

## Vraag 8 van 8

Wilt u nog op andere onderdelen van dit wetsvoorstel reageren?

(8-01) Er zijn in dit wetsvoorstel geen bepalingen met betrekking tot het mobiel erfgoed opgenomen. Zo is er wel iets geregeld voor de aanwijzing van beschermd cultuurgoed, maar nog niets geregeld voor de aanwijzing van cultuurgoed in het algemeen. Dat zou kunnen door een bepaling op te nemen die leidt tot een nationaal erkend register voor het mobiel erfgoed, waarin het mobiele cultuurgoed wordt beschreven. De wet zal mogelijk moeten maken dat het varend erfgoed als rijksmonument, provinciaal monument of gemeentelijk monument aangewezen kan worden. Voor schepen die teboekgesteld zijn, is al een hypotheek mogelijk, het worden dan roerende register goederen. Roerend erfgoed kan zo ook een monumentale status krijgen. Er is geen enkel valide argument gegeven om die erkenningen nog langer uitsluitend toe te staan aan onroerend erfgoed.

(8-02) In artikel 10.10. van het wetsvoorstel staat:

*In artikel 6.31, tweede lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 wordt "een van de registers, bedoeld in artikel 6 of artikel 7 van de Monumentenwet 1988" vervangen door: het rijksmonumentenregister, bedoeld in artikel 3.3 van de Erfgoedwet.*

Daarmee wordt nog geen rekening gehouden met het varend erfgoed waarop wordt gewoond. Bewoners van schepen waarop wordt gewoond, worden met dit wetsvoorstel nog steeds gediscrimineerd ten opzichte van bewoners op de wal. Net zo min als er huursubsidie mogelijk is voor het wonen op schepen zijn er voor hen met dit wetsvoorstel voorzieningen in de Wet Inkomstenbelasting 2001 getroffen. De vraag is of de "eigen woning regeling" van de Belastingdienst ook voor bewoond mobiel erfgoed, zoals varend erfgoed, van toepassing kan worden verklaard, als het zou worden opgenomen in het Rijksmonumentenregister.

(8-04) In de memorie van toelichting, algemeen deel, 1. Inleiding, wordt geen aandacht besteed aan het feit dat het behoud van erfgoed vaak alleen mogelijk is door het te bewonen en vooral door het te gebruiken. Het varend erfgoed is grotendeels in handen van mensen die op de schepen wonen en er mee varen. Voor velen is het wonen op het water een manier om het schip voor later te behouden. Het is niet iedereen gegeven om een wat groter historisch schip uitsluitend voor recreatie te gebruiken, daarvoor zijn de (onderhouds)kosten te hoog. Door er op te wonen en er ook mee te varen worden de lasten van het behoud vaak draagbaar. Als ook varend erfgoed als te beschermen cultuurgoed kan worden aangemerkt, ontstaat de mogelijkheid voor het bijdragen in een restauratie en het onderhoud.

(8-05) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 1.1, wordt volledig voorbijgegaan aan het mobiele erfgoed en vooral aan het cultuurgoed te water, het maritieme erfgoed (anders dan erfgoed *onder* water). Voorbeeld: er zijn geen havendagen of visserijdagen vermeld. Varend cultureel erfgoed trekt jaarlijks veel bezoekers aan de georganiseerde evenementen, zoals bijvoorbeeld "Dordt in stoom", de Nationale Sleepbootdagen in afwisselend het Overijsselse Zwartsluis en het Utrechtse Vianen, de "Scheepsjoagdagen" in Onderdendam. Veel Historische schepen zijn te bezichtigen op Open Monumentendagen. Om de vijf jaar is Sail Amsterdam zelfs een publiekstrekker van de buitencategorie. Zulke evenementen zijn immaterieel erfgoed.

(8-06) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 1.4 komt alleen in de zin

*"Om de verstoring van waardevolle scheepswrakken tegen te kunnen gaan en in algemene zin het maritieme erfgoed beter te kunnen beschermen, worden de omschrijvingen van "archeologisch erfgoed" en "opgravingen" aangepast."*

het maritieme erfgoed ter sprake. Maar Nederland zou Nederland niet zijn zonder haar natte infrastructuur, waaraan dorpen en steden groot zijn geworden door de scheepvaart die de handel groot maakte. Zonder scheepvaart zou Nederland niet de grootste haven van Europa bezitten en een welvarend land zijn geworden. Onze vaderlandse geschiedenis is doortrokken van het maritieme en het is echt verwonderlijk dat er in het ontwerp van de Erfgoedwet zo weinig aandacht voor is.

