



OMMELANDERVAART

**Een verkenning van de mogelijkheden
voor de terugkeer van het
historisch bedrijfsvaartuig
in het Groninger landschap.**

Waarom dit stuk?

De afgelopen jaren is er een sterk groeiende belangstelling ontstaan voor historische schepen, zowel bij publiek als bij de overheid. De bruine (charter) vloot als ook De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig hebben hieraan een belangrijke bijdrage geleverd. Op verschillende plaatsen in Nederland zijn inmiddels museumhavens ingericht. (Coevoerden, Gouda, Tilburg, etc.)*

Het is duidelijk merkbaar dat in het algemeen cultuur-historisch en industrieel erfgoed sterk aan belangstelling wint (denk aan druk bezochte molen-, haven- en monumentendagen).

De situatie in de provincie Groningen

De provincie Groningen kende en kent een zeer uitgebreid stelsel van vaarwegen. In het verleden (tot ± 1960) werden deze zo druk bevaren dat filevorming geen uitzondering was. Bijna elk dorp had zijn eigen binnenhaventje; straatnamen en "vijvertjes" herinneren hier nog aan. Vrijwel al het transport ging over het water. De scheepvaart speelde een sleutelrol bij de agrarische en industriële ontwikkeling van het Ommeland. De opkomst van de trein en later de vrachtwagen brachten de ommekeer. De scheepvaart verdween. Evenals de schepen. Ze werden gesloopt of omgebouwd tot woonboot.

De kentering kwam in de jaren '70. De laatste originele schepen werden gerestaureerd en woonboten weer terug verbouwd tot authentieke binnenvaartschepen. Helaas verdwenen in de jaren '80 en '90 veel fraaie schepen naar nieuwe eigenaren in Duitsland, Engeland of Frankrijk. En toch zijn er met name in de stad Groningen een aantal overgebleven.

Het idee

Geef een aantal van die schepen de ruimte om weer door het Groninger land te varen om voor een bepaalde tijd op verschillende locaties af te kunnen meren.

* Zie bijlage **museumhavens in Nederland**

Locaties

Een schip meert men mijns inziens af op plaatsen waar dat nautisch en sociaal niet bezwaarlijk is, of daar waar vroeger altijd schepen hebben gelegen. (bv. bij bruggen, sluizen, laad/loswallen)

Er zijn wellicht ook particulieren, bedrijven of verenigingen (bv. jachthavens) die het uit veiligheids- of beveiligingsoverwegingen plezierig vinden als er bijvoorbeeld 's winters een schip aan zijn/haar terrein ligt afgemeerd.

Een locatie zal voor de schipper echter ook aantrekkelijk moeten zijn. Water en stroom zijn belangrijke voorzieningen. Het geronk van een generator is voor niemand aantrekkelijk. Maar met 100 meter slang of stroomkabel is er meestal wel een oplossing te vinden.

Regulering

Een korte rondgang langs enkele eigenaren van historische schepen heeft mij geleerd dat elke schipper zo zijn eigen wensen en omstandigheden kent als het gaat om een (tijdelijke) ligplaats buiten de stad. Daarbij komt dat slechts weinigen de kleinere vaarwegen (Damsterdiep, Boterdiep^{*}) nog kunnen bereiken, in verband met diepgang en doorvaart-hoogte. Mijn conclusie is derhalve dat het geen zin heeft een algemene regeling voor historische schepen te treffen, maar per schip te bekijken òf en wat de mogelijkheden zijn in een bepaalde gemeente.

Voorwaarde

Als voorwaarde voor een historisch schip zou men kunnen stellen dat deze ingeschreven moet staan bij het *Nationaal Register Varende Monumenten*.

Namens de Sectie Varende Monumenten van de *Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen* (FONV) worden gedetailleerde schouwingen uitgevoerd door de behoudsorganisatie die zich richt op het betreffende type schip, bijvoorbeeld de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) voor historische binnenvaartschepen. Na schouwing wordt een schip ingedeeld in een categorie die de mate van authenticiteit bepaalt.

De Stichting Service en Advies Bureau Industrieel Erfgoed Nederland (STABIEN) toetst en bewaakt de onafhankelijkheid van het Register en de hantering van de criteria.

Afspraken

Ik denk dat met heldere afspraken tussen schipper en de betreffende (overheids)instantie onduidelijkheid en ongewenste situaties eenvoudig uit te bannen zijn. Zeker als deze gecombineerd worden met een proefperiode. Afspraken zouden betrekking kunnen hebben op walgebruik, staat van onderhoud, kleine onderhoudswerkzaamheden, etc.

* zie bijlage **kleinere vaarwegen in Groningen**

Tot slot

Het moge duidelijk zijn dat het niet de bedoeling is vaste ligplaatsen en bijbehorende rechten voor bepaalde schepen te creëren. Daarvoor kent elke gemeente een woonbotenbeleid met bijbehorende wachtlijsten. De *Vereniging van Nederlandse Gemeenten* (VNG) heeft een duidelijk onderscheid gemaakt tussen historische schepen en woonboten, getuige het boekje *'Behouden Vaart - gemeentelijk beleid en varende monumenten'* dat zij heeft uitgegeven. Hierin wordt gesteld onder de paragraaf *'De rol van gemeentebesturen'*: *"Gemeentebesturen kunnen zich op veel manieren inzetten voor de positieverbetering van de in Nederland varende monumenten..."*

...Voor veel meer gemeenten geldt dat de scheepvaart nauw verbonden is met hun verleden. Als het er dus omgaat de scheepvaart opnieuw in het stads- of dorpsbeeld te integreren, zijn met name de gemeenten aan zet. Hoewel ook andere overheden in dit verband een zekere rol niet kan worden ontzegd, ligt het voor de hand dat de gemeenten hier het voortouw hebben. Enkele gemeenten voeren reeds een scheepsvriendelijk(er) beleid. De realisering van ligplaatsen op historische plekken, al dan niet met aangepaste tarieven, is slechts één van de mogelijkheden die gemeenten daarbij ten dienste staan." (pag. 15/16)

Dirk van Driel

Onderdendam, 15 augustus 2001

Met dank aan: VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten)
FONV (Cees Dekker, Henk Brunt) www.fonv.nl
Noordelijk Scheepvaartmuseum (Eddie Douma)

Bijlagen

- Overzicht "Kleinere vaarwegen in Groningen"
- Bijvoorbeeld: de M.S. Gudrun
- VNG uitgave "Behouden Vaart" (inleiding, hoofdstukken 3 en 4)
- Informatie Nationaal Register Varende Monumenten (FONV)
- Museumhavens voor Varende Monumenten in Nederland

Bijlage

Kleinere vaarwegen in de provincie Groningen

Vaarwegen bevaarbaar voor schepen met een maximale doorvaarthoogte van 2,5 tot 3 meter en een diepgang van 1 meter tot 1 meter 20.

(bijvoorbeeld een Tjalk, Bolschip, Steilsteven of Aak van zo'n 20 tot 24 meter lengte, kan, met gestreken mast, deze vaarwegen in principe nog bevaren)

Boterdiep (Bedum, Loppersum, Eemsmond)
Husingo kanaal (De Marne)
Kromme Raken (De Marne)
Pieterbuurster Maar (De Marne)
Mensingeweerster Loopdiep (De Marne/Winsum)
Rasquerder Maar (Winsum)
Winsumerdiep (Winsum/Bedum)
Aduarderdiep (Winsum/Zuidhorn)
Warffumer Maar (Eemsmond)
Usquerder Maar (Eemsmond)
Uithuizermeedster Maar (Eemsmond)
Kommerzijlster Rijt (Zuidhorn)
Munnekezijlster Ried (Zuidhorn)
Lauwers Zijldiep (Zuidhorn)
Wolddiep (Grootegast)
Hoendiep (Leek, Zuidhorn)
Leeksterhoofddiep (Leek)
Westerwiltwerder Maar (Loppersum)
Damsterdiep (Ten Boer, Loppersum, Appingedam)
Slochterdiep (Slochteren)
Drentse Diep (Haren/Hoogezand-Sappemeer)
Termunterzijldiep (Scheemda/Delfzijl)
A.G. Wildervanck Kanaal (Veendam)
Oosterdiep (Veendam)
Kielsterdiep (Hoogezand-Sappemeer)
Pekeler Hoofddiep (Pekela)
Pekel Aa (Pekela)
Westerwoldse Aa (Reiderland/Bellingwedde)
Stadskanaal (Stadskanaal)
Musselkanaal (Stadskanaal)
Ter Apelkanaal (Vlagtwedde)
Ruiten Aa kanaal (Vlagtwedde)

