

### **Reactie van de Stichting Stamboek Ronde & Platbodemjachten.**

Namens het bestuur van de Stichting Stamboek Ronde e& Platbodemjachten willen wij graag de volgende reactie geven op het wetsvoorstel:

De Federatie Instandhouding Monumenten (FIM), waarvan de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) lid zijn, en waarbij op haar beurt de behoudsorganisatie Stichting Stamboek Ronde & Platbodemjachten (SSRP) aangesloten is, vindt het belangrijk dat het mobiel erfgoed wettelijk geborgde erkenning en bescherming krijgt. De FIM vindt dat het onroerend, roerend en mobiel erfgoed een gelijkwaardige positie moeten krijgen in de Erfgoedwet.

De SSRP pleit ervoor om de maatschappelijke waardering voor mobiel erfgoed te verankeren in de Erfgoedwet door expliciet aan te geven dat het mobiel erfgoed een belangrijk deel is van ons nationale cultureel erfgoed. De overheid moet erkennen dat mobiel erfgoed van belang is wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

#### 3. 30 Argumenten om varend erfgoed te erkennen en beschermen

Sterke kanten van het varend erfgoed

##### 1. Nederland - Waterland

Van oudsher wordt Nederland gekenmerkt door water. Niet alleen door brede rivieren, maar ook door duizenden kanalen en sloten, meren en zeeën, die eeuwenlang de verbindingen vormden tussen dorpen, steden en landen in heel de wereld. Ook nu nog zijn onze vaardigheden op het gebied van scheepsbouw, waterbouw en watermanagement wereldwijd vermaard.

##### 2. Nederlands cultuurlandschap

De polders en dijken, de kanalen en grachten, de pakhuizen en historische schepen, de vissers-dorpen en havensteden, het zijn de elementen die horen bij Nederland als Waterland. Nu maken onze waterwegen en havensteden ons land aantrekkelijk voor waterrecreatie en -toerisme.

##### 3. Nederland handels- en transportland

Water was eeuwenlang onze belangrijkste transportroute. Het vervoer van goederen, mensen en dieren ging voornamelijk over water. Ook nu nog gaat een aanzienlijk deel van het goederenvervoer over water. En nu leveren ook de pleziervaart, de historische schepen en de chartervloot een aanzienlijke economische opbrengst.

##### 4. Stadshavens kenmerken vissersdorpen en havensteden

Nederlandse dorpen en steden ontstonden veelal op een kruispunt van vaarwegen. De havens en vaarwegen kenmerken de structuur van deze dorpen en steden en maken vaak deel uit van beschermde stads- en dorpsgezichten. Ook nu nog versterken historische schepen in deze havens het karakter van vissersdorpen en havensteden.

##### 5. Stadshavens zijn economische motor

Levendige stadshavens vormen een aantrekkelijke plek voor bezoekers en recreanten en zijn gewilde vestigingslocaties voor horeca, winkels en creatieve, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven. Stadshavens zorgen voor een waardestijging van het omringende vastgoed.

##### 6. Nederland scheepsbouwland

Voor elke vaarweg en elk soort transport ontwikkelde Nederland in de loop der eeuwen specifieke scheepstypen. Er zijn vele tientallen typen schepen en vele ondersoorten ontstaan. Doordat particulieren deze schepen wisten te behouden als charter-, woon- en recreatieschip heeft Nederland nu een unieke vloot van varend erfgoed die behoort tot de grootste en meest diverse ter wereld. Deze vloot bestaat nu nog uit zo'n 6000 schepen, waarvan er bijna 3000 zijn opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten.

##### 7. Havens en schepen zijn beeldbepalend

In Nederlandse havens wemelde het vroeger van de schepen, mensen en bedrijvigheid. Ook nu nog kunnen de maritieme ensembles van vaarwater, havens, pakhuizen en historische schepen het 'verhaal' vertellen van de groei en bloei van ons land en onze steden. Er zijn nu zo'n 30 mu-seum- of historische havens ontwikkeld in Nederland.