(8-07) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 3.2 staat:

*"De ontwikkelingen in de waardering van ons cultureel erfgoed leiden niet tot een noodzaak of wenselijkheid tot aanpassing van de thans geldende wettelijke criteria voor de aanwijzing als beschermd erfgoed. Deze criteria komen dan ook onverkort terug in dit wetsvoorstel. Zij hebben zich in de praktijk bewezen als voldoende onderscheidend om een adequaat aanwijzingsbeleid op te baseren en voldoende algemeen om vernieuwingen in het denken over waardering van ons cultureel erfgoed in dat aanwijzingsbeleid tot uitdrukking te laten komen."*

En dat is eigenlijk de enige keer dat het komend beleid met betrekking tot het cultureel erfgoed wordt aangegeven. Het cultureel erfgoed verdient daarentegen echt een veel betere behandeling, in deze wet en in de praktijk van de opvolging van het beleid. Op deze manier laat het voorstel van wet zien dat de rijksoverheid niet daadwerkelijk van plan is om het varend, rijdend, rollend en vliegend erfgoed wettelijk te erkennen en te beschermen via de nieuwe Erfgoedwet.

(8-08) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 7.1 staat:

*"Daaraan is een algemene subsidiegrondslag voor het behoud van cultureel erfgoed toegevoegd."*

Het is winst dat de minister ten behoeve van het behoud van cultureel erfgoed subsidie kan verstrekken. Een verwijzing naar een beleidsregel (te baseren op het voorgestelde artikel 7.1 van de Erfgoedwet) waarin het subsidiebeleid wordt vastgelegd en waarbij daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven aan de verbreding van de definitie van cultureel erfgoed, wordt in de toelichting bij dit wetsvoorstel sterk gemist.

(8-09) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 1.1 het "Normaal onderhoud" beperkt tot onderhoud aan de wal. Daar horen op z'n minst nautische begrippen als hellingen, dokken en breeuwen bij.

(8-10) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 1.3 de Erfgoedbalans genoemd. Geen uitsluitel is gegeven of deze rapportage na het opnemen van mobiel erfgoed in de wet ook dit erfgoed gaat omvatten.

(8-11) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 2.1 gesproken van het in goede staat houden van de rijkscollectie. Is dat voor ander erfgoed dan niet nodig?

(8-12) Erkenning van het mobiel erfgoed, en het varend erfgoed in het bijzonder, als cultureel erfgoed kan helpen om wettelijk vrijstellingen en uitzonderingen mogelijk te maken, zodat het

mobiel erfgoed behouden blijft voor de toekomst. Door erfgoed te blijven gebruiken blijft erfgoed ook behouden. Zulke uitzonderingen zouden helpen bij:

- verplichte technische en milieu eisen die de authenticiteit van het schip aantasten. Het varen met historische schepen wordt nagenoeg onmogelijk gemaakt via de beëindiging van de overgangsbepalingen in de technische reglementen. Het voldoen aan emissie-eisen is onmogelijk voor oude motoren, zodat deze straks vanwege hun emissie niet meer gebruikt mogen worden, idem voor stoomschepen die hun vuren niet meer met steenkool mogen stoken. Vervanging ter voldoening aan de eisen tast de historiciteit aan en kan er voor zorgen dat schepen als zijnde niet meer geheel historisch uit museumhavens worden geweerd.
- zwaardere eisen voor de opvarenden (diplomering);
- belastingen (Het op meerdere plaatsen tegelijk - thuis, op de ligplaats en op de sluisen - jaarlijks betalen voor het afgeven van het huisvuil. Soms ook nog via het havengeld onderweg. Je hebt toch maar één keer hetzelfde huisvuil!);
- het verdwijnen van ligplaatsen voor grote schepen. Grote historische vaartuigen zijn niet welkom in jachthavens. Het beleid van zowel de regionale overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) als de rijksoverheid is er op gericht om ligplaatsen voor schepen van 20 meter en langer - niet zijnde beroepsvaart - zoveel mogelijk terug te dringen. Varend erfgoed gaat verloren als er niet meer mee gevaren kan worden en steeds meer (vaste en tijdelijke) ligplaatsen in Nederland worden afgeschaft.