Bijlage

Bijvoorbeeld: de M.S. Gudrun (lengte 22,18m; breedte 4,38m; diepgang 1,00m)



De **Gudrun** is een binnenvaartschip van het type **Luxe Motor** en behoort tot de eerste Motor Schepen (M.S.). Het is gebouwd in **1923** in **Hoogezand**, bij de al lang niet meer bestaande werf van H. Kroes, als een **60-tons*** scheepje. Dit betekende dat het bij uitstek geschikt was voor vrijwel alle Groninger vaarwegen van die tijd. Van dit type in deze maat (gangbaar voor Motorschepen was 120 tot 250 ton) is dit vrijwel zeker het laatst overgebleven authentieke exemplaar van Groninger origine. Ik nam het schip in 1989 over van een oude schipper die er zijn brood nog mee verdiend had en het verkeerde nog in originele staat. Ik heb het schip grondig gerestaureerd en nauwelijks concessies aan de authenticiteit gedaan.

Alle in de bijlage "Kleinere vaarwegen in Groningen" genoemde wateren zijn voor de Gudrun in principe nog bevaarbaar.

* aanduiding van het laadvermogen (tonnenmaat; 1 ton is 1000 kg)

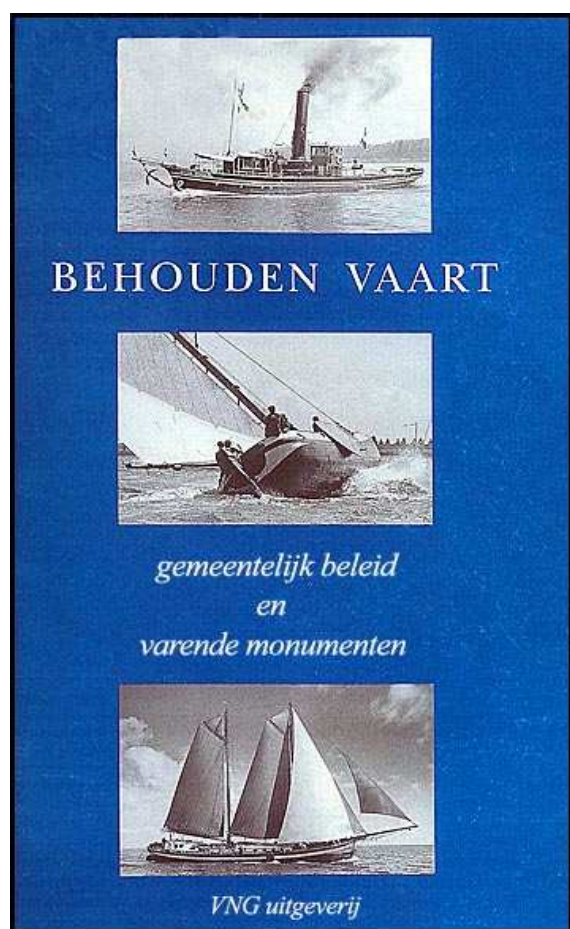
We hebben met het schip tal van activiteiten ondernomen:

- als decor voor een **videoclip** van de Amerikaanse popgroep "**Lemonheads**" die door MTV wereldwijd is vertoond en zo af en toe nog steeds vertoond wordt (1992)
- deelname aan de **Reünie** van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (**Harlingen, 1994**)
- als varend decorstuk met 8 acteurs tijdens "**A Star is Born**", 21 voorstellingen (Groningen 1996)
- Met Shantykoor aan boord als varend voorprogramma voor het Vuurwerk van **Gronings Ontzet** (Groningen 28 augustus 1997)
- **Open Monumentendag 2000**, als één van de zes geselecteerde schepen in de stad **Groningen**. Het landelijke thema dat jaar was "Nederland Waterstaat"
- **Open Monumentendag 2002**, in **Onderdendam**, gemeente Bedum. Het landelijke thema dat jaar was "Koopmansgeest, monumenten van de handel"

Bijlage

Behouden Vaart: inleiding, hoofdstukken 3 en 4

uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten



Varende monumenten is een praktijkboek waarin de gemeentelijk bestuurder en ambtenaar attent gemaakt worden op de noodzaak en mogelijkheden op het gebied van het behoud van het varende erfgoed. Het boek bevat, naast een beschrijving van de historische schepen en de verschillende behoudsorganisaties in Nederland, bruikbare suggesties om een gemeentelijk beleid op het terrein van bescherming en financiële ondersteuning van restauraties en onderhoud van varende monumenten voor te bereiden

VNG Uitgeverij 's Gravenhage
ISBN 90 322 2679 7

Inleiding

Doel van deze uitgave

De rol van de overheid en – zo blijkt uit de praktijk – met name die van de gemeentelijke overheid bij het behoud van historische schepen wordt ieder jaar groter. Blevens kansen daartoe gedurende lange tijd onbenut, op dit moment beschikken een aantal gemeenten over voorzieningen in het kader van behoud van varende monumenten, zoals museumhavens, ligplaatsen en dergelijke, of zijn bezig deze te realiseren. Andere gemeenten besloten over te gaan tot het formeel beschermen van varende monumenten door ze op een gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen. Een financiële regeling tot ondersteuning van restauratie en onderhoud van varende monumenten is weliswaar nog niet tot stand gebracht, maar de gedachte daaraan wint terrein. Van een enkele gemeente is bekend dat deze de stadsvernieuwingsfondsen mede ten goede laat komen aan varende monumenten.

Naast een formele bescherming en financiële ondersteuning van restauratie en onderhoud van historische schepen, bestaan er andere manieren waarop overheden aan het behoud van het varende erfgoed kunnen bijdragen. **In de praktijk blijkt echter dat in veel regelingen het bestaan van historische schepen en hun eigenaren en bewoners onvoldoende wordt onderkend. Dit ondanks het feit dat er historische schepen bedrijfsmatig in de vaart zijn of als woonruimte voor hun eigenaren dienen.**

Met deze publicatie wordt allereerst getracht de gemeentelijke bestuurders en hun medewerkers attent te maken op de mogelijkheden voor het behoud van varende monumenten. In de uitgave worden ook ideeën aangedragen en vragen gesteld die tot bestuurlijke discussies aanleiding kunnen geven. Dat deze publicatie ook van belang kan zijn voor anderen, zoals de organisaties die zich inzetten voor het behoud van historische schepen of geïnteresseerde particulieren, spreekt voor zich.

Monumentenzorg voor schepen?

Het is opmerkelijk dat een land dat in hoge mate verbonden is met het water, en waarin transport over water enkele eeuwen lang van essentieel belang is geweest, relatief weinig aandacht heeft besteed aan de bescherming van zijn historisch waardevolle vaartuigen. Molens en orgels kregen die erkenning wel, de schepen niet. Dit betreft zowel de rijks-, de provinciale als de gemeentelijke bemoeienis. **Meer en meer groeit echter in bestuurlijk Nederland het besef dat niet lijdzaam kan worden toegezien hoe het bestand van historische schepen kleiner wordt.**

Sinds enkele decennia trekt met name een aantal behoudsorganisaties en musea zich het lot van de verdwijnende vloot aan. De overheid leek een wat afwachtende houding te hebben aangenomen. Weliswaar werden incidenteel initiatieven op lokaal niveau ontplooid op het gebied van de aanleg van museumhavens en dergelijke, maar de discussie over de bescherming van afzonderlijke schepen is de laatste paar jaar pas op gang gekomen.

