Heemschut, bestuurslid Federatie Instandhouding Monumenten
  - VNG
  - Karin Westerink, voorzitter Federatie Grote Monumentengemeenten

## 2. Erfgoedbalans

### Hoofdstuk 'mobiel erfgoed' uit de Erfgoedbalans 2017

Met de Erfgoedwet is het mobiel erfgoed nadrukkelijk binnen de reikwijdte van de definitie van cultureel erfgoed gekomen. Dit heeft een positieve impuls gegeven aan de aandacht voor het mobiel erfgoed zowel binnen het erfgoeddomein als daarbuiten. Het mobiel erfgoed is onder te verdelen in vier sectoren, waarvan de sector weg de grootste is met ruim 921.370 voertuigen, gevolgd door de sector water met 5.880 vaartuigen, de sector rail met 2.110 railvoertuigen en tenslotte de sector lucht met 1.000 vliegtuigen. Gedetailleerde gegevens over het nog functioneel – dus mobiel – zijn van dit erfgoed ontbreken, maar de inschatting van de sectoren zelf is dat het ongeveer om de helft gaat.

Het mobiel erfgoed is meestal in handen van particuliere eigenaren die zich met veel enthousiasme inzetten voor de instandhouding en het mobiel maken en houden van hun erfgoed. Zowel in de beleidsbrief MoMo als bij de behandeling van de Erfgoedwet werd echter geconstateerd dat eigenaren van mobiel erfgoed daarbij last kunnen hebben van – vaak onbedoelde – beperkingen van sectorale wet- en regelgeving zoals strenger wordende milieu-eisen en veiligheidsvoorschriften. De mobiel erfgoedsectoren hebben sinds een aantal jaren een structureel overleg met OCW waarin mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving worden geïdentificeerd en waar mogelijk opgelost worden. Daar waar nodig wordt hierbij samengewerkt met andere departementen. Dit heeft onder meer geresulteerd in een uitzonderingspositie voor historische vaartuigen zodat deze niet onbedoeld worden belast met bouwvoorschriften op grond van de Woningwet. Daarnaast is een verkenning gestart gericht op het in samenhang opnemen van mobiel erfgoed en historische havens in het bestemmingsplan en (onder de Omgevingswet) het omgevingsplan.

De afgelopen jaren heeft de sector zelf het voortouw genomen bij het opzetten van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, dat is ontwikkeld om het behoud, beheer en de zichtbaarheid van mobiel erfgoed te bevorderen. In 2016 heeft de sector een lijst met toonbeelden opgesteld die samen de geschiedenis van de mobiliteit van ons land vertolken. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de versterking van de aandacht bij een breed publiek voor het mobiel erfgoed en onze mobiliteitsgeschiedenis. In 2010 is het revolverend fonds bij het NRF eenmalig met een bedrag van 1 miljoen euro versterkt voor het verstrekken van leningen voor restauraties van mobiel erfgoed. Omdat hiervan uiteindelijk weinig gebruik is gemaakt, is deze faciliteit in overleg met de sector beëindigd. Daarvoor in de plaats is door het Mondriaan Fonds een subsidieregeling opgesteld, gericht op ondersteuning van integrale projecten die bijdragen aan de versterking en professionalisering van de sector mobiel erfgoed als geheel. Deze regeling zal in 2017 in werking treden. Hiermee kunnen projecten als het verbeteren en publiekstoegankelijk maken van het register worden ondersteund.

*De Erfgoedbalans 2017 werd in februari 2017 gepubliceerd door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en is integraal te lezen via:  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/09/erfgoedbalans-2017>*

### 3. Europees beleid

#### **Aanbeveling Nr. 1486 (2000) over "Maritiem cultureel erfgoed"**

De Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa heeft in 2000 Aanbeveling Nr. 1486 over "Maritiem en rivier-gebonden cultureel erfgoed" aangenomen. Daarin roept de Raad van Europa de lidstaten op om behoud, gebruik, educatie, plezier in en veilige bediening van historische schepen te stimuleren. De volgende adviezen uit de Aanbeveling raken expliciet de kern van de *Verkenning historische maritieme ensembles*:

