

CONCEPT

Varend erfgoed en Omgevingswet

Zienswijze ontwerp Omgevingsbesluit



Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Vereniging voor beroepschartervaart (BBZ)
Mobiel Erfgoed Centrum (MEC)
Commissie Wet- en Regelgeving (olv. FVEN)
Werkgroep Havens en Ligplaatsen (olv. LVBHB)

De nieuwe Omgevingswet zal een bundeling en vereenvoudiging vormen van het bestaande omgevingsrecht. De wet is echter zeer uitgebreid en complex en het omgevingsrecht kent zoveel aspecten dat de kans daarbij ontstaat dat de wet ongewenste gevolgen heeft voor aspecten die een bijzondere plaats innemen in de ruimtelijke ordening. Mobiel erfgoed, en voor deze zienswijze in het bijzonder varend erfgoed, is zo'n bijzonder aspect binnen de ruimtelijke ordening.

Nederland heeft als waterland en handelsnatie een lange geschiedenis op het gebied van de scheepvaart en deze geschiedenis heeft het aanzicht van Nederland voor een belangrijk deel bepaald. In veel steden is dit nog steeds zichtbaar en rondom bijvoorbeeld oude havengebieden, kanalen of sluisen zijn maritieme ensembles ontstaan van historische gebouwen, kunstwerken en varend erfgoed. De waarde hiervan wordt zowel plaatselijk als landelijk breed erkend en heeft een hoge waardering van het publiek.

Het varend erfgoed neemt in deze maritieme ensembles een bijzonder positie in. Het verandert, anders dan de meeste objecten in de gebouwde omgeving, regelmatig van plaats. Dat vereist dat in de wetgeving daarmee rekening wordt gehouden. Een belangrijk onderdeel van het behoud van varend erfgoed is dat het wordt gebruikt, waardoor ook het immateriële deel van dit cultureel erfgoed wordt bewaard en aan nieuwe generaties wordt overgegeven. Maar daarbij zijn de financiële en technische mogelijkheden om het object aan te passen aan de eisen van de huidige tijd beperkt of vanuit het oogpunt van originaliteit ongewenst. Dat vereist dat het mogelijk is om daarvoor uitzonderingen te maken.

In de Omgevingswet is veel aandacht voor rijksmonumenten en cultureel erfgoed, maar mobiel erfgoed ontbreekt in de wet. Vanuit eerdere wetgeving is bekend dat regelingen onbedoelde effecten kunnen hebben voor mobiel erfgoed en dat dit het behoud ervan ernstig in de weg kan staan.

Deze zienswijze pleit er daarom voor om mobiel erfgoed op te nemen in de Omgevingswet en in overleg met behoudsorganisaties mogelijke knelpunten op te lossen, zodat onbedoelde effecten die het behoud van het mobiele erfgoed verhinderen voorkomen worden.



Museumhaven Gouda

Aanbevelingen:

1. Neem mobiel erfgoed, waaronder varend erfgoed, en maritieme ensembles op in de Omgevingswet;
2. Neem een verwijzing op naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties over mobiel erfgoed;
3. Neem de mogelijkheid van uitzonderingen voor mobiel erfgoed op in de Omgevingswet;
4. Inventariseer de knelpunten voor mobiel erfgoed in de voorgenomen Omgevingswet;
5. Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties.

Toelichting aanbevelingen

1. Neem varend erfgoed en maritieme ensembles op in de Omgevingswet:

In het ontwerp Omgevingsbesluit wordt uitgebreid rekening gehouden met rijksmonumenten en cultureel erfgoed. In de uitvoeringspraktijk wordt mobiel erfgoed en in het kader van deze zienswijze specifiek varend erfgoed en maritieme ensembles worden, mede door onbekendheid hiermee, makkelijk over het hoofd gezien. Gezien het belang van het behoud van varend erfgoed en de waarde van maritieme ensembles waar dit mobiele erfgoed onderdeel van uitmaakt verdient het aanbeveling mobiel erfgoed en maritieme ensembles in de Omgevingswet op te nemen.

2. Neem een verwijzing op naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties over mobiel erfgoed:

In het ontwerp Omgevingsbesluit staat op pagina 90 een verwijzing naar het verdrag van Grenada en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de procedure. Dit heeft betrekking op de bewustmaking van het publiek van de waarde van het behoud van het architectonische erfgoed. Op dezelfde wijze zou in de Omgevingswet een verwijzing naar de Erfgoedwet en de daarbij behorende moties 34 109 op het gebied van mobiel erfgoed moeten worden opgenomen.