Niet alleen wordt de wens sterker om de in ons land aanwezige varende monumenten als historisch en cultureel erfgoed voor de toekomst te behouden, ook wint de overtuiging terrein dat deze schepen een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan het landschap en het stads- of dorpsbeeld. Toch heeft de rijksoverheid, die op grond van de Monumentenwet 1988 wel scheepswrâkken kan beschermen, het niet aangedurfd in die wet tevens de mogelijkheid op te nemen om tot het plaatsen van schépen op de rijksmonumentenlijst over te gaan.

Enkele gemeenten hebben daarom, gebruikmakend van de mogelijkheden die de eigen monumentenverordening biedt, stappen ondernomen om schepen op hun monumentenlijst te plaatsen. De gemeenten Gouda en Haarlem waren hiermee de eersten. De formele bescherming van historische schepen is geen doel op zich, maar een middel om tot scheepsbehoud te komen. Er zijn nog andere middelen die dit doel ondersteunen. Deze komen in het vierde hoofdstuk aan de orde.

Historische schepen in Nederland

Nederland kent een rijke historie waar het zijn scheepvaart betreft. Spreekt de zeevaart wellicht het meest tot de verbeelding, niet vergeten mag worden dat in het waterrijke Nederland ook de binnenvaart en de visserij tot voor kort van zeer groot belang is geweest. De scheepvaart neemt om voor de hand liggende redenen niet meer die plaats in het dagelijks leven in die zij eeuwenlang heeft gehad. Zo is de visserij op het IJsselmeer een stille dood gestorven. In verband met de door de EG opgelegde beperkingen ten aanzien van de zeevisserij heeft de Nederlandse vissersvloot belangrijk aan grootte ingeboet. Daarnaast heeft de scheepvaart op het gebied van het personenvervoer – de toeristische vaart daargelaten – haar betekenis verloren.

Dit alles neemt niet weg dat de scheepvaart als professionele bedrijfstak nog wel degelijk bestaat. Het accent is echter meer en meer op het vervoer van goederen en op de pleziervaart komen te liggen. Op enkele plaatsen in Nederland wordt nog wel ruime aandacht besteed aan de scheepvaart in meer algemene zin. Zo laat de gemeente Rotterdam er zich niets aan gelegen liggen om haar haven, de van oudsher bekende ‘poort van Europa’, als zodanig voor de toekomst te behouden. Dat in die gemeente ook een voor de historische schepen positief klimaat is gecreëerd, houdt ongetwijfeld hiermee verband.

Door het afnemen van het belang van de scheepvaart in Nederland zijn ook vele van de destijds in bedrijf zijnde vaartuigen verdwenen. Dat een groot aantal schepen van de ondergang is gered, moet vooral worden toegeschreven aan het particulier initiatief. Met name deze sector – vrijwilligers die vaak bij behoudsorganisaties zijn aangesloten – heeft ervoor gezorgd dat op dit moment nog veel historisch materiaal in de vaart is. Gelet op het groeiende besef dat deze varende monumenten een waardige plaats in het stadsbeeld en het landschap verdienen, is dit een zeer gelukkige omstandigheid.

Deze publicatie richt zich op nog bestaande schepen. Geheel verloren gegane schepen, zoals het Koggeschip uit de Hanzesteden, worden derhalve niet behandeld. Ook wordt niet ingegaan op (eventuele) reconstructies van dergelijke schepen.

Taken van de overheden

De overheid heeft in de laatste decennia onvoldoende kansen benut om het Nederlandse scheepvaartverleden onder de aandacht van een groter publiek te brengen. Dit geldt niet alleen voor de rijksoverheid, maar ook voor de provincies en gemeenten. Nu daarin verandering komt, zijn het vooral de gemeenten die zich voor het eerherstel van de scheepvaart beijveren. Het Rijk en de provincies dienen zich er even wel van bewust te worden dat ook zij een wezenlijke bijdrage kunnen en moeten leveren aan het behoud van de nog in Nederland aanwezige voormalige bedrijfsvaartuigen.

In discussies rond de totstandkoming van de Monumentenwet 1988, die spreekt over bescherming van onroerende zaken, is de vraag gesteld of de rijksoverheid niet zou moeten overgaan tot opname van de mogelijkheid om roerende zaken te beschermen. In dit verband werden schepen als mogelijk te beschermen objecten genoemd. Desgevraagd liet de minister weten een onoverzienbare uitbreiding van de werking van de wet te vrezen door roerende goederen onder de werking van de wet te brengen. Daarnaast meende de minister dat het voor gebouwde monumenten gehanteerde criterium van de kadastrale aanduiding bij schepen niet zou kunnen worden gebruikt. Tenslotte werd betwijfeld of in de praktijk het vergunningstelsel wel goed hanteerbaar zou zijn en of de bescherming van varende monumenten wel tot het beoogde doel zou leiden.

Aan het gewicht van de gehanteerde argumenten werd en wordt getwijfeld. Verwonderlijk blijft het dat de rijksoverheid, die op grond van de eerder genoemde wet wel scheepswrakken kan beschermen, haar rol van eerstverantwoordelijke voor het veiligstellen van cultuurgoederen van regionaal of nationaal belang hier nog niet heeft willen onderkennen. De provincies kunnen in het kader van hun toezichthoudende taken op het gebied van ruimtelijke ordening, het beheer van vaarwegen en hun eigen monumentenbeleid belangrijke initiatieven ontplooien. Deze zouden ertoe kunnen leiden dat de gemeentebesturen meer aandacht gaan besteden aan de betekenis die de scheepvaart voor hun stad, dorp of platteland heeft of heeft gehad. Het beter toegankelijk en bevaarbaar maken en houden van de Nederlandse vaarwegen is namelijk ook een belangrijke voorwaarde voor het behouden van historische schepen. Naar verwachting zal in de praktijk blijken dat bepaalde categorieën van schepen vanwege het ontbreken van een plaatselijk belang niet van gemeentewege zullen worden beschermd of financieel ondersteund: schepen die overigens wel van regionaal of zelfs landelijk belang kunnen zijn.

Wellicht dat de rijksoverheid en provinciale overheid, gebruikmakend van de in de gemeenten opgedane ervaringen, later alsnog tot bescherming van schepen zullen komen. Vooralsnog beperkt deze uitgave zich tot wat gemeenten kunnen doen.

De rol van gemeentebesturen

Gemeentebesturen kunnen zich op veel manieren inzetten voor de positieverbetering van de in Nederland varende monumenten. Dit sluit goed aan bij de recente versterking van de rol van de gemeenten in de zorg voor de ‘gebouwde’ monumenten. Overigens bieden van oudsher reeds met name de gemeenten ligplaats aan schippers en hun schepen. Bedacht dient te worden dat vele (thans) in het binnenland gelegen steden in vroeger eeuwen een belangrijke doorvaartfunctie vervulden. Haarlem bijvoorbeeld – één van de gemeenten die is overgegaan tot plaatsing van schepen op de monumentenlijst – ligt aan het Spaarne, dat vroeger de verbinding vormde tussen de Haarlemmermeer en het IJ. De stad kende vele scheepswerven, waarvan er thans nog één in gebruik is. Omdat er tot voor kort geen beleid werd gevoerd dat gericht is op het behoud van schepen, zijn de typische Haarlemse schepen van weleer verdwenen.

Voor veel meer gemeenten geldt dat de scheepvaart nauw verbonden is met hun verleden. Als het er dus om gaat de scheepvaart opnieuw in het stads- of dorpsbeeld te integreren, zijn met name de gemeenten aan zet. Hoewel ook andere overheden in dit verband een zekere rol niet kan worden ontzegd, ligt het voor de hand dat de gemeenten hier het voortouw hebben. Enkele gemeenten voeren reeds een scheepsvriendelijk(er) beleid. De realisering van ligplaatsen op historische plekken, al dan niet met aangepaste tarieven, is slechts één van de mogelijkheden die gemeenten daarbij ten dienste staan.

Verder in deze publicatie wordt aandacht besteed aan de faciliteiten die de eigenaren van varende monumenten kunnen worden geboden. Museumhavens spelen daarbij een belangrijke rol. Evenals de bescherming van varende monumenten in relatie tot subsidiering van de restauratie. Een combinatie die voor het eerst in de Nederlandse geschiedenis in Gouda is toegepast.

