



Stichting Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen
p/a: Het Scheepvaartmuseum Amsterdam
Postbus 15443, 1001 MK Amsterdam
e-mail: secr@fonv.nl
Telefoon secretariaat (tijdelijk): 0570 615 712
Postbank: 4303975
KvK Amsterdam: 41204950
Website: www.fonv.nl

Aan het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
p/a www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet

t.a.v. diegenen die verantwoordelijk zijn voor de tekst van de Erfgoedwet

datum
14 juli 2014

betreft
Reactie FONV op de concept-
tekst van de Erfgoedwet

Geachte dames en heren,

Binnen de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) is met teleurstelling, ja zelfs met verontwaardiging gereageerd op de concepttekst van de Erfgoedwet. Immers, reeds vanaf het MoMo-project (Modernisering van de Monumentenzorg – 2009/2010) heeft de FONV deelgenomen aan overleg over de toekomst van de monumentenzorg. Mede door het draagvlak dat sindsdien is ontstaan voor het principe het mobiel erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit te beschouwen en een wettelijke erkenning en bescherming te geven, hadden wij gehoopt (en verwacht) dat de concept wettekst dit principe zou bevatten. Niets is echter minder waar. In de concepttekst wordt met geen woord gerept over het mobiel erfgoed. Alleen in de Memorie van Toelichting (paragraaf 3.2) is één vage zin over het mobiel erfgoed opgenomen. Aan de grote belangstelling voor het mobiel erfgoed die in Nederland in de laatste decennia is ontstaan en nog steeds groeit, wordt geheel voorbij gegaan. Wij achten dit een gemiste kans. Wij roepen u nogmaals op de erkenning en bescherming van het mobiel erfgoed – waaronder het Varend Erfgoed – in de Erfgoedwet te regelen. In de bijlagen bij deze brief hebben wij een mogelijke wettekst opgenomen. Tevens hebben wij daar onze (20) motieven voor en onze (10) wensen over die erkenning en bescherming genoemd. Hierna volgt een samenvatting op hoofdlijnen.

Nederland is in het fantastische bezit van de grootste en mooiste vloot historische schepen ter wereld. Die vloot heeft een omvang van 8.000 á 10.000 schepen en staat, mede door zijn cultuurhistorische en economische waarden, (inter)nationaal in zeer hoog aanzien. Enkele honderden grote en kleinere behoudorganisaties zetten zich in voor het behoud en gebruik van deze schepen. Dat doen zij met hulp van duizenden vrijwilligers. De FONV is de koepelinstelling waarin zich thans veertien grotere behoudorganisaties hebben verenigd. Daardoor vertegenwoordigt de FONV een Nederlands Varend Erfgoed van circa 6.000 historische schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, klippers, tjalken, bedrijfsvaartuigen, zeilwherry's, reddingboten, kotters, akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen, botters, bakdekkers, zalmschouwen en scherpe jachten. Circa 3.000 van deze schepen zijn opgenomen in het Nationaal Register Varend Monumenten van de Federatie, circa 1.000 van deze schepen zijn in dat register aangemerkt als Varend Monument©.

Het Nederlands Varend Erfgoed heeft veel en grote cultuurhistorische waarden. Het Varend Erfgoed verwijst naar typisch Nederlandse eigenschappen, waaronder Nederland als Waterland met zijn rivieren, meren, kanalen en grachten, Nederland als Handel- en transportland met zijn watertransport, havensteden en stadshavens, Nederland als Scheepsbouwland met zijn grote en kleine scheepswerven. Deze eigenschappen zijn al eeuwenlang economische motoren van Nederland en hebben in hoge mate het Nederlands cultuurlandschap bepaald. Maritieme ensembles van vaarwegen, havens, pakhuizen en historische schepen vertellen het 'verhaal' van de groei en bloei van ons land en onze steden. Toch raakten in de tweede helft van de 20^e eeuw veel vaarwegen hun transportfunctie kwijt en keerden vele havensteden hun rug naar het water. Echter, in

het begin van de 21^e zorgden o.a. de sociaal-culturele waarden van het Nederlands Varend Erfgoed weer voor een omslag. Wonen en werken aan het water en waterrecreatie werden weer geliefd. Veel gemeenten gingen onderkennen dat water en stadshavens, in combinatie met historische schepen bijdragen aan de beeldkwaliteit en aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, te werken en te recreëren. Vaarwegen en (historische) stadshavens worden weer opengesteld. Intussen zijn zo'n 30 museum- of historische havens ontwikkeld.