De Vergadering beveelt de Ministerraad aan om:

13.13 - de restauratie en het behoud van historische binnenvaarwegen en watergebonden locaties aan te moedigen, voor zover mogelijk, voor publieke toegankelijkheid, beleefbaarheid en commercieel gebruik;

13.14 - steun en samenwerking aan te moedigen bij het vastleggen van de originele werking van installaties in zee- en binnenvaartmusea in de vorm van tentoongestelde voorwerpen, foto's, video's en geluidsopnamen, documenten, elektronische weergave, interactieve of levende presentaties;

13.15 – publieke en private organisaties en vrijwilligersorganisaties te steunen en aan te moedigen die historische vaartuigen, of replica's, in werkende staat behouden;

13.16 – de presentatie en het gebruik van deze vaartuigen aan te moedigen voor de educatie en het plezier van het algemene publiek;

13.17 – de verdere ontwikkeling aan te moedigen van een systeem van wederkerige acceptatie door de maritieme autoriteiten van lidstaten van standaarden voor veilige bediening van traditionele vaartuigen in Europese wateren.

Deze Aanbeveling van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa in 2000 betekende voor het eerst de erkenning op politiek niveau dat het behoud en gebruik van historische vaartuigen een breed publiek belang dient.

#### **Raad van Europa - Conclusie over erfgoed als strategische hulpbron**

Voor het eerst in de geschiedenis neemt de Raad van Europa op 21 mei 2014 een Conclusie aan over cultureel erfgoed als strategische hulpbron voor een duurzaam Europa. Deze Conclusie hanteert een holistische beleidsbenadering van de Europese Unie over erfgoed – gebouwd, immaterieel en digitaal – en erkent erfgoed daarmee als een niet-hernieuwbare bron en een belangrijk pluspunt voor de Europese samenwerking.

#### **Europees Parlement – Resolutie over integrale benadering van erfgoed**

Het Europees Parlement heeft op 8 september 2015 Resolutie 2014/2149 INI aangenomen "Naar een integrale benadering van erfgoed voor Europa". Het Europees Parlement stelt daarin dat het van het allergrootste belang is om alle beschikbare middelen in te zetten om cultureel erfgoed te steunen, verbeteren en te promoten, op basis van een integrale

benadering, waarbij de culturele, economische, sociale, historische, educatieve, milieukundige en wetenschappelijke aspecten worden meegenomen.

Het Europees Parlement erkent daarbij in zijn politieke benadering dat erfgoed – onroerend en roerend, materieel en immaterieel – een niet-hernieuwbare hulpbron is waarvan de authenticiteit moet worden beschermd.