3. Herstel van historische schepen

Initiatieven tot behoud

De enige manier om de grote oude vrachtschepen te behouden en gelegenheid voor herstel te scheppen, was (weer) aan boord gaan wonen. Daarbij kon ook het vrachtruim bij de bewoning betrokken worden, zodat de woonoppervlakte naar huidige maatstaven aanvaardbaar was. Veel gemeenten duldden evenwel geen schepen meer in hun wateren, waarvan de oorspronkelijk bedrijfsfunctie verloren was gegaan. De eigenaren van de schepen werden niet zelden onder druk gezet om te verkassen. Waarheen maakte niet uit, als het maar buiten de (gemeente)grens was! Schepen werden weggesleept naar dwanghavens, of hooguit gedoogd op plekken waar verder niemand wat in zag. De overheid had alleen oog voor het feit dat er op zo'n schip gewoond werd, wat vaak als minder wenselijk werd ervaren. Op het cultuurhistorisch belang van dergelijke schepen werd niet gelet. Men was vergeten dat er al honderd jaar lang op schepen werd gewoond. **Inmiddels blijkt dat een toenemend aantal gemeentebesturen wel degelijk oog hebben gekregen voor het belang van het behoud (en de bewoning) van oude schepen.**

Ontdekking van cultuurhistorische waarde van oude schepen

Langzamerhand dringt in bredere kring het besef door dat de oude Nederlandse schepen, boten en jachten een belangrijke cultuurhistorische waarde hebben. In onze musea hangen vele landschapsschilderijen waarop altijd wel ergens een zeil of een schip voorkomt. We moeten ons gelukkig prijzen dat ook nu nog onverwacht een zeil aan de horizon te zien is, of een oude sleepboot met tjoekende geluiden door de haven vaart. Oude schepen horen gewoon bij het Nederlandse landschap, net als oude gebouwen, molens, gemalen, bruggen en sluizen. Maar niet alleen in het landschap, ook in historische stadsgedeelten en havens horen oude schepen. Zij geven zin aan de ophaalbruggen, kades, meerpalen en remmingenwerken die deze plekken zo speciaal maken.

Enkele gemeenten en evenementenorganisaties betrekken historische vaartuigen reeds bij hun manifestaties. Dit steeds met groot succes. Het publiek blijkt getroffen door de sfeer die deze schepen uitstralen, vaak komen oude herinneringen boven. Scheepvaart blijkt diep in de samenleving geworteld te zijn.

Al deze positieve zaken kunnen echter ook een risico voor de verdere restauratie van schepen inhouden: gemeenten kunnen – zich beroepend op hun oog voor varende monumenten – ertoe over gaan de 'roestbakken' uit de stad te verwijderen. Men zal liever een kant en klaar monument voor de wal hebben liggen, dan een als woonschip verbouwd casco. Afgezien van de vraag of het gewoonterecht zomaar doorbroken kan worden, moet bedacht worden dat de tegenwoordige varende monumenten ook vaak zijn opgebloeid uit zulke roestbakken. Er kunnen tientallen jaren voorbijgaan, maar er komt een moment dat een liefhebber zich tot het casco aangetrokken voelt en de restauratie begint. Gemeenten die deze schepen – die (nog) geen varende monument genoemd kunnen worden – buiten hun grenzen willen weren, moeten beseffen dat zij het cultuurbehoud op scheepvaartgebied een slechte dienst bewijzen.

4. Wat kunnen overheden doen voor varende monumenten?

Schepen in het landschap en in het stadsbeeld

In ons land zijn de invloeden van de scheepvaart duidelijk aanwezig. Het scheepvaartverkeer is de laatste decennia sterk veranderd, grootschaliger geworden. Nieuwe kanalen, sluisen en bruggen zijn daarvan het gevolg. Maar de oude structuur is veelal nog aanwezig en maakt vaak een integraal onderdeel uit van historische steden.

Het gebruik van dat water is zeer verschillend. Soms hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden die de historische omgeving ontkennen en geweld aandoen; meestal zijn de ontwikkelingen geen ondersteuning van de historische omgeving. Historische schepen kunnen ertoe bijdragen dat een stadsbeeld herkegen wordt, waarbij de samenhang te zien is tussen het ontstaan van de waterstructuur en de omringende bebouwing. Ook in landelijke streken kunnen historische schepen een waardevolle aanvulling zijn. Zij kunnen de oude vaarwegen weer tot leven laten komen of bijvoorbeeld de oude functie van een landbouwhaven illustreren.

Tot op heden zijn oude schepen – gelukkig – niet verdwenen uit de dorpen en binnensteden. Hun functie is vaak wel veranderd: de oude schepen worden nu als jacht of als woonschip gebruikt. **Wonen op een historisch schip is vaak van essentieel belang: het is tegelijkertijd een voorwaarde om zulke schepen in stand te houden en te restaureren.**

De oude schepen die als zeil- of motorjacht worden gebruikt, worden vaak verwezen naar jachthavens, waar dikwijls geen plaats voor hen is. Historische vaartuigen verdwenen meer en meer uit het stadsbeeld en uit het landschap waarin ze thuishoren. Overheden kunnen op verschillende manieren een klimaat scheppen waarin het behouden van historische schepen wordt gestimuleerd. Dit kan door materiële voorzieningen waarop in dit hoofdstuk verder wordt ingegaan of door financiële ondersteuning, wat in het volgende hoofdstuk wordt uitgewerkt.

Ligplaatsen

Ligplaatsen en goede afmeermogelijkheden zijn een belangrijke voorwaarde voor het scheepsbehoud. Daarbij zijn nutsvoorzieningen tegenwoordig onontbeerlijk. In ieder geval is stroom nodig, om de gereedschappen aan te drijven. (Grottere schepen kunnen een generator aan boord plaatsen, maar het almaar draaien van het ‘karretje’ is geen prettig gehoor.) Gemeenten kunnen met wat meer aandacht voor ligplaatsen op historisch waardevolle plekken eigenaren van klassieke schepen bewegen hun schip daar af te meren. Op deze wijze kunnen verschillende initiatieven elkaar versterken. Verderop in dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorzieningen die in zogenaamde museumhavens worden aangeboden.

Belangrijk is ook dat de Monumentenwet gemeenten mogelijkheden biedt om hun beschermend taak uit te strekken tot afmeergelegenheden (bolders, remmingenwerken) en ligplaatsen (kades, steigerwerken). In het volgende hoofdstuk worden de mogelijkheden om aan te sluiten bij de regelgeving rond de monumentenzorg nader uitgewerkt.

Vaarmogelijkheden

Met historische schepen moet worden gevaren, daar zijn ze voor gebouwd. Het publiek kan dan zien dat het levende monumenten zijn. Veel oud vaarwater is echter in onbruik geraakt of niet meer bereikbaar voor de schepen die er vanouds kwamen. **Overheden hebben op dit punt veel invloed: het bouwen van één te lage brug kan een heel kanaal, een vaart of een gracht voorgoed afsnijden van het type schepen dat er thuishoorde.** Met wat meer oog voor de historische samenhang tussen infrastructuur en scheepstypen kan dit soort aantastingen worden voorkomen.

Eigenaren van historische schepen hebben vaak nauwelijks het gevoel ergens speciaal welkom te zijn vanwege het historische karakter van hun schip. Er zijn zelfs gemeenten die ogenblikkelijk een 'vertrekverklaring' laten ondertekenen wanneer men met een schip binnenvaart, zodat eventuele wegsleepkosten op de eigenaar verhaald kunnen worden. Belangrijke zaken in verband met de vaarmogelijkheden van historische schepen zijn:

- brughoogten
- openingstijden van bruggen en sluizen
- afmeermogelijkheden
- doorvaartbreedten
- zwaaikommen

Veel bruggen blijken niet of nauwelijks op zondag bediend te worden. Het wordt dan onmogelijk om na een weekend varen het schip weer op de ligplaats af te meren. Eén van de mogelijkheden is om de brugbediening door de betrokken havenliggers zelfs te laten organiseren. Als overheden gunstige faciliteiten scheppen voor de bezitters van historische schepen, zal er een levendiger beeld van scheepsbewegingen kunnen ontstaan. Dat is nu juist het aantrekkelijke van varende monumenten: ze kunnen zich steeds in andere omstandigheden vertonen en door deze afwisseling wordt de toeschouwer telkens verrassend geconfronteerd met een nieuwe aanblik.

