



HET MARITIEM ERFGOED IN DE PROVINCIE UTRECHT

Nadere uitwerking van het Cultuur- en
Erfgoedprogramma 'Voor Jong & Altijd'



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
Definities	4
Stand van zaken	5
In beeld: maritiem erfgoed in de provincie Utrecht	5
In beeld: maritiem ensemble Bunschoten-Spakenburg	7
In beeld: zeilende beroepsvaart in Nederland	8
Provinciale doelen en inzet voor het maritiem erfgoed	10
1. De provincie werkt samen op het gebied van het maritiem erfgoed	10
2. De provincie draagt bij aan kennisbevordering	11
3. De provincie maakt het Utrechts maritiem erfgoed bekend	12
4. De provincie draagt bij aan instandhouding door verbetering functioneel gebruik	13
Conclusie en samenvatting	15
Overzicht instrumenten en financiën	15
Tot slot	16
Overzicht van bijlagen	17

INLEIDING

In het Cultuur- en erfgoedprogramma 2020- 2023 'Voor Jong & Altijd' is 'meer aandacht voor varend erfgoed' als nieuw accent opgenomen. De extra aandacht voor varend erfgoed is opgenomen in beleidsdoel B: behouden, beleven en benutten van cultureel erfgoed. Met dit beleidsdoel willen wij als provincie de kwaliteit van de leefomgeving, het restaureren en gebruiken van monumenten en het beheren en bekend maken van Utrechts erfgoed versterken. We doen dat laatste door subsidies en opdrachten te verstrekken om het publieksbereik van het Utrechts erfgoed te vergroten, met bijzondere aandacht voor varend erfgoed, maar ook de Oude Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie en de Wereldoorlogen. Het document dat nu voor u ligt is een verdere uitwerking van het vastgestelde cultuur- en erfgoedprogramma, voor het onderwerp maritiem erfgoed in de provincie Utrecht.

Het uitgebreide document is tot stand gekomen naar aanleiding van de nijpende situatie waarin het varend erfgoed zich bevond na het uitbreken van de coronacrisis. De beperkende coronamaatregelen veroorzaakten een enorm inkomstenverlies voor het varend erfgoed, waardoor het voortbestaan van historische schepen werd bedreigd. Doordat er geen inkomsten waren om de kosten van het jaarlijks onderhoud te dekken, dreigden schepen hun veiligheidscertificaat kwijt te raken. Zonder dit certificaat mag een schip niet meer varen (definitief niet) en dreigt het schip voorgoed verloren te gaan. Om dit scenario te voorkomen is de motie 'Houd de wind in de zeilen' op 20 november 2020 aangenomen, waarmee het college werd opgedragen zich in te zetten om de vloot in Bunschoten-Spakenburg voor de toekomst te behouden. Eén van de resultaten van de motie was de financiële steun op de korte termijn vanuit het COVID-19 steunpakket ter compensatie van de nettoschade die de botters hadden geleden in de periode maart-september 2021.

STAND VAN ZAKEN MARITIEM ERFGOED PROVINCIE UTRECHT

Maar er leek meer aan de hand dan problemen door de coronamaatregelen. Om te begrijpen met welke problematiek het maritiem erfgoed te maken had en wat er nodig was om het voor de langere termijn te behouden, zijn een aantal onderzoekstrajecten gestart. Deze onderzoeken hebben de stand van zaken goed in beeld gebracht. De resultaten van de onderzoeken worden besproken in dit document. De onderzoeken maken duidelijk dat Utrecht rijk is aan maritiem erfgoed en dat het veel meer omvat dan alleen varend erfgoed. Het maritiem erfgoed bestaat uit allerlei losse elementen (schip, haven, vaarwegen, werf, ambacht, pakhuys), die samen ervoor zorgen dat het varend erfgoed kan blijven varen en kan worden beleefd. Het is dus van belang niet alleen naar het varend erfgoed te kijken, maar het gehele maritieme erfgoed waar zij onderdeel van is.

MARITIEM ERFGOED STAAT ONDER DRUK

Uit de onderzoeken blijkt ook dat er sprake is van structurele problemen binnen het maritiem erfgoed. Problemen die een bedreiging vormen voor de toekomst van het maritiem erfgoed. Betrokkenen geven aan voor welke uitdagingen zij staan om het erfgoed goed te kunnen blijven beheren en behouden. Ontbrekende beschermende wetgeving, beperkte financieringsmogelijkheden en het opvolgingsvraagstuk zijn daar de meest genoemde problemen, maar lang niet alle. Het is van belang om naast de korte termijn oplossingen tot duurzame oplossingen te komen. Een gezamenlijke lobby richting het Rijk is gestart om structurele knelpunten op te lossen, die niet door de provincies, gemeenten of eigenaren kunnen worden opgelost. Het is afwachten wat het Rijk hierover beslist, die uitkomsten kunnen we meegeven in het overdrachtsdocument voor de coalitiebesprekingen.