#### **European Maritime Heritage - Memorandum of Understanding**

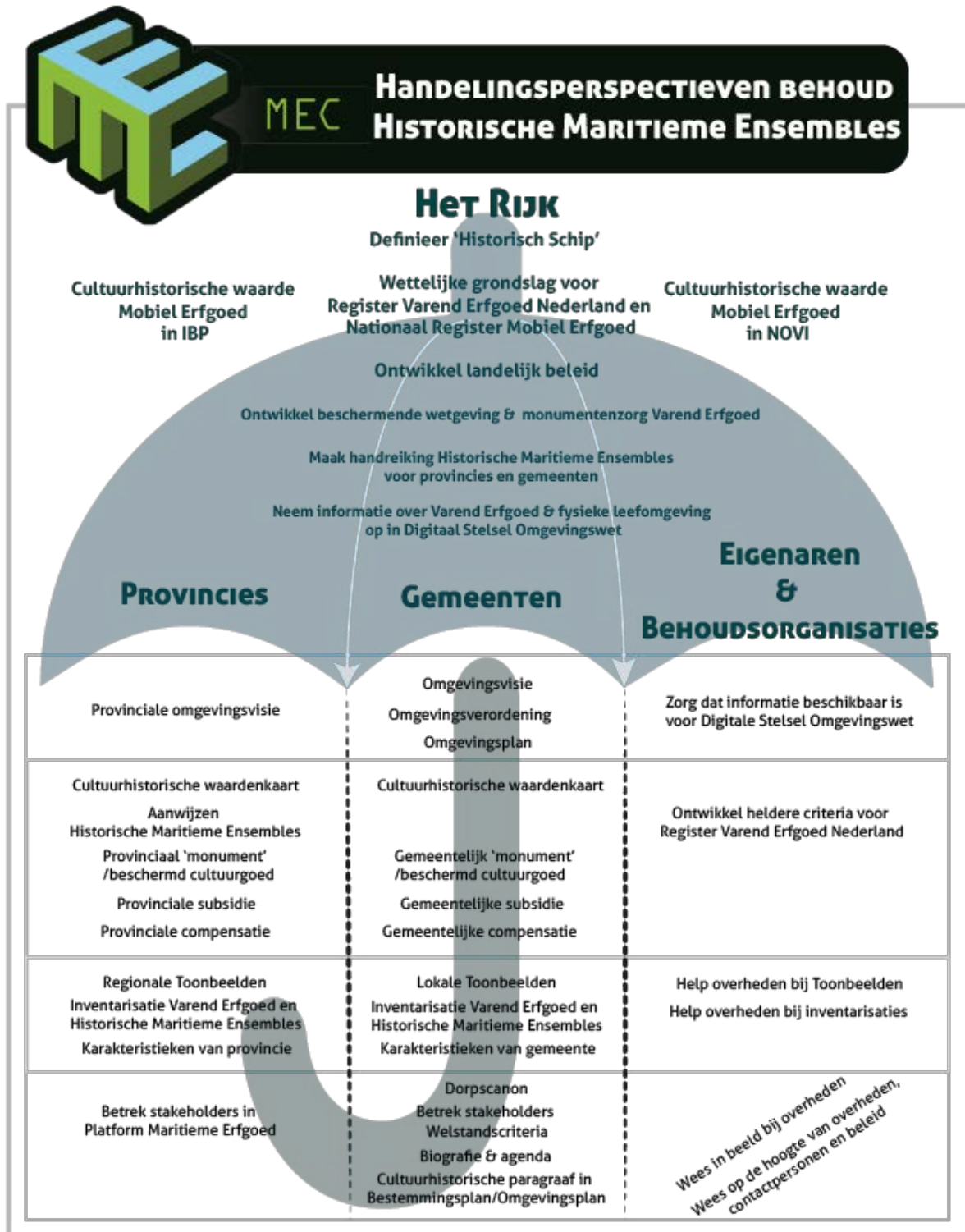
De Europese koepelorganisatie van maritiem erfgoedorganisaties, European Maritime Heritage, heeft een Memorandum of Understanding voor traditionele schepen opgesteld, dat door tien Europese landen, waaronder Nederland, is ondertekend. Dat betekent dat deze landen elkaars standaarden voor de veilige bediening van traditionele vaartuigen accepteren.

#### **European Maritime Heritage - Barcelona Charter**

De European Maritime Heritage heeft het Barcelona Charter opgesteld, dat een handreiking bevat voor de restauratie en instandhouding van historische schepen in werkende staat en voor de bijbehorende ambachten.