Behalve de cultuurhistorische waarden zorgden ook de verwachtingen over de economische betekenis van het Varend Erfgoed voor de genoemde omslag. Exacte cijfers zijn niet bekend, onze (conservatieve) schattingen van de economische betekenis van de sector staan in onderstaande tabellen. Het ware zeer gewenst om nader onderzoek te doen naar deze cijfers.

Schatting economische betekenis van het Varend Erfgoed – gemiddelde uitgangspunten

Kenmerk	Recreatieschepen	Charterschepen
Aantal klassieke schepen	8.000	400
Gemiddelde lengte (m)	12,5	30
Vaardagen per schip per jaar	45	125
Aantal personen per schip (incl. personeel)	2,5	27
Huurprijs per schip per dag	n.v.t.	€ 1.050
Catering, boeking, schoonmaak (t.o.v. directe omzet)	n.v.t.	8,5%
Bestedingen aan de wal per persoon per dag	€ 30	€ 30
Onderhoud per schip per jaar	€ 2.500	€ 8.500
Zomer- en winterstalling per schip per jaar	€ 1.500	€ 3.000
Havengeld per meter per dag	€ 1	€ 1
Toeristenbelasting per persoon per dag	€ 1	€ 1
Minimumloon per jaar (incl. vakantiegeld en sociale lasten)	€ 25.200	
Arbeidsloon t.o.v. totale kosten	50%	

Schatting economische betekenis van het Varend Erfgoed - resultaten

Kenmerk	Recreatieschepen	Charterschepen
Huurprijs	n.v.t.	€ 52,5 mln
Catering, boeking, schoonmaak etc.	n.v.t.	€ 4,5 mln
Bestedingen aan de wal	€ 27,0 mln	€ 40,5 mln
Onderhoud	€ 20,0 mln	€ 3,4 mln
Zomer- en winterstalling	€ 12,0 mln	€ 1,2 mln
Havengeld	€ 4,5 mln	€ 1,5 mln
Toeristenbelasting	€ 0,9 mln	€ 1,4 mln
Economische betekenis per subsector	€ 64,4 mln	€ 105,0 mln
Economische betekenis totale sector	€ 169,4 mln	
Werkgelegenheid (fte) totale sector	3400	

In deze tabellen is binnen het Varend Erfgoed onderscheid gemaakt tussen recreatieschepen en charterschepen. Die charterschepen zijn voor een groot deel Varend Erfgoed. Uit de tabellen blijkt dat wij de economische betekenis van de gehele sector schatten we op een bedrag rond de € 170 mln.. Uitgaande van 50% materiaalkosten wordt de totale werkgelegenheid geschat op circa 3400 fte. Maar dit is nog lang niet alles! Hier komt de spin-off door nautische evenementen en waardeinstijgingen van onroerend goed nog bij.

Zo zijn er in 2014 ruim 160 nautische evenementen (allerlei races, havendagen, sloopstypedagen) georganiseerd. Bezoekersaantallen zijn niet bekend, maar het zijn er jaarlijks bij elkaar zeker enkele honderdduizenden. De jaarlijkse economische spin-off aan vervoer, eten en drinken, overnachtingen en andere aankopen bedraagt dan zeker enkele tientallen miljoenen euro's (160 evenementen x 5.000 bezoekers per evenement x € 50 per bezoeker = € 40 miljoen!).

Daarnaast blijken de woningen en gebouwen rond historische en museumhavens een waardeinstijging te krijgen die kan oplopen tot 20% van hun oorspronkelijke waarde. Dat is een belangrijke reden voor gemeenten om dergelijke havens te ontwikkelen. Om hoeveel woningen met welke

oorspronkelijke waarde het gaat, is ook niet exact bekend, maar ook hier is sprake van een grote economische spin-off, die kan oplopen tot honderden miljoenen euro's (bijvoorbeeld: 30 havens x 200 woningen per haven met een gemiddelde waarde van € 250.000 per woning x 20% = € 300 miljoen!).