Een aardig voorbeeld van het verlevendigen van het stadsbeeld is het initiatief van de gemeente Leiden, die de Blauwpoortsbrug weer beweegbaar gaat maken, aanlegfaciliteiten en aanvullende voorzieningen voor passanten gaat aanleggen en met de herinrichting van de kademuren een wandelpromenade aan de Beestenmarkt wil creëren. Hiervoor heeft de gemeente van de provincie Zuid-Holland subsidie gekregen in het kader van de verbetering van de publieke infrastructuur in toeristische speerpuntgebieden (een subsidieregeling van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij).

Tarieven

Een belangrijk middel om het voor scheepsbezitters aantrekkelijk te maken op een door de gemeente gewenste plaats in een historisch stadsbeeld af te meren is het tarievenbeleid. Veel gemeenten kennen alleen een tarief voor jachten of voor bedrijfsmatig geëxploiteerde schepen. Dit heeft vaak tot gevolg dat oude bedrijfsvaartuigen worden afgemeerd buiten de oude stadsgedeelten, aan de nieuwe bedrijfsterreinen buiten de stad. Op deze wijze levert het gerestaureerde schip geen bijdrage aan het oude stadsbeeld en vindt er in feite verspilling van energie plaats. **Er is alles voor te zeggen om voor historische schepen speciale, aantrekkelijke tarieven in te stellen op de plaatsen die daarvoor geschikt zijn. Historische schepen kunnen erdoor aangetrokken worden, waardoor versterking van het beeld optreedt.**

Tarieven worden voor verschillende faciliteiten geheven:

- doorvaartgelden
- sluisgelden
- bruggelden
- havengelden (passanten, vaste ligplaatsen)
- onroerend-goedbelasting

Een goed voorbeeld is hier de gemeente Kortgene, die bij wijze van proef in 1990 en 1991 de landbouwhaven openstelt voor historische vrachtschepen tegen een verlaagd tarief, om daarmee het oude beeld van zeilende vrachtschepen – die daar landbouwproducten laadden-weer in leven te roepen.

In de haven van Spakenburg krijgen de eigenaren van originele vissersschepen een korting op het havengeld.

Restauratiefaciliteiten

Het behoud van historische vaartuigen is niet alleen gebaat bij goede ligplaatsen en vaarmogelijkheden, maar ook bij goede restauratiefaciliteiten. Schepen vergen veel onderhoud, dat met grote regelmaat moet worden uitgevoerd. Uitstellen van onderhoud aan het onderwaterschip kan een ernstige bedreiging voor het behoud van dat schip betekenen. Ook de overige delen van een schip vergen blijvende aandacht, omdat weer en wind er voortdurend op inwerken.

Ook het werken aan een schip kan een bijdrage betekenen aan het historische beeld van een plek. De karakteristieke geur van bijvoorbeeld Stockholmer teer op houten schepen is velen van vroeger nog bijgebleven. Scheepsonderhoud vergt soms ook ruimte op de wal. Voor het reinigen en repareren van onderdelen als masten, gieken, zwaarden of bijboten. Vaak worden deze werkzaamheden als lastig en verstrend beschouwd, maar zij kunnen evenzeer als een verlevendiging van de waterkant beschouwd worden.

Een voorbeeld van een goede inpassing van de restauratiewerkzaamheden in het stadsbeeld is in Rotterdam te zien. Daar is een sloopshelling opgebouwd, aangevoerd (per historisch vrachtschip!) uit Oost-Groningen. Deze sloopshelling 'Koningspoort' is gericht op historische schepen, die er kunnen worden drooggezet voor onderhoud of restauratie. Op het hellings terrein zijn twee loodsjes gebouwd, beide in oude stijl, voor timmerwerk en voor ijzerwerk. De sloopseigenaren kunnen deze ruimten en de gereedschappen huren voor de door henzelf uit te voeren werkzaamheden.

Het is wel goed erop te wijzen dat het in stand houden van dergelijke omvangrijke faciliteiten grote inspanningen vraagt van de apart daarvoor opgerichte stichtingen. Gemeenten kunnen, door steun te geven aan dit soort initiatieven, het historisch stadsbeeld ter plaatse versterken.

Museumhavens

De afgelopen jaren zijn er in diverse steden initiatieven ontplooid tot het oprichten van museumhavens. Hiermee worden havens bedoeld die specifiek zijn gericht op het bieden van een ligplaats aan historische schepen. Het blijkt dat gemeenten erg verschillend op zulke initiatieven gereageerd hebben en dat de mate van ondersteuning ook erg uiteenloopt.

Museumhavens zijn goede voorbeelden van ligplaatsen in historische omgeving die in diverse steden zijn ingericht. **De enige manier om grote historische vrachtschepen te kunnen behouden, onderhouden en restaureren bestaat dikwijls uit het tevens gebruiken van het schip als woning. In de museumhavens wordt daar ook de gelegenheid toe gegeven.** De volgende voorzieningen zijn dan van belang:

-Drinkwater

Er kan een drinkwaterleiding tot in de schepen worden gelegd, of er kan drinkwater in een tappunt ter beschikking worden gesteld, waaruit watertanks in de schepen gevuld kunnen worden.

-Elektriciteit

Historische schepen zijn ook om mee te varen. Het is dus van belang om op de wal een meterkast te installeren, van waaruit stroom kan worden betrokken.

-Telefoon

Ook hier kan een aansluitpunt op de kade goede mogelijkheden bieden.

-Vuilafvoer

Aan boord is meestal slechts een geringe mogelijkheid om huisvuil op te slaan. Daarom is het van belang dat het gemakkelijk op de wal in een grotere container kan worden verzameld.

-Sanitaire voorzieningen

De ruimtelijke mogelijkheden zijn op schepen beperkt, vooral als het historische karakter zoveel mogelijk behouden moet blijven. Daarom kunnen sanitaire voorzieningen als douche, was- en droogruimten hier een goede aanvulling betekenen.

In de praktijk blijkt dat het uitvoeren van onderhouds- of restauratiewerkzaamheden niet altijd te combineren valt met de rust in sommige historische stadsdelen. Hiervoor is een oplossing te vinden, zoals in Delfshaven, waar het handhaven van de rust als voorwaarde is opgenomen voor het liggen in deze historische haven. Restauratiewerkzaamheden kunnen in dit geval in de nabijgelegen Oude Haven worden uitgevoerd.

Bijlage

NATIONAAL REGISTER VARENDE MONUMENTEN

www.fonv.nl/NRVM



**Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
(FONV, Sectie Varende Monumenten)
Ministerie van O.C.&W.
STABIEN**

Huizen fabrieken, molens, zelfs landschappen kunnen door de diverse overheden en instanties als monument worden aangemerkt. Dan zijn fiscale voordelen, restauratiesubsidies, goedkopere financiering en dergelijke mogelijk.

Historische vaartuigen hebben een even belangrijk aandeel in het historisch beeld van Nederland, maar worden nog onvoldoende als monument beschouwd, zodat genoemde voordelen (nog) niet kunnen worden verkregen.

Toch beseffen veel eigenaren van historische schepen dat zij, naast het plezier dat zij aan het schip beleven, ook een verantwoordelijkheid hebben voor het behoud van een stukje nationaal cultureel erfgoed. Zij zien het als hun taak om het schip op een verantwoorde manier te restaureren en te onderhouden, om te speuren in het verleden naar gegevens over bouw en gebruik van het vaartuig en om oude technieken en ambachten aan te leren.

Kortom, zij investeren veel tijd en geld in het behoud van deze specifieke cultuur. De instandhouding van zo'n Varend Monument doen zij dus niet alleen voor zichzelf, zij dienen hiermee ook het collectief belang. Om hen hierbij te ondersteunen, bestaat er per scheepstype een behoudsorganisatie waarbij de eigenaar zich als lid kan aansluiten.