## 4. Handelingsperspectieven behoud Historische Maritieme Ensembles



## 5. Literatuurlijst en bronnen

- Bodegraven, M. van en J. de Jonghe (red.), *Inventarisatie van historische boten in de binnenstad van Amsterdam*, Gemeente Amsterdam, 2011.
- Boer, T. de, i.s.m. projectgroep, *Kiezen voor karakter; Visie erfgoed en ruimte*, Ministerie van OCW, 2011.
- Brolsma, J.U., *Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen; De ontwikkeling van de natte infrastructuur in Nederland*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, 2010.
- Buiten, H. en R. Raat, *Nederland kanalenland; Een reis langs twaalf kanalen*, Stokerkade cultuurhistorische uitgeverij, 2016.
- Campen, J. van (red.), *Schetsboek voor een omgevingsplan op kwaliteit*, Uitgave van Mooiwaarts en Federatie Ruimtelijke Kwaliteit, Amsterdam, 2017.
- Dintel, M.P. van en V. Frenks, *Varend Erfgoed in Zeeland*, in opdracht van de Provincie Zeeland, 2009.
- Dommelen, S. van en C.J. Pen, *Cultureel erfgoed op waarde geschat; Economische waardering, verevening en erfgoedbeleid*, i.o.v. Platform31 en Vrije Universiteit Twente, Den Haag, 2013.
- *Erfgoednota 2017, gemeente Groningen; Daar wordt de stad mooier van*, uitgave gemeente Groningen i.s.m. SteenhuisMeurs, 2017.
- *Memorandum of Understanding*, European Maritime Heritage, 2005.
- Frenks, V., *Inventarisatie historische maritieme ensembles in Zeeland*, in opdracht van Platform Maritiem Erfgoed Zeeland en Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland, 2017.
- Haar H. van de, *Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta*, in opdracht van het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland, 2010.
- Heidbrink, I. (red), *The Barcelona Charter; European Charter for the Conservation and Restoration of Traditional Ships in Operation*, Bremen (Hauschild Vlg), 2003.
- Hooimeijer, F., e.a., *Ontwerpen met water; Essays over de rijke traditie van 'waterwerken' in Nederland*, Ministerie van VROM, 2007.
- Jansen, S. en M. van Lokven, *Rivierenland; Nederland van Aa tot Waal*, Uitgeverij Balans, Amsterdam, 2018.
- Kloos, M en Y. de Korte (red.), *Ligplaats Amsterdam; Leven op het water*, ARCAM / Architectura & Natura Press, Amsterdam, 2007.
- Kok, A. (projectleider) e.a., *Project Mobiel Erfgoed; Inventarisatie van wet- en regelgeving die van invloed is op het beheer en behoud van mobiel erfgoed*, Instituut Collectie Nederland, 2006.
- Leenaers, H. en H. Donkers, Noordhoff Atlasproducties, *De Bosatlas van Nederland waterland*. Noordhoff Uitgevers B.V., 2010.
- Lier, M. van en J. Dullaart, *Erfgoed in transitie; Visiedocument van de Federatie Instandhouding Monumenten*, in opdracht van de Federatie Instandhouding Monumenten, Amsterdam, 2017.
- Lier, M. van, R. van der Kroef en A. Visser, *Herbestemming van historische stadshavens; Handreiking voor gemeenten*, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (nu Federatie Varend Erfgoed Nederland) en BMC, 2010.

- *Nederland waterland; 02 Nederland, land van betekenis*, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, uit de serie: Nederland energieland, Nederland waterland, Nederland stedenland en Nederland kavelland, 2016.
- Niemeijer, F., *Waar komen ze vandaan en waar gaan ze naartoe; Kanalen als cultureel kapitaal*, Tijdschrift van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 3, 2011.
- OKRA landschapsarchitecten en Op Koers! Organisatiewerk, *Ruimtelijke kwaliteit van de historische vaarwegen in Zuid-Holland*, in opdracht van Provincie Zuid-Holland, 2010.
- Popma, M. i.s.m. A. Kok en R. Schuddeboom, *Erfgoed dat beweegt! Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed*, i.o.v. Mobiel Erfgoed Centrum en Stichting Mobiele Collectie Nederland, Haarlem, 2015.
- Romeijn, T., *Vaart maken; 20 jaar BRTN: werken aan een knelpuntvrij toervaartnet*, i.o.v. Stichting Recreatietoervaart Nederland, Bunnik, 2012.
- Rooy, P. van, *Overheidsparticipatie en Omgevingswet, Gelijk speelveld; Opbrengst leertraject Democratic Challenge*, Uitgave van 'Programma Aan de slag met de Omgevingswet' door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Coöperatie NederlandBovenWater en Democratic Challenge, 2018
- Schmeink, T., *Nederland waterstaat*, i.o.v. Stichting Open Monumentendag, De Volharding, Amsterdam, 2000.
- Snijder, G.L., *Droge kost voor natte geschiedenis; ABC voor sloophistorisch onderzoek met uitgewerkte voorbeelden*, Uitgeverij Aeolus, Alphen aan den Rijn, 2014.
- Sijmons, D., Y. Feddes, E. Luiten. F. Feddes en J. Bos, *Ruimte voor de rivier; Veilig en mooi landschap*, Uitgeverij Blauwdruk, 2017.
- Velde, J. van der, *De Omgevingswet 'terug naar de zandbak'*, Uitgave 11, Provero, 2014.
- Vrolijk, R., *Stadshaven; Smaakmaker voor stedelijke ontwikkeling*, Projectbureau Vrolijk, Breda, 2010.
- Wormgoor, I., *Turfschuiten en kustvaarders; Een geschiedenis van de scheepsbouw in Groningen*, Uitgeverij Verloren b.v., Hilversum, 2016.
- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld; Het ontstaan van het moderne Nederland*, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, 2013.

