

# Toekomstbestendig varend erfgoed: *‘Help de schepen en schippers in transitie’*

Nederland heeft een lange historie als zeilende handelsnatie en heeft nog steeds een unieke, iconische, grote vloot van historische schepen. Dit maritiem erfgoed wordt ook wel de bruine vloot genoemd en bestaat uit onder andere zeilende voormalige vracht- en vissersschepen, waaronder voormalige Botters, Friese Skûtsjes en een enkel Koggeschip<sup>1</sup>.



Met dit cultureel erfgoed wordt gevaren op onze binnenwateren, de Waddenzee, Noordzee en zelfs oceaan. Deze vloot is wereldwijd uniek en bepalend voor het beeld van onze havens en wateren.

Ook economisch is de vloot van belang met de impact op de historische binnensteden met een verhalen van de Zuiderzee & visserij, Hanze & handel, en voor educatie relevante verhaallijnen over visserij en windkracht, weer & klimaat. Het is een bijzondere collectie. Ter vergelijking: in Duitsland ligt ook een indrukwekkende vloot, maar met ca. 100 traditionele schepen is het nog geen kwart van de Nederlandse vloot.

Corona heeft de vloot stevig geraakt. Een jaar na de overige landelijke regelingen kwam de inkomenssteun tot uitbetaling. In het tweede jaar na de crisis zeggen vaste buitenlandse klanten nog steeds af. Er is een noodzaak tot een andere positionering en diversifiëring van het productaanbod met een duurzame uitstraling voor een fors deel van de vloot. Consequentie van lang wachten of weifelen voor aanvullende beleid is dat scheepseigenaren hun schip verkopen en het schip naar een buitenlandse haven vertrekt, woonboot wordt en zwervend raakt voor een ligplaats of het schip, als het niet in goede staat verkeert, voor de sloop wordt aangeboden.

Op verschillende fronten zijn in Nederlands en Europees verband de eerste stappen gezet om de toekomst beter te borgen. Een begin is gemaakt. Onder begeleiding van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen), is er een gezamenlijke ambitie opgesteld. Gecompleteerd met een plan van aanpak met daarin advies over onderzoek(en), positionering, aanbodontwikkeling en marketing. Daarin o.a. de vraag welke toeristische producten het beste kunnen aansluiten bij de veranderende behoefte van de maatschappij en de toerist. In dit traject werken provincies, gemeenten en schippers samen.

Om de maatschappelijke waarde van de sector beter te belichten, wordt er ook gewerkt aan opname in de nationale inventaris van het Immaterieel erfgoed (KIEN). Onderdeel van het traject is het in

---

<sup>1</sup> De actieve vloot bestaat uit circa 400 voormalige zeilende binnenvaartvrachtschepen zoals tjalken, skûtsjes en klippers, 50 voormalige zeilende zeegaande vrachtschepen vissersschepen, 130 voormalige binnenvaartschepen uit de visserij waaronder botters, schouwen en aken.

kaart brengen van ontwikkelingen die het historische erfgoed bedreigen en de maatregelen die genomen moeten worden om op die veranderingen in te spelen.

Vragen als hoe garanderen we de kennisoverdracht en verstevigen we de positie van de speciale opleidingen? Hoe kan regelgeving het beste rekening houden met de bijzondere fysieke en operationele omstandigheden van de vloot (*tailor made rules*). Maar ook, hoe kunnen we verduurzamen en het fysieke voordeel (van zeilschepen) beter benutten en hoe kunnen we de Europese richtlijn voor de binnenvaart eenvoudiger toepassen op historische schepen? Er wordt gewerkt aan een financieringsfonds voor de bruine vloot om noodzakelijke investeringen mogelijk te kunnen maken. Alle inspanningen zijn er bovenal op gericht om de sector rendabeler en steviger te maken. Eendracht maakt macht en intensievere samenwerking is daarvoor nodig.

## **Oproep**

*Om de iconische vloot ook in de toekomst van belang voor Nederland te kunnen laten zijn, is het belangrijk het ecosysteem van het varend erfgoed structureel te versterken. Het ecosysteem bestaat naast de schepen uit een decor en levendige economie (havenfronten, musea, onderwijs). Daarvoor is van het grootste belang dat de schepen op de korte en lange termijn kunnen blijven varen met passagiers en een ambitie in gezamenlijke samenwerking kan worden waargemaakt.*

De sector spant zich in om tot sterkere samenwerking en integratie van activiteiten in uitstraling, het aanbod beter boekbaar, bereikbaar, bezoekbaar en beleefbaar te maken voor de juiste doelgroep, op de juiste tijd en plaats. Alleen zo kan het ontwikkelde actieplan 2022-24 goed uit de verf komen.