Anderzijds kent het Varend Erfgoed ook een aantal bedreigingen. Het aantal ligplaatsen en passantenplekken neemt af, historische schepen worden verkocht naar het buitenland, (internationale) wet- en regelgeving eist aanpassingen waar historische schepen vaak niet aan kunnen voldoen. In tegenstelling tot onroerende monumenten ontbreken fiscale voordelen voor onderhoud, het enige fiscale voordeel dat tot voor kort nog bestond (rode olie) is ingetrokken, vrijstellingen van belemmerende wet- en regelgeving en ontheffingen ontbreken. Het onderhoud van de schepen en het vakmanschap daarvan gaat achteruit door de jarenlange economische crisis maar ook door de afname van het onderhouds'elan' bij schippers en vrijwilligers, mede veroorzaakt door de voortdurende weigering door de overheid om de waarden van het Varend Erfgoed te erkennen en te beschermen.

Kortom, het Varend Erfgoed is het vanuit cultureel, sociaal en economisch opzicht meer dan waard om wettelijk te worden erkend en beschermd. Ook het Varend Erfgoed omvat tal van "vervaardigde zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarden". In de bijlage bij deze brief geven we aan aan welke onderdelen wij daarbij denken. Zonder die wettelijke erkenning en bescherming gaan de thans nog hoge waarden achteruit en neemt de spin-off in de richting van de Nederlandse havensteden en stadshavens alsmede naar de gehele Nederlandse bevolking af.

Namens de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen,

J.M. Faber
(secretaris)

Bijlagen:

1. Nieuwe Erfgoedwet: Knelpunten en wensen Varend Erfgoed / 30 argumenten om het varend erfgoed te erkennen en beschermen
2. Mogelijkheden voor opnemen Varend Erfgoed in Erfgoedwet

Nieuwe Erfgoedwet: Knelpunten en wensen Varend Erfgoed

Erfgoedwet en Varend Erfgoed

Ten aanzien van maritiem erfgoed komt er meer duidelijkheid over wie er verantwoordelijk is voor het bergen van scheeps-archeologische vondsten. Verder bevat de voorlopige tekst van de nieuwe Erfgoedwet niets over het Varend Erfgoed. Alleen in de Memorie van Toelichting wordt het 'mobiel erfgoed' één keer genoemd. Hieronder volgt de passage uit de Memorie van Toelichting (blz. 10) over het mobiel erfgoed (onderstreping door FONV):

" 3.2 De criteria voor aanwijzing

In de Mw 1988 zijn de aanwijzingscriteria voor rijksmonumenten vervat in de omschrijving van het begrip monumenten. In deze omschrijving gaat het om "(vervaardigde) zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde". In de Wbc zijn de criteria opgenomen in het artikel over de aanwijzing op grond waarvan de Minister van OCW "roerende zaken van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die als onvervangbaar en onmisbaar behoren te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit" kan aanwijzen als beschermd voorwerp.

De afgelopen decennia is er een ontwikkeling geweest in het denken over de waarde van ons cultureel erfgoed. Naast een veelal door experts bepaalde (kunst- en architectuur)historische benadering, hebben in de samenleving met name de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de economische waarde van erfgoed, aan belang gewonnen. Zoals in de inleiding van deze memorie van toelichting reeds is geschetst, wordt de waarde van ons cultureel erfgoed in den brede in onze samenleving herkend en erkend en deze waardering reikt ook verder dan het cultureel erfgoed dat van overheidswege wordt beschermd. Ook in de private sfeer wordt cultureel erfgoed beschermd en gekoesterd, waarvan de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt gehouden, een goed voorbeeld is. 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."

Dit betekent voornamelijk dat de rijksoverheid niet van plan is om het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed wettelijk te erkennen en te beschermen via de nieuwe Erfgoedwet.