Het is in het belang van het scheepsbehoud als er voor historische schepen bijvoorbeeld speciale ligplaatsen, aanlegplaatsen, reparatie- en restauratiefaciliteiten zouden zijn, of dat er een uitzonderingspositie voor (eventuele) vaarbelasting, dieselaccijns en milieu-eisen zouden gelden.

Het Nationaal Register Varende Monumenten is een hulpmiddel om de belangenbehartiging van de historische schepen naar de diverse instanties te ondersteunen.

De onafhankelijkheid van het Nationaal Register Varende Monumenten.

Het Nationaal Register Varende Monumenten is een onafhankelijk register, dit wil zeggen dat alle schepen die aan de algemene criteria voldoen zonder enige andere voorwaarden in het register kunnen worden ingeschreven. De aanvullende criteria voor schepen die het predikaat "Varend Monument ®" krijgen zijn per scheepstype verschillend, doch wel op elkaar afgestemd.

Het register is opgezet in samenwerking met het Ministerie van O.C.&W.

De Stichting Service en Advies Bureau Industrieel Erfgoed Nederland (STABIEN) toetst en bewaakt, als deskundige op het terrein van Nederlands erfgoed, de onafhankelijkheid van het register en de hantering van de criteria. Zij beheert als zodanig ook de gegevens van het Register.

Algemene criteria Nationaal Register Varende Monumenten.

Het Nationaal Register Varende Monumenten geeft een waardering aan de huidige toestand van het scheepsexterieur, ten opzichte van de periode van haar "oorspronkelijk gebruik". Onder "oorspronkelijk gebruik" wordt verstaan: de periode waarop de restauratie zich richt. Deze periode ligt tenminste vijftig jaar geleden.

Voor aanmelding en opname in het Register gelden de volgende algemene criteria:

- het schip is ouder dan vijftig jaar;
- het 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.

Alle schepen die tenminste aan deze criteria voldoen kunnen als **"Historisch Casco"** worden opgenomen in de "Schepenlijst Historische Vaartuigen", Schepen, waarvan het uiterlijk en de relatie met het vroegere gebruik in voldoende mate is behouden, worden als **"Varend Monument ®"** aangemerkt.

Voor de beoordeling van Varende Monumenten zijn gedetailleerde criteria opgesteld aan de hand waarvan het schip wordt beoordeeld en ingedeeld in één van de categorieën. De beoordeling en indeling van de schepen, zowel voor de Varende Monumenten als de Historische Casco's, geschiedt namens de Sectie Varende Monumenten van het FONV door deskundigen van de verschillende aangesloten behoudsorganisaties.

De voorlopige registratie als "Varend Monument ®".

Door de schouwcommissie van de geëigende behoudsorganisatie wordt de eigenaar d.m.v. een inventarisatieformulier verzocht om uitgebreide gegevens van het schip te verstrekken. Na toetsing van de aangeleverde gegevens aan de hand van uitgewerkte criteria per scheepstype, wordt het schip voorlopig beoordeeld. Als het schip aan deze uitgewerkte criteria voldoet kan het een voorlopige inschrijving krijgen als "Varend Monument®" in het Nationaal Register Varende Monumenten met het bijbehorende bewijs (blauwe pas). Schepen die na deze beoordeling niet voldoen aan de uitgewerkte criteria doch wel aan de algemene criteria krijgen worden opgenomen in de Schepenlijst Historische Vaartuigen, de eigenaar krijgt een bewijs van inschrijving als "Historisch Casco" (grijze pas).

De definitieve registratie als "Varend Monument ®".

Door de schouwcommissie wordt het schip bezocht waarbij het schip op basis van de door de eigenaar verstrekte gegevens wordt geschouwd. Hierna wordt het schip ingedeeld in één van de categorieën die binnen het register worden gehanteerd, variërend van beperkt tot geheel monumentaal.

Een inschrijving in het register blijft in principe 5 jaar geldig.

Bijlage

Museumhavens voor Varende Monumenten in Nederland

www.fonv.nl/ligplaats.html

De FONV en de behoudsorganisaties stimuleren en adviseren gemeentelijke en provinciale overheden bij het plannen en inrichten van ligplaatsen voor historische schepen.

Hierbij worden adviezen gegeven betreffende de historische waarde van schepen en de scheepstypen welke van origine in die stad of dat gebied thuis hoorden en mogelijk weer ligplaats in de betreffende havens kunnen vinden.

Alphen a/d Rijn - Zegerplas

In Alphen a/d Rijn wordt de mogelijkheid voor ligplaatsen van historische schepen in de Zegerplas onderzocht.

In 1998 is contact geweest met het gemeentebestuur en de Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Wethouder Groen in 't Woud heeft toen toegezegd uit te kijken naar ligplaatsen.

Amersfoort - Eemhaven

De gemeente Amersfoort wil de oude Eemhaven een trekpleister maken voor recreatie en toerisme. Naast aanlegplaatsen voor passanten en ligplaatsen voor buurtbewoners zullen ook een aantal museumschepen een plek krijgen in de Eemhaven.

De gemeente Amersfoort wil in 2002 starten met de werkzaamheden en in 2005 moet de Eemhaven gereed zijn.

Amsterdam - Vereniging Museumhaven

De Vereniging Museumhaven Amsterdam (VMA) geeft sinds 1985 ligplaats aan zo'n 25 schepen in een deel van het Oosterdok aan de oostzijde van de IJtunnel-pier. De VMA heeft de inventaris van een oude binnenvaartwerf overgenomen en stelt de gereedschappen beschikbaar aan haar leden.

Informatie: Bert Verkade, Postbus 930, 1000 AX Amsterdam, Tel 020-6230192
website: www.museumhaven-amsterdam.nl

Amsterdam - Commissie Historische Schepen

In Amsterdam is sinds februari 1996 een nieuwe ligplaatsverordening van kracht. Historische schepen die ligplaats willen nemen binnen de grenzen van Amsterdam kunnen ontheffing aanvragen en worden dan door de "Commissie Historische Schepen" beoordeeld.

Historische schepen die ingeschreven zijn in het Nationaal Register Varende Monumenten komen in principe in aanmerking voor ontheffing en hoeven bij de aanvraag niet opnieuw beoordeeld te worden.

Arnhem - Rijnkade

De Rijnkade in Arnhem moet in oude luister worden hersteld. Met een museumhaven voor historische schepen, een restauratiefaciliteiten en diverse afmeermogelijkheden tussen de John Frost en Nelson Mandelabrug moet de sfeer die de kade tot de Tweede Wereldoorlog uitademde, terugkeren.

Dat doel streeft de Arnhemse Stichting Vrienden van het Historische Schip aan de Rijnkade na. De net nieuwe club heeft overigens meer doelen voor ogen, waarbij historische schepen zijn gebaat.

Coevorden - museumhaven

In het kader van opwaardering van de haven in Coevorden werd in 2000 een museumhaven in het oude centrum geopend. De gemeente wil hiermee het authentieke havenbeeld terughalen en de haven verlevendigen. Er zijn ligplaatsen aangewezen voor vijf gerestaureerde schepen, drie in de passantenhaven en twee aan de Julianalaan.

In de toekomst zullen nog drie tot vijf plaatsen voor historische schepen worden gecreëerd in de stadsgracht.

Informatie: fam. Van der Mark a/b Viod tel: 06-53174163

Delft "De Kolk"

Delft heeft, met zijn VOC verleden en als stichter van "Delfshaven" helaas geen enkel legaal plekje om oude, goed onderhouden schepen af te meren. De grachten en overig gemeentewater zijn hiervoor te smal en de Delftse Schie/het Rijn-Schiekanaal is in beheer en onderhoud bij de Provincie. Wanneer De Kolk een watertoeristische verbetering krijgt, wordt dit oude vertrekpunt van de VOC een betere ontvangst voor bezoekers.

uit: nota commissie cultuur 2002, raad.delft.nl

Den Helder - Koopvaardersbinnenhaven

Den Helder is bezig met de herinrichting van de Koopvaardersbinnenhaven. Bij de verdeling van ligplaatsen zal ruimte worden gereserveerd voor historische schepen in een daartoe in te richten museumhaven.