ROL VAN DE PROVINCIE

Uit de onderzoeken blijkt ook hoe elke dag het maritiem erfgoed in onze provincie wordt beheerd en in stand wordt gehouden door vele eigenaren en vrijwilligers. Deze groep is goud waard voor het behoud van het maritiem erfgoed. We kunnen als provincie, samen met gemeenten, andere provincies, het Rijk en belangenverenigingen een bijdrage leveren voor het behouden van het maritieme erfgoed voor de toekomst. Daarin hebben we allemaal onze eigen rol.

Als provincie willen we een duurzame bijdrage leveren aan het in standhouden van het maritiem erfgoed. In de lijn van het cultuur- en erfgoedprogramma, gaan wij als provincie de sector ondersteunen door lokale, regionale en interprovinciale samenwerkingen te stimuleren en te intensiveren, door de kennisoverdracht over het maritiem erfgoed te verbeteren, door maritiem erfgoed bekend te maken bij een breed publiek en door maritiem erfgoed door functioneel gebruik in stand te houden. Op deze onderwerpen kan de provincie een rol van betekenis hebben en het verschil maken, om zo een betekenisvolle en duurzame bijdrage te leveren aan de instandhouding van het Utrechtse maritiem erfgoed voor de volgende generaties.

DEFINITIES

Voordat u begint te lezen, is het goed om te weten welke definities we gebruiken. Dat is van belang omdat er nogal wat verschillende termen en definities in omloop zijn. In dit document hebben we het over varend erfgoed, over maritiem erfgoed en over maritieme ensembles, de volgende definities hebben we daarvoor aangehouden:

Bruine Vloot / Zeilende beroepsvaart

Doordat er meerdere ideeën bestaan waar de bruine vloot uit bestaat, gebruiken we deze term niet. We gebruiken het begrip 'zeilende beroepsvaart', waarmee commercieel geëxploiteerde zeilschepen worden bedoeld.

Varend erfgoed

Onder 'varend erfgoed' vallen in de algemene definitie alle schepen ouder dan 50 jaar (enkele uitzonderingen daargelaten) die in Nederland gebouwd zijn of beeldbepalend zijn geweest op de Nederlandse wateren. Als we het over 'varend erfgoed' hebben, dan betreft dat dus alleen de historische schepen.

Maritiem erfgoed

Onder 'maritiem' verstaan wij alles wat te maken heeft met vaarwater, zowel met binnenvaart als met zeevaart. Maritiem erfgoed is dus veelomvattender dan varend erfgoed. Het omvat het varend erfgoed, maar ook havens, werven, vaarwegen en immaterieel erfgoed zoals de bijbehorende verhalen, tradities en ambachten. Maritiem erfgoed bestaat niet alleen uit een verzameling losse objecten, maar vooral uit maritieme ensembles. In onze provincie zijn op verschillende plekken maritieme ensembles aanwezig. Dit is een verzameling maritieme erfgoedelementen die samen een maritiem ensemble vormen.

Maritieme ensembles

Om deze term verder uit te leggen, kunnen we het beste een aansprekend voorbeeld in onze provincie nemen: het maritieme ensemble in Bunschoten-Spakenburg. Op deze plek komt alles samen. Dit houdt in dat naast een haven met schepen ook een werf aanwezig is, waar het ambacht nog wordt uitgevoerd, in leven wordt gehouden en wordt doorgegeven. Hier vindt men ook een actieve vrijwilligersgroep (of erfgoedgemeenschap), die zich inzet voor behoud en bekendmaking van het erfgoed en de bijbehorende verhalen en tradities. Al deze onderdelen van het maritieme ensemble zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Want wat is een haven zonder schepen of een schip zonder haven? Hoe overleeft een werf zonder de schepen en waar moet een schip heen zonder werf? Hoe wordt een ambacht behouden en doorgegeven als het niet kan worden uitgeoefend?

STAND VAN ZAKEN

In eerste instantie waren wij het onderwerp varend erfgoed aan het onderzoeken. Uit gesprekken met betrokkenen bij het varend erfgoed, werd snel duidelijk dat als we als provincie onze inzet voor varend erfgoed wilden bepalen, we breder moeten kijken dan het varend erfgoed alleen.

Het varend erfgoed moet worden bekeken als onderdeel van het maritieme erfgoed, dat veelomvattender is. Het maritiem erfgoed bestaat naast varend erfgoed namelijk bijvoorbeeld ook uit havens, vaarwegen, bruggen, pakhuizen en werven. Maar maritiem erfgoed bestaat ook uit de bijbehorende verhalen, tradities en ambachten. Deze onderdelen zijn nodig om varend erfgoed te behouden, want wat is een schip zonder bevaarbaar water, zonder haven waar het aan kan leggen of werf waar het terecht kan voor het onderhoud? En tegelijkertijd werkt het ook andersom natuurlijk, het varend erfgoed is nodig om de andere onderdelen te kunnen behouden. Het uitgangspunt is dan ook om naar het gehele ecosysteem van maritiem erfgoed te kijken, niet alleen naar het varend erfgoed.

IN BEELD: MARITIEM ERFGOED IN DE PROVINCIE UTRECHT

Een overzicht van maritiem erfgoed was er nog niet voor de provincie Utrecht. De eerste stap was