Adviezen over erkenning en bescherming mobiel erfgoed

Sinds 2007 adviseert de erfgoedsector de rijksoverheid om het mobiel erfgoed wettelijk te erkennen en beschermen:

Tijdens het project MoMo (Modernisering van de Monumentenzorg - 2009/2010) zijn vijf expertwerkgroepen ingesteld om het ministerie van OCW te adviseren over de verbetering van diverse aspecten van de erfgoedzorg. De Werkgroep Kwaliteitszorg heeft geconstateerd dat de samenleving aangeeft dat mobiel erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwd wordt en dat er groot draagvlak bestaat om mobiel erfgoed een vorm van wettelijke erkenning en bescherming te bieden. Omdat de Monumentenwet geen ruimte biedt voor roerend erfgoed deed de werkgroep de suggestie om de mogelijkheden van de Wet tot behoud van cultuurbezit (1984) verder te verkennen. Overigens pleit de werkgroep er eveneens voor dat cultuurhistorisch waardevolle objecten ingebracht en getoetst moeten worden via het instrumentarium van de Wet ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld via een Omgevingsvergunning.

De Federatie Instandhouding Monumenten (FIM), waarvan de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) lid zijn, 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 MCN 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.

30 Argumenten om het varend erfgoed te erkennen en beschermen

Voor het behouden en versterken van de 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 vissersdorpen 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 Varend 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 museum- of historische havens ontwikkeld in Nederland.

8. Water is herontdekt

In de twintigste eeuw raakten veel vaarwegen hun transportfunctie kwijt. Steden keerden hun ruggen naar het water. In de eenentwintigste eeuw groeit de aandacht en waardering voor eco-

gie, 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.

Voor het tegengaan van de 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 varend erfgoed

1. Wettelijke erkenning

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

2. Wettelijke bescherming

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

3. Aanwijzen als monument

Varend 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.

Mogelijkheden voor opnemen Varend Erfgoed in de Erfgoedwet

Voorstel FONV

De Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) vindt het belangrijk om de erkenning en bescherming van het varend erfgoed wettelijk te borgen. De FONV stelt aan de ministeries van OCW en I&M en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voor om de erkenning en bescherming van het varend erfgoed op te nemen in de nieuwe Erfgoedwet. Uitgangspunt daarbij is dat roerend, mobiel en onroerend erfgoed een gelijkwaardige positie moeten krijgen in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet zou het varend erfgoed moeten beschouwen als behorend tot het nationaal cultureel erfgoed. Varend erfgoedobjecten zijn roerende zaken van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die behoren te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit. Alleen het gegeven dat varend erfgoed mobiel en niet onroerend is, is onvoldoende rechtvaardiging om het niet te willen erkennen en beschermen.

Varend erfgoed opnemen in Erfgoedwet

Het varend erfgoed kan binnen de voorgestelde systematiek van de Erfgoedwet op de volgende drie wijzen erkenning en bescherming krijgen:

1. Aanwijzen als monument

De minister kan de bevoegdheid krijgen om, op verzoek van de eigenaren of behoudsorganisaties, varend erfgoedobjecten en ensembles van varend erfgoed en onroerend erfgoed aan te wijzen als rijksmonument of -complex en op te nemen in het Monumentenregister. De minister is eveneens bevoegd varend erfgoedobjecten en ensembles van varend erfgoed en onroerend erfgoed aan te wijzen als deel uitmakend van een rijksbeschermd dorps- of stadsgezicht. Ook provincies en gemeenten kunnen varend erfgoedobjecten en ensembles van varend erfgoed en onroerend erfgoed aanwijzen als provinciaal respectievelijk gemeentelijk monument en als deel uitmakend van een gemeentelijk beschermd gezicht. Varend erfgoed en varend erfgoedcomplexen, ensembles van varend erfgoed en onroerend erfgoed en varend erfgoed, opgenomen in beschermde stads- en dorpsgezichten, maken deel uit van de cultuurhistorische waarde beschreven in cultuurhistorische waardekaarten en in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen.