3. Neem de mogelijkheid van uitzonderingen voor mobiel erfgoed op in de Omgevingswet:

Met de verwijzing naar de Erfgoedwet zou concreet moeten worden benoemd dat uit het oogpunt van behoud van het mobiele erfgoed, er binnen het kader van de Omgevingswet uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor mobiel erfgoed, met name (maar niet uitsluitend) op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden of veiligheid. Met de uitzonderingen moet voorkomen worden dat het bezit en onderhoud van mobiel erfgoed zal worden belemmerd.

4. Inventariseer de knelpunten voor mobiel erfgoed in de voorgenomen Omgevingswet:

De Omgevingswet is uitgebreid en complex. Een onderwerp als mobiel erfgoed en in het kader van deze zienswijze specifiek varend erfgoed en maritieme ensembles worden, mede door onbekendheid hiermee, makkelijk over het hoofd gezien.

Bij de uitvoering van de Omgevingswet wordt er veelal van uitgegaan dat een object in plaats bepaald is. Bij varende woonschepen is dat niet het geval, waardoor er op dit terrein knelpunten kunnen ontstaan.

Veel milieumaatregelen gaan uit van nieuwe objecten of objecten die kunnen worden aangepast aan nieuwe regelgeving. Voor mobiel erfgoed is dat vaak niet het geval.

Volgens de moties bij de erfgoedwet moet de Minister van OCW in regelgeving die het bezit en onderhoud van mobiel erfgoed belemmeren daar waar mogelijk oplossen en bevorderen dat de belangen van bezitters van mobiel erfgoed in de toekomst meegewogen worden bij kabinetsbeslissingen.

Om te voorkomen dat de uitvoering van de Omgevingswet onbedoeld leidt tot nadelige effecten voor varend erfgoed zal het ontwerp van de wet daarop moeten worden getoetst.

5. Maak gebruik van de kennis van de behoudsorganisaties:

Behoudsorganisaties delen hun kennis graag om te komen tot een Omgevingswet die recht doet aan het behoud van het waardevolle Nederlandse varend erfgoed.

Deze zienswijze wordt ingediend namens de belangrijkste organisaties voor het behoud van varend erfgoed, de beroeps-chartervaart en mobiel erfgoed.

Bijlage I

Varend erfgoed

Nederland heeft de grootste collectie van varend erfgoed ter wereld, wat een toonbeeld is van de belangrijke rol die de scheepvaart heeft gehad in de economische ontwikkeling van ons waterrijke land.

Volgens de [Erfgoedmonitor](#) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn er in Nederland zo'n 6.000 historische schepen. De helft daarvan bevindt zich in varende staat. Hiermee wordt bedoeld dat de schepen zich kunnen voortbewegen zoals dat oorspronkelijk het geval was. Het zijn naast pleziervaartuigen (1.000) voormalige bedrijfsvaartuigen waarvan een groot deel bestaat uit vrachtschepen (ca. 2.400), sleepboten (1.400) en vissersschepen (800), maar ook een aantal passagiersschepen. In het Register Varend Erfgoed Nederland staan 3.000 schepen geregistreerd. Daarnaast bestaat er een groot aantal schepen die (nog) geen varend erfgoed status hebben, maar wel een historische oorsprong hebben. Ook deze schepen vertegenwoordigen een deel van de historie van de bedrijfsvaartuigen in Nederland. In de meeste gevallen zijn het particulieren die veel tijd en geld steken in het restaureren, ombouwen en onderhouden van de schepen. In vrijwel alle gevallen gebeurt dit zonder dat er overheidsgeld mee is gemoeid.

Zo'n 430 historische schepen zijn in de vaart als charterschip en varen commercieel met betalende passagiers aan boord. Het overgrote deel van de schepen is echter in particulier eigendom en een groot aantal wordt door de eigenaren bewoond, als middel om deze historische schepen in stand te kunnen houden (behoud door gebruik), conform het rijksbeleid voor cultureel erfgoed.