Informatie: de gemeente Den Helder, de heer H. E. Buseman. tel: 0223-671200

Den Helder - Oude Rijkswerf Willemsoord

De gemeente Den Helder is in 2000 gestart met de ontwikkeling van de Oude Rijkswerf Willemsoord tot een toonaangevend nautisch-historisch themapark. In de grachten rond het complex wordt een museumhaven ingericht en in het werfbassin worden grote nautische monumenten afgemeerd. De historische schepen die hier al een plaatsje hebben gevonden, zijn het gerestaureerde ramschip Schorpioen, dat achter het Marinemuseum is afgemeerd, het lichtschip Texel en de oude zeesleper Holland van Doeksen. Ook is men nog bezig met de restauratie van enkele oude Helderse werfsleepboten, waaronder de Y 8122.

Den Oever - Oude Vissershaven

De oude vissershaven van Den Oever is tijdens de visserijdagen van 25 t/m 27 augustus 2001 officieel heropend.

De Wieringeraak WR173 heeft een vaste ligplaats in de vernieuwde oude haven. Er zijn plannen om hier meerdere ligplaatsen te creëren voor aken en botters.

Informatie: Kees Hos 0227-591820

Elburg - monumentenlijst

De gemeente Elburg heeft de botters in de haven op de monumentenlijst geplaatst. Er is sprake is van inrichting van een museumhaven.

Informatie: Stichting Elburger botters tel:0525-661096

Enkhuizen - Oosterhaven

Bij de herinrichting van de Oosterhaven in Enkhuizen en een deel van de Oude haven worden mogelijk ligplaatsen voor historische schepen gecreëerd.

Goes - Houthaven

De Houthaven in Goes is al ongeveer 15 jaar in gebruik als museumhaven. Er liggen een twaalfstal schepen.

De museumhaven wordt beheerd door de Schippersvereniging Houthaven Goes die een huurovereenkomst heeft met de gemeente Goes.

Als toelatingscriteria geldt dat schepen minstens de C status van het Nationaal Register Varende Monumenten moeten hebben en een plan van aanpak van de restauratie c.q. ombouw.

Grote restauraties mogen niet in de museumhaven worden uitgevoerd.

Het aantal leden van de vereniging, Schippersvereniging Houthaven Goes, is niet groter dan het aantal ligplaatsen. Daarnaast wordt een wachtlijst gehanteerd.

In de zomer wordt de haven regelmatig aangedaan door passanten.

informatie: Guus van Hecke tel. 0113 568151 fax: 0113 568147 Email:

info@zeelandmaritiem

Gouda - Binnenhaven museum Turfsingel

In 1988 werd in Gouda het initiatief genomen voor de inrichting van een museumhaven. Hiertoe werd de Stichting Binnenhavenmuseum Turfsingel opgericht. Door de gemeente werd het plan voor een havenmuseum meegenomen bij de inrichting van de Turfsingel waarmee het Binnenhaven museum Turfsingel een feit werd.

In 1991 kreeg het eerste schip, een tjalk uit 1909, een ligplaats in de museumhaven achter de Mallegat-sluis.

Informatie: [Harry van Os](#) tel: 06-53743701

Heusden - Stadshaven

Door de gemeente Heusden wordt, in samenwerking met de LVBHB regio Zuid, een onderzoek gestart naar mogelijkheden om vaste ligplaatsen en voorzieningen voor passerende historische vaartuigen te creëren in de Stadshaven van Heusden.

Hoorn - Historische Haven / Bottersteiger

De gemeente Hoorn wil historische schepen ligplaats bieden op plaatsen waar zij beeldbepalend zijn. Hierbij zal een speciaal tarief worden gehanteerd.

De bottersteiger voor de haveningang in Hoorn, direct achter de Hoofdtoren, is gereserveerd voor voormalige vissersschepen van de Zuiderzee. Enkele vissersschepen hebben er vaste ligplaats.

Er zijn plannen om gratis ligplaatsen te creëren voor klippers en tjalken aan het Venidse Passerende varende monumenten krijgen 50% korting op vertoon van de "blauwe pas" (als ze zijn ingeschreven als Varend Monument® in het NRVM). Historische schepen met een vaste ligplaats in Hoorn krijgen korting op het haventarief.

Huizen - botterwerf en ligplaatsen

De gemeente Huizen heeft plannen om in de oude haven een authentieke botterwerf te realiseren met ligplaatsen voor traditionele schepen. Er is ook een stichting Botterwerf Huizen opgericht.

Informatie: Bureau sport en recreatie 035-5281458.

Actievoerder namens botterbehoud: Barry Verlinden tel: 0346-212218

Kampen - Oude Buitenhaven

In Kampen is de Oude Buitenhaven gerenoveerd en heeft een multifunctionele bestemming gekregen, waarbij zowel watersportvereniging De Buitenhaven als de Maritieme Stichting (samenwerking van de Stichting tot behoud van Kamper botters, Stichting museumveer 't Hendrikje, Stichting Kamper Kogge, Stichting Roeisloep Kampen en Stichting Varende Kogge) zijn betrokken.

Tweederde van de haven is bestemd voor passanten en eenderde voor diverse Kamper museale schepen (kogge, botters, punters, roeisloepen en salonboot Hendrikje).

Lees verder op de website van de [Kamper Botters](#)

Leeuwarden - Willemskade

Aan de Willemskade liggen een aantal historische schepen en ook op andere plaatsen in de stadsgrachten en in het Nieuwe Kanaal zijn veel authentieke scheepstypen te vinden die in een museumhaven een representatief beeld kunnen geven van de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart in het laatste decennium.

Op 12 november 2002 heeft het college van B&W ingestemd met de locatie voor het realiseren van de museumhaven, namelijk de Zuiderstadsgracht, Willemskade (vanaf Wirdumerpoortsbrug tot de Arendstraat).

Aan de westkant van de Prins Hendrikbrug kunnen museumschepen liggen die regelmatig willen varen. Tussen beide bruggen, aan de oostkant van de Prins Hendrikbrug komt het meer statische deel van de museumhaven.

Informatie: Mw. Hilly Seepma projectbureau Binnenstad - Nieuwe Stad, tel: 058-2164882

Leiden - Kort Galgewater

In 1984 werd in de Leidse binnenstad, bij de stadstimmerwerf aan het Galgewater, de tweede historische haven van Nederland opgericht.

Museumhaven Kort Galgewater in Leiden biedt plaats aan negen bewoonde historische schepen.

Maasbracht - museumhaven

Maasbracht wil in het kader van de ontwikkeling van een nieuwe havenboulevard een plaats inruimen voor een museumhaven. Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de afdeling Limburg van de LVBHB, samen met het Monumentenhuis, het provinciaal instituut voor monumentenzorg.

Een historisch onderzoek in samenwerking met de Universiteit van Limburg naar de soorten schepen die in Limburg hebben gewerkt, zijn gebouwd en hebben gevaren en ouder zijn dan vijftig jaar kan de noodzakelijke criteria leveren.

Maastricht - 't Bassin

Na veertig jaar er verlaten te hebben bijgelegen, wordt de functie van 't Bassin als historische binnenhaven aan de rand van de Maastrichtse binnenstad, weer in ere hersteld.

In het midden van de 19e eeuw had 't Bassin een belangrijke functie als overslaghaven op een kruispunt van vaarwegen, de Maas en de Zuid-Willemsvaart.

In het begin van de 20e eeuw verloor 't Bassin z'n functie doordat de historische sluis 20 die deze binnenhaven met de Maas verbindt, te klein werd. De haven werd gedempt en een deel van de historische panden gesloopt.

Door de renovatie van sluis 20 is de binnenhaven weer toegankelijk gemaakt en kon de haven op 6 juli 2000 officieel worden geopend.

In een deel van de haven zullen historische schepen een ligplaats krijgen.

In 2002 is ook sluis 19 hersteld waardoor de haven ook weer is verbonden met de Zuid-Willemsvaart

Meer informatie: website www.bassin.nl

Nieuwegein - Binnenvaartmuseum

Door de gemeente Utrecht heeft Scheepswerf Buitenweg in Vreeswijk aangekocht en door de Provincie Utrecht is een subsidie beschikbaar gesteld voor het opzetten van een binnenvaartmuseum.