2. Aanwijzen als beschermde verzameling

Ten eerste kan de minister (delen van) het varend erfgoed (in verband met uitzonderlijke waarde en op aanvraag van eigenaren en behoudsorganisaties) dat is opgenomen in de inventarislijst 'Nationaal Register Mobiel Erfgoed, onderdeel Nationaal Register Varend Monumenten', na advies van de Raad voor Cultuur, aanwijzen als een beschermde verzameling van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die hetzij als zodanig, hetzij door een of meer van de roerende zaken die er een wezenlijk onderdeel van uitmaken, als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit. Van delen van het varend erfgoed opgenomen in deze inventarislijst zijn nagenoeg geen andere gelijke of gelijksoortige objecten in goede staat in Nederland aanwezig, of zij zijn onmisbaar vanwege hun symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie. De cultuurhistorische waarde van de varend erfgoedobjecten in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, onderdeel Nationaal Register Varend Monumenten wordt beschreven volgens het waardestellend kader dat is ontwikkeld door het Instituut Collectie Nederland (nu ondergebracht bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) en de Stichting Mobiele Collectie Nederland en de collectie wordt gewaardeerd volgens de stappen van de Museale Weegschaal, die ontwikkeld is door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Die delen van de varend erfgoedcollectie die deel uitmaken van deze beschermde verzameling zijn beschermde voorwerpen. Uitvoering door vervreemding naar het buitenland zou slechts dan mogelijk zijn met toestemming van de minister. Het hinderen van particuliere eigenaren in hun eigendomsrecht is een verregaande beperking, waarvoor binnen de FONV geen unaniem draagvlak bestaat.

De Erfgoedinspectie inspecteert de specifiek aangewezen objecten en (delen van) de varend erfgoedcollectie van nationaal belang, die worden beschermd via de (beschermdede verzameling uit de) inventarislijst Nationaal Register Mobiel Erfgoed, onderdeel Nationaal Register Varende Monumenten. Daartoe neemt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de inventarislijst Nationaal Register Mobiel Erfgoed, onderdeel Nationaal Register Varende Monumenten op in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans.

De Erfgoedinspectie ziet toe op de naleving van de Erfgoedwet ten aanzien van varend erfgoed, registreert meldingen, signalen en knelpunten en kan zo nodig onderzoek doen.

3. Kapstokartikel: mogelijkheid voor afwijking door middel van uitzonderingsmaatregel

De mogelijkheden om (delen van het) varend erfgoed aan te wijzen als monument of als beschermde verzameling zouden weliswaar een eerste stap voorwaarts kunnen zijn, voor die schepen die aangewezen worden. Voor de bescherming van de gehele sector varend erfgoed tegen belemmerende wet- en regelgeving kan de mogelijkheid van een 'kapstokartikel' soelaas bieden.

Het varend erfgoed ondervindt in toenemende mate belemmeringen als gevolg van toegenomen wet- en regelgeving. Deze wordt ontwikkeld voor andere situaties (bijvoorbeeld voor de beroepsvaart, arbo of milieu), maar is ook verplichtend voor (delen van) het varend erfgoed. Door het ontbreken van een wettelijke geborgde erkenning en bescherming van het varend erfgoed kunnen nu geen vrijstellingen worden verleend aan het varend erfgoed. Dit is een onwenselijke situatie.

Daartoe zou het volgende artikel toegevoegd kunnen worden aan de Erfgoedwet: "Het is onwenselijk dat het behoud en gebruik van varend erfgoed wordt belemmerd of kan worden belemmerd door wet- en regelgeving, die niet een directe toepassing op het varend erfgoed beoogt." In de Memorie van Toelichting kan dit artikel als volgt worden beargumenteerd: "De Nederlandse regelgeving voor de binnenscheepvaart op het gebied van verkeer, arbo, veiligheid en milieu, die voor 75% zijn oorsprong vindt in Europese regelgeving, wordt veelal ontwikkeld zonder rekening te houden met de cultuurhistorische waarde van het Nederlandse varend erfgoed. Deze regelgeving kan het uiterlijk van het varend erfgoed aantasten en het behoud en gebruik van het varend erfgoed belemmeren en zelfs onmogelijk maken. De overheid ziet erop toe dat bij de ontwikkeling van wet- en regelgeving rekening gehouden wordt met de gevolgen hiervan voor het varend erfgoed. Indien regelgeving leidt of kan leiden tot aantasting van het uiterlijk van het varend erfgoed of tot belemmeringen van het behoud en gebruik van varend erfgoed spant de overheid zich in om door middel van een uitzonderingsmaatregel vrijstellingen te kunnen verlenen aan het varend erfgoed."