Erfgoedmanifestatie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB) 2014 in Den Helder

Behoud door gebruik

Om beheer en onderhoud financieel en qua tijd mogelijk te maken is het voor de eigenaren noodzakelijk om aan boord te wonen of de schepen een andere gebruiksfunctie te geven. Kleinere schepen worden gebruikt als pleziervaartuig, maar grotere schepen vanaf ca. 16 à 18 tot meer dan 40 meter moeten worden bewoond om het behoud mogelijk te maken. In de gewijzigde Woningwet is verduidelijkt dat varende schepen waarop wordt gewoond niet onder de woningwet vallen. Ook in de Omgevingswet zou duidelijk moeten zijn dat deze schepen als onderdeel van een maritiem ensemble (een historische- of erfgoedhaven) niet onder deze regeling vallen of een bijzondere positie innemen waarvoor uitzonderingen kunnen worden gemaakt. Als deze schepen niet kunnen worden bewoond of het bewonen ervan veel extra tijd en kosten met zich meebrengt door regelgeving zullen deze schepen niet meer behouden kunnen worden of naar het buitenland worden verkocht waardoor ze verloren gaan voor het Nederlandse erfgoed. Nu al worden er 100 historische schepen per jaar naar het buitenland verkocht, waardoor er lege plekken ontstaan in historische stadshavens en het karakteristieke beeld en de ruimtelijke kwaliteit gevaar loopt.



Sail Amsterdam

Varend houden van mobiel erfgoed

Met de varende woonschepen wordt nog steeds gevaren op de Nederlandse en Europese waterwegen. Het Nederlandse varend erfgoed neemt daarmee een unieke plek in, het maakt het varend erfgoed zichtbaar voor het publiek en het brengt leven en verandering in historische havens. Elk jaar varen er honderden van deze schepen naar evenementen voor historische schepen. Behalve het 5-jarige Sail Amsterdam (in bezoekersaantallen veruit het grootste evenement in Nederland) zijn er jaarlijks vele tientallen evenementen door het hele land waar het publiek kan genieten van deze schepen en van de activiteiten die daaromheen worden georganiseerd. De jaarlijkse erfgoedmanifestatie van de Landelijke vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (de LVBHB) trekt jaarlijks ca. 200 schepen uit het hele land. Nautische evenementen kunnen rekenen op vele tienduizenden bezoekers en een hoge publiekswaardering. Dit geldt niet alleen voor evenementen als Sail Amsterdam en DelfSail maar ook voor 'kleinere' zoals bijvoorbeeld de erfgoedmanifestatie in Musselkanaal (2015; 70.000 bezoekers) en VreeswijkVolVaart (2016; 50.000 bezoekers).



Varend woonschip De Trouwe Hulp uit Delfshaven tijdens de Bietentocht 2014

Havens en ligplaatsen

Nederland heeft 40 historische- of museumhavens met historische schepen. Deze havens leveren een belangrijke bijdrage aan de historische sfeer van de binnensteden. Uit onderzoek* is gebleken dat de aanwezigheid van deze schepen in de binnensteden de economische waarde van het vastgoed in de omgeving verhoogt en de economische activiteiten, b.v. horeca, vergroot. Herhaaldelijk blijkt uit onderzoek (bv. van Atlas voor Gemeenten - 2011, 2013 en 2015) dat de nabijheid van cultureel erfgoed de huizenprijzen doet stijgen en dat monumentale steden zich beter ontwikkelen dan steden met weinig erfgoed.

Er is door heel Nederland een netwerk van permanente, tijdelijke en passantenplaatsen voor deze schepen (zie <http://ligplekkenonderweg.lvbhb.nl/>) waardoor het mogelijk is door heel Nederland te varen.

In een deel van Nederland bestaat de Schepencarrousel. De schepencarrousel is een systeem waarbinnen historische schepen (zoals sleepboten, vrachtschepen en zeilschepen) uitgewisseld worden tussen verschillende ligplaatsen. De schepen liggen voor een korte periode (3-6 maanden) op een ligplaats. Op de ligplaats presenteren de schepen en schippers het verhaal van het schip en de cultuurhistorie van de scheepvaart.

Veel van de varende woonschepen hebben een vaste (winter-) ligplaats, maar een niet te verwaarlozen aantal heeft geen vaste ligplaats.

* o.a. van Luttk en Zijlstra (1997) 'Woongenot heeft een prijs; Het waardeverhogend effect van een groene en waterrijke omgeving op de huizenprijs', of Platform31 (2013) 'Cultureel erfgoed op waarde geschat; Economische waardering, verevening en erfgoedbeleid'

Contactpersonen

Landelijke Vereniging tot Behoud van het
Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Roel Bosch, voorzitter werkgroep Havens & Ligplaatsen
roelbosch@ms-panta-rhei.nl
06 521 999 83

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN)
Martine van Lier, vicevoorzitter FVEN
martine.v.liet@gmail.com
06 4042 7576

Ondertekening

Namens de indieners
Rolf van der Mark, voorzitter LVBHB

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Rolf van der Mark', written over a horizontal line.