Plan is om de werf in te richten voor het restaureren van historische schepen.

Ook worden bij de werf ligplaatsen gerealiseerd voor historische schepen.

Zie ook artikel in [Schuttevaer](#)

Purmerend - Vereniging Historische Schepen Purmerend (VSHP)

De Vereniging Historische Schepen Purmerend (VSHP) stelt zich teweer tegen de gemeente Purmerend die bezwaren heeft tegen bewoning van de historische schepen aan de Purmerdijk.

De VSHP wil onder meer in samenwerking met de betrokken overheden erkende ligplaatsen voor historische schepen creëren en beheren in de gemeente Purmerend en omgeving, waar wenselijk gecombineerd met het wonen aan boord

De vereniging wil hiermee Purmerend terug zetten op de kaart van het monumentaal varend erfgoed.

Meer informatie over de VSHP en de schepen aan de Purmerdijk: www.purmerdijk.nl

Rotterdam - Oude Haven

Op de Koningsdam aan de Oude Haven is een originele scheepswerf in bedrijf die gebruikt wordt voor het restaureren van historische (binnenvaart)schepen. In de Oude Haven hebben historische schepen een vaste ligplaats.

Dit seizoen mogen schepen die kunnen aantonen dat ze zijn ingeschreven in het Nationaal Register Varende Monumenten een passanten ligplaats innemen.

Zijn alle faciliteiten aangebracht dan is er een voorstel om ingeschreven schepen in het Register reductie te geven op zowel vaste als passantenligplaatsen.

Inlichtingen: Stichting Openlucht Binnenvaart Museum, Haringvliet 68, 3011 TG Rotterdam
tel: 010-41188 67, fax : 010-41152 51 e-mail: s.o.b@12move.nl
website: havenmuseum

Rotterdam - Leuvehaven

Langs deze haven zijn het [Havenmuseum](http://havenmuseum) en het [Maritiem Museum Rotterdam](http://maritiemuseumrotterdam.nl) gevestigd. In het Havenmuseum liggen allerlei soorten schepen, (stoom)bokken, een graanelevator, historische bedrijfsvaartuigen, stoomslepers. Op de kade: historische havenwerktuigen, vuurtoren Het Lage Licht, etc.

Rotterdam - Veerhaven

De Veerhaven is onderdeel van het historische Scheepvaartkwartier aan de noordzijde van de Nieuwe Maas tussen de Euromast en de Erasmusbrug.

De Veerhaven biedt thuishaven aan zeegaande zeilschepen met een historisch karakter.

Er is een grote verscheidenheid aan scheepstypen te vinden. Voormalige vrachtschepen zoals schoeners en coasters, maar ook loggers, kotters en botters die in het verleden gebruikt werden voor de visserij.

Naast deze bedrijfsvaartuigen treft u ook een aantal klassieke zeiljachten aan.

In de haven is ruimte voor passanten.

Informatie bij de havenmeester, tel: 010-4365446 email: info@veerhavenrotterdam.nl
website: www.veerhavenrotterdam.nl

Sas van Gent

Door de plannen van de watersportvereniging om een jachthaven in te richten aan de noordzijde van het Kanaaleiland wordt gevreesd dat de kades in Sas haar levendigheid zullen verliezen.

De gemeente overweegt als alternatief de jachthaven aan de Oostkade in de kern van Sas van Gent als museumhaven in te richten.

De Heemkundige Vereniging Terneuzen werkt aan een plan om de oude sluis op het Kanaaleiland in Sas van Gent te restaureren en uit te bouwen tot een kleine museumhaven met een drijvend scheepvaartmuseum. De provincie is positief over dit project en heeft het aangemeld voor een Euregio-subsidie.

Spakenburg - Oude Haven

De gemeente Bunschoten-Spakenburg heeft de Oude Haven in Spakenburg ingericht als museumhaven.

De gemeente wordt vanuit het Nationaal Register Varende Monumenten geadviseerd bij de selectie van schepen die ligplaats krijgen in deze museumhaven.

Terhorne - Plan voor haven klassieke schepen

In Terhorne, gemeente Boarnsterhim, wordt een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een jachthaven voor ca. 50 uitsluitend klassieke schepen als skûtsjes, boeiers, Friese jachten, klippers en andere varende monumenten.

Dit initiatief van het bedrijf "Varend Friesland" wordt gesteund door de gemeente Boarnsterhim. Eind 2002 moet duidelijk zijn of de plannen uitvoerbaar zijn.

Tilburg - Piushaven

De Piushaven in Tilburg, een initiatief van de Stichting Thuishaven Tilburg (STT), is een bewoonde museumhaven.

De STT won met dit project het "Stadsvisieproject 2009".

Tijdens het Tilburgs havenfeest 'Marivin' op 3 en 4 augustus 2002 opende de Wethouder mevrouw E.Aarts-Engbers samen met gedeputeerde de heer R.H.Augusteijn in de Piushaven de historische museumhaven. De eerste twee historische vrachtvaartuigen zijn hiervoor geselecteerd.

Informatie: Caroline Docters van Leeuwen, tel: 013-5424099 of 06-12146334

www.marivin.nl

Utrecht - Veilinghaven

De gemeente Utrecht heeft, in samenwerking met de Initiatiefgroep Historische Haven en de SUWO, plannen ontwikkeld voor inrichting van de Veilinghaven als historische haven.

In de haven krijgen 15 historische varende, bewoonde bedrijfsvaartuigen een ligplaats, waaronder de tjalk 'De Jonge Koop van Utrecht'. Aan de Veilinghavenkade (langs de van Zijstweg) komt ruimte voor andere historische schepen en een rondvaartboot.

De scheepseigenaren zullen hun schip in deze haven niet op een helling kunnen restaureren of groot onderhoud plegen.

Informatie: Cees van Dijk tel: 030-2897618 of de havenmeester J.R. de Jong tel: 030-2866824

Veghel - historische haven

De gemeente Veghel heeft plannen voor inrichting van een historische haven.

Woudrichem - Historische haven

In 2000 is in Woudrichem de Historische haven geopend. De FONV, LVBHB en VBZ adviseerden de gemeente Woudrichem bij de inrichting en toewijzing van ligplaatsen in de Historische Haven van Woudrichem.

Zeeland - beleid Zeeuws Varend Erfgoed

Door de provinciale staten van Zeeland is ondersteuning door de FONV gevraagd bij het opstellen van een groslijst van schepen die een relatie hebben met Zeeland en het opstellen van een beleid voor het Zeeuws Varend Erfgoed.

Zierikzee - Museumhaven

De stichting Museumhaven Zierikzee beijvert zich om authentieke schepen, in het algemeen met het accent op vaartuigen uit het Deltagebied in Zeeland, in stand te houden. Momenteel heeft de museumhaven de volgende varende monumenten: de rivierklipper `Mijn Genoegen` (1899), de hoogaars `De Vrouw Adriana` (1878), de peilboot `Leendert Abrahampolder` (1967) en een oud-Hollandse roeiboot zonder naam. Deze verzameling wordt in de toekomst nog uitgebreid.

De museumhaven biedt tevens tijdelijke ligplaatsen aan. Scheepstypen als hengst, schouw, Brabantse boot, botter, poon en een motorbeurtvaarder zijn wat dat betreft welkom.

De museumhaven heeft plannen om de museumhaven verder uit te breiden met faciliteiten en is daarover in gesprek met de gemeente.

Informatie: Gerard Welbergen, tel: 0111-417253

Zwolle - Katerveer

De al langer bestaande plannen voor een historische haven bij de Katerveersluizen in Zwolle, met vaste ligplaatsen voor 8 schepen en 2 passantenplaatsen, werden nieuw leven ingeblazen door de initiatiefgroep IJsselzone die in april 2002 haar ideeën voor "behoud van de cultuurhistorische waarden" presenteerde aan de gemeente.

De gemeente Zwolle heeft in een brief van 14 november 2002 aangegeven dat in de heden vigerende plannen rond Katerveer de museumhaven geen prioriteit heeft.