##### 8. Water is herontdekt

In de twintigste eeuw raakten veel vaarwegen hun transportfunctie kwijt. Steden keerden hun rug naar het water. In de eenentwintigste eeuw groeit de aandacht en waardering voor ecologie, duurzaamheid en waterbeheer weer. Waterrecreatie en wonen aan het water worden weer geliefd.

##### 9. Waardering voor water in de stad

In de twintigste eeuw werden vaarwegen nog gedempt of afgedamd. Inmiddels onderkennen gemeenten dat water, stadshavens en historische schepen bijdragen aan de beeldkwaliteit en aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, werken en recreëren.

#### 10. Maritiem erfgoed is present

De unieke vloot aan varende erfgoed wil bijdragen aan aantrekkelijke havens, vaarwegen en maritieme evenementen. De publieke waardering voor stadshavens en maritieme evenementen geeft aan dat de samenleving het varende erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwt.

#### Bedreigingen van het varende erfgoed

##### 1. Aantal ligplaatsen vermindert

Veel gemeenten proberen nog steeds om het aantal ligplaatsen te verminderen. Daardoor kunnen vooral de grotere historische schepen (schepen boven de 20 meter lengte) steeds moeilijker een ligplaats vinden.

##### 2. Historische schepen vertrekken

Het aantal grotere schepen dat naar het buitenland vertrekt of wordt verkocht stijgt al jaren. Inmiddels vertrekken jaarlijks ruim 100 historische schepen uit Nederland. Onze unieke varende erfgoedvloot wordt in rap tempo kleiner.

##### 3. Aantal passantenplekken vermindert

Historische schepen zijn vaak te groot voor jachthavens en te klein voor wachtplekken voor de huidige binnenvaart. Het aantal geschikte passanten-aanlegplaatsen voor deze schepen neemt al jaren af.

##### 4. Wel ligplaatsen bij evenementen, daarbuiten niet

Veel gemeenten willen wel ligplaatsen bieden aan historische schepen tijdens maritieme evenementen, maar daarbuiten niet. Dat heet profiteren.

##### 5. Fiscale voordelen voor onderhoud ontbreken

Voor onroerende monumenten regelt uitgebreide regelgeving fiscale voordelen voor onderhoud en restauratie. Doordat historische schepen roerend zijn en niet onroerend gelden deze voordelen niet voor het varende erfgoed.

##### 6. Fiscaal voordeel voor gebruik ingetrokken

Historische schepen mochten tot voor kort op laag-belaste brandstof varen. Dit fiscale voordeel is door de overheid ingetrokken.

##### 7. Toenemende eisen door wet- en regelgeving

Er worden op het gebied van verkeer, arbo, veiligheid en milieu steeds meer wetten en regels ontwikkeld (75% als gevolg van Europese regelgeving) die aanpassingen aan varende erfgoed verplicht stellen en die de cultuurhistorische waarde van het varende erfgoed aantasten of het gebruik ervan belemmeren.

##### 8. Vrijstellingen niet mogelijk

Vrijstellingen van belemmerende wet- en regelgeving en uitzonderingen en ontheffingen voor historische schepen zijn niet mogelijk zonder wettelijke erkenning van historische schepen als varende erfgoed.

##### 9. Onderhoud gaat achteruit

Door de jarenlange financiële en economische crisis bezuinigen veel eigenaren op het onderhoud aan hun historische schip. De kwaliteit van deze schepen gaat daardoor achteruit.

##### 10. Vakmanschap gaat achteruit

Door vergrijzing en ontgroening en een kleinere orderportefeuille gaat het ambachtelijke scheepsonderhoud achteruit. De ambachtelijke scheepsbouwvaardigheden en vaarvaardigheden moeten op peil blijven, om historische schepen ook in de toekomst verantwoord te kunnen onderhouden en ermee te varen.

#### Wensen voor het varende erfgoed

##### 1. Wettelijke erkenning

Varende erfgoed moet wettelijk erkend worden als onderdeel van het nationaal cultureel erfgoed.

##### 2. Wettelijke bescherming

Varende erfgoed moet wettelijke bescherming krijgen middels de Erfgoedwet en de Omgevingswet.