(8-13) Aandacht in het wetsvoorstel vraagt het feit dat de Erfgoedinspectie wel toezichthouder en adviseur is, maar geen handhaver! Dat betekent dat bij overtredingen van de Erfgoedwet deze altijd "uitbested" moeten worden aan een handhaver zoals de politie. De prioriteit bij derden ligt vaak echter niet bij cultureel erfgoed. Beter zou het zijn als de Erfgoedinspectie meer bevoegdheden krijgt, zodat er ook adequaat gehandhaafd kan worden.

(8-14) Waar tot nu toe in het wetsvoorstel geen aandacht aan is geschonken, is het algemeen maatschappelijk verschijnsel dat vakmanschap uit Nederland verdwijnt. Voor wat betreft het varend erfgoed houdt de "bruine vloot" weliswaar de kennis levend om op ruim water te kunnen zeilen, maar belangrijk is ook de kennis om met historische binnenschepen op de klassieke manier vracht te vervoeren over het relatief kleine water voor de binnenvaart. Op het zeil, jagen, bomend. Om maar iets te noemen dat daar sterk aan meewerkt: de Strontrace vanuit Workum. Het zou zonde zijn als het oude wegen van de westlanders, als voortstuwung, zou uitsterven.

Ook het ambacht van de klassieke scheepsbouwer kan alleen behouden blijven bij het doorgeven van kennis en ervaring, via een voldoende aanbod aan werk. Door ook cultureel erfgoed en met name het maritiem erfgoed via een aanwijzing bescherming te bieden kan de historische vloot blijven varen en daarmee blijft er brood te verdienen voor gespecialiseerde scheepsonderhoudsbedrijven.

Dat kan alleen als ook de kennis ervoor goed in beeld wordt gebracht, en daarmee behouden blijft. Dus om de schepen historisch verantwoord te onderhouden. (Aan een geklonken schip moet je bijvoorbeeld eigenlijk niet lassen.) Alleen zo kan worden voorkomen dat in internationaal verband regels worden gesteld, die nagenoeg de hele vloot klassieke binnenschepen naar de sloop verwijzen. Voorbeeld: als het in Nederland gebruikelijke dubbelen wordt verboden. Dan kunnen uitzonderingen ten behoeve van het cultureel erfgoed

worden onderhandeld in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (en daarmee op termijn voor geheel Europa).

(8-15) Nergens in het wetsvoorstel of de toelichting is een verwijzing opgenomen naar het bekende bordje dat aangeeft dat het gebouw, waar het op is bevestigd, is beschermd op grond van het Haags verdrag 1954 inzake inzake gewapende conflicten. Ook voor het mobiele erfgoed zou een vergelijkbare bescherming moeten worden afgesproken. Het is de vraag of het verdrag zich beperkt tot uitsluitend het onroerend erfgoed.

(8-16) De samenhang tussen de verschillende soorten van erfgoed, roerend, onroerend en immaterieel erfgoed is niet aangegeven. De ensemble gedachte zorgt ervoor dat 1+1 niet 2 is maar 3! Wat is een opgeknapt station (beschermd onroerend erfgoed) zonder een stoomtrein die heen en weer rijdt? Wat is een opgeknapte haven in een beschermd dorpsgezicht zonder historische schepen waar activiteiten mee worden uitgevoerd? Wat is een opgeknapte scheepswerf waar geen historische schepen mogen worden opgeknapt met oude technieken en oude materialen? Dit heeft niet alleen voordelen voor de eigenaren en gebruikers van dat erfgoed maar een veel groter voordeel voor de gehele regio waar ook het toerisme en de lokale middenstand van mee profiteert. Zonder historische schepen kan ook de kennis en ervaring om er echt mee te varen niet worden overgedragen aan volgende generaties.

De consequentie is, dat varend erfgoed moet worden opgenomen worden als onderdeel van die beschermde dorps- en stadsgezichten, die historische havens en vaarwegen bevatten.

S.J. de Waard  
Zoetermeer

Stella Maris  
ENI 03011455

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Stella\\_Maris\\_%281929%29](https://nl.wikipedia.org/wiki/Stella_Maris_%281929%29)