## Websites

- Schepencarrousel - [www.schepencarrousel.nl](http://www.schepencarrousel.nl)
- Nederlandse Vuurtoren Vereniging - [www.vuurtorens.org](http://www.vuurtorens.org)
- Vrienden van de Voetveren - [www.voetveren.nl](http://www.voetveren.nl)
- Leestekens van het landschap - [www.leestekensvanhetlandschap.nl](http://www.leestekensvanhetlandschap.nl)
- Federatie Grote Monumentengemeenten - <https://monumentengemeenten.nl/>
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed - <https://cultureelerfgoed.nl/>
- Landschap in Nederland - [www.landschapinnederland.nl](http://www.landschapinnederland.nl)
- Panorama Landschap - <https://landschapinnederland.nl/panorama-landschap>
- Toonbeelden van Mobiel Erfgoed - [www.toonbeelden.com](http://www.toonbeelden.com)
- Nederland Waterland - [https://www.npo.nl/nederland-waterland/POMS\\_S\\_EO\\_690753](https://www.npo.nl/nederland-waterland/POMS_S_EO_690753)
- Federatie Varend Erfgoed Nederland - <http://www.fven.nl/>
- Register Varend Erfgoed Nederland - <http://rven.info/>
- Nationaal Register Mobiel Erfgoed - [http://www.mobiel-erfgoed.nl/Blz\\_nrme.htm](http://www.mobiel-erfgoed.nl/Blz_nrme.htm)

- Aan de slag met de Omgevingswet - <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/>
- RCE Erfgoed en Ruimte - <https://erfgoedenruimte.nl/>

**Voor dit rapport is gesproken met de volgende personen:**

- RCE – Leonard de Wit, Frank Altenburg, Ruben Abeling, Mark Stafleu
- Ministerie van OCW – Thomas van den Berg
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Waterstaat - Bert Rademaker, Patricia Palme, Selma van Velzen
- Ministerie van Binnenlandse Zaken – Hans in 't Hout
- Federatie Varend Erfgoed Nederland – Marja Goud, Rolf van der Mark
- Stichting Mobiele Collectie Nederland – Ben Boortman, Kees Wielemaker
- Register Varend Erfgoed Nederland – Thedo Fruithof
- Eemhaven Amersfoort – Laurens Olieman
- Museumhaven Spakenburg – Vincent de Kieviet
- Koggewerf van Kampen – Peter Bos
- Platform Maritiem Erfgoed Zeeland – Ria Geluk, Marinus van Dintel, Veronica Frenks, Peter Hamer, Berit Sens
- Schepencarrousel – Henk Muis, Roel Bosch
- Noorderhaven Groningen – Joris van Haaften, Claudia Versloot, Dony Duifhuis, Henk van der Velde, Francis de Jongh
- Marrekrite Friesland – Lourens Touwen
- Strontweek Workum – Thedo Fruithof
- Botterwerf Elburg – Henk Hulst, Henk Walles
- Maritiem Erfgoed Amsterdam – Quinten Niessen, Anette van Dijk, Ellen van Kessel, Twan Jutte, Paul Rosenberg
- Gemeente Delft – Chris Dieke, Margriet Panman, Kim Timmermans
- Vereniging van Havenmeesters in Nederland – Leen Paans
- Federatie Grote Monumentengemeenten – Henk Jansen



## 6. Aanbevelingen in oplegnotitie