##### 3. Aanwijzen als monument

Varende erfgoed moet, net als onroerend erfgoed, als rijksmonument, provinciaal monument of gemeentelijk monument aangewezen kunnen worden. Door teboekstelling van historische schepen middels registratie in het Kadaster zijn deze schepen registergoederen geworden.

#### 4. Behoud voor Nederlandse havens

Het beleid moet faciliteren en bevorderen dat Nederlands varend erfgoed voor Nederlandse havens en vaarwegen behouden blijft.

#### 5. Onderdeel van ensembles

Varend erfgoed moet als essentieel onderdeel van maritieme erfgoedensembles aangewezen worden. Havensteden met historische havens, bruggen, vaarwegen, sluizen en scheepswerven zouden niet bestaan zonder historische schepen.

#### 6. Onderdeel van beschermde gezichten

Varend erfgoed moet opgenomen worden als onderdeel van beschermde dorps- en stadsgezichten die historische havens en vaarwegen bevatten.

#### 7. Cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen

Varend erfgoed moet opgenomen worden in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen en als zodanig ook opgenomen worden in de nieuwe Omgevingswet.

#### 8. Erfgoedmonitor en Erfgoedbalans

De kwaliteit en kwantiteit van het varend erfgoed moet opgenomen worden in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en het Nationaal Register Varende Monumenten zullen hierin opgenomen worden. Met behulp van het door de MCN en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ontwikkelde 'waardestellend kader' in het boek "Erfgoed dat beweegt!; Waardering van de Mobiele Collectie Nederland" wordt beschreven waarom het mobiel erfgoed het behouden waard is.

#### 9. Vrijstellingen

De Nederlandse overheid moet voor varend erfgoed de mogelijkheid scheppen voor vrijstellingen en uitzonderingsposities bij belemmerende wet- en regelgeving. De overheid moet rekening houden met het behoud van cultuurhistorische waarden van varend erfgoed bij wet- en regelgeving.

#### 10. Structureel overleg overheid met varend erfgoedsector

De overheid moet structureel overleg voeren met de vertegenwoordigende organisaties voor de sector varend erfgoed (MCN en FONV) om te bespreken hoe bovenstaande sterke kanten te behouden zijn, bedreigingen te keren zijn en wensen in te willigen zijn.

#### 4. Europese erkenning voor het belang van cultureel erfgoed

Voor de eerste keer in de geschiedenis heeft de Raad van Europa conclusies getrokken over de betekenis van cultureel erfgoed als strategische bron voor een duurzaam Europa. De Raad van Ministers vindt dat cultureel erfgoed een belangrijke en strategische bron is waar Europa in moet investeren om te komen tot duurzame groei op sociaal en economisch vlak. Zo kan erfgoed, zowel roerend als onroerend, dienen als drijfveer voor regionale ontwikkeling, het scheppen van banen en cultuurtoerisme. Door de economische crisis is er minder publieke financiering beschikbaar voor het behoud van cultureel erfgoed. Daarnaast zorgt ook de klimaatsverandering voor een groter risico op beschadiging en vernietiging van het erfgoed. Aangezien cultureel erfgoed een sterke transnationale rol vervult in Europa dienen de lidstaten en de Europese Commissie hun wetgeving beter te coördineren.

Al eerder, in 2000, adviseerde de Raad van Ministers van de Raad van Europa (in Recommendation 1486 over 'Maritime and fluvial cultural heritage') dat de lidstaten publieke en private eigenaren van historische vaartuigen moeten helpen en ondersteunen om hun schepen in werkende staat te houden.

#### 5. Tot slot

Als oudste behoudsorganisatie voor vaderlandse schepen met een cultuur historische achtergrond, weten we, middels de registratie van de schepen in ons Stamboek, welke moeite, welke hoeveelheid tijd, en welke hoeveelheid geld door de eigenaren van onze schepen wordt gestoken en sinds 1953 is gestoken in het behoud van deze vloot. Het zou deze Minister sieren het huidige wetsvoorstel daarop aan te passen.

Namens het bestuur van de SSRP

Groningen, 09-07—2014

Mr. Drs. P. M. J. Tolsma