We geloven dat dit de goede weg is naar een kantelpunt waarmee de bruine vloot, het varend erfgoed en het 'umfeld' (werven, touwslagerijen e.d.) in de toekomst status krijgt als icoon. Dit sluit aan bij de Kamerbrief d.d. 27 mei 2021 tijdelijke subsidieregeling continuïteit bruine vloot.<sup>2</sup>



## **Maatregelen, wat is al gedaan?**

1. Tijdelijke Rijksregeling voor de ondersteuning van de 'bruine vloot', echter niet voor schepen geregistreerd in eigendom van particulier of stichting en werkzaam met vrijwilligers;
2. Ambitie voor de vloot ontwikkeld mede door schippers, 4 provincies, partners olv het NBTC;
3. Stimuleren gebruik 'Qredits' door de vloot voor beheer en onderhoud;
4. Start traject opname Varend Erfgoed in nationale inventaris van het immateriële erfgoed

---

<sup>2</sup>

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2021/05/27/beantwoording-kamervragen-over-steunmaatregelen-voor-bruine-vloot/beantwoording-kamervragen-over-de-steunmaatregelen-voor-de-bruine-vloot.pdf>

**Maatregelen, wat is nu nodig?** Verder borging van de toekomst is besloten naar de aansluiting met Nederlands en buitenlands publiek en de eigen lokale omgeving.

Beter begrip voor de wereld achter de verhaallijn van de zeilende vracht- en vissersschepen, w.o. tjalken, klippers, botters, kotters en loggers, zal zorgen voor meer draagvlak. Er wordt gekeken naar het ontwikkelen naar voorbeeld van de Hanzesteden. De schepen willen zich identificeren met een verhaallijn en zijn bereid om krachten te bundelen om het ecosysteem te versterken, mede door krachtiger als icoon naar buiten te treden. Tegelijkertijd is erkenning als erfgoed van belang voor een deel van de bruine vloot. Particulier eigendom of stichting eigendom zorgt nu voor ongelijke positie ten opzichte van ondernemerseigendom.

**Wat heeft de regio al georganiseerd?** De sector heeft voorjaar 2019 een varende manifestatie met toeterende sloopshoorns bij Pampus gehouden. Mede naar aanleiding hiervan en gesprekken met de individuele sloopseigenaren is een Breed Bestuurlijk overleg met 4 provincies, diverse gemeenten, vertegenwoordigers uit de vloot, verenigingen van Zuiderzeegemeenten en Waddengemeenten ontstaan met als doel het maritiem erfgoed dat 'for granted' de vele havens aandeed, nadrukkelijker aandacht te geven.

Door de sector en overheden is een symposium over steunmaatregelen voor de bruine vloot georganiseerd. Samen staan partijen in de startblokken voor een vervolg, maar middelen ontbreken voor dit doel.

**Wat is de regio bereid te organiseren?** Er is een goed en mooi proces, dat partijen willen brengen naar de uitvoering. Dit kan alleen in een publiek-private verbinding. Hiervoor is een bedrag nodig in 2022-23 ter voorbereiding van totaal 1 mln in 2022

En vanaf 2023-2024 bedragen van 2.500.000 per jaar voor integrale marketingcampagne, en flankerend beleid als hieronder geschetst onder 2 en 3 en is er een definitiekwestie van cultureel erfgoed die aandacht behoeft onder 4.

### Concreet lobbyverzoek begroting EZK en OCW:

1. Onderdeel van de nieuwe toeristische agenda op rijksniveau bij begroting EZK voor 1 mln in 2022 en 2.5 mln per jaar miv 2023 ondersteuning van de gehele sector m.b.t. duurzaamheid, certificering.
2. Inrichting van een Garantiefonds voor lage rente financiering erfgoedschepen
3. Innovatieagenda voor een toekomstbestendige aanpak voor verduurzaming en certificering (veiligheid) van het maritiem erfgoed van diverse sloopstypen
4. De definitie van erfgoed zou verbreed moeten worden: de huidige erfgoedwet beperkt de definitie van erfgoed tot vastgoed (gebouwen), vernieuwing naar registergoederen of mobiel erfgoed moet bekeken worden.

### Afzenders

- Gedeputeerden samenwerkende provincies Flevoland, Overijssel, Utrecht, Friesland Job Fackeldej, Eddy van Hijum, Rob van Muilekom en Avine Fokkens
- Vertegenwoordiging samenwerkende schepen, Brancheorganisatie voor de beroepschartervaart vertegenwoordigd door voorzitter Sicko Heldoorn
- Vereniging Zuiderzeegemeenten, voorzitter Harm Jan van Schaik
- Vereniging Waddengemeenten, voorzitter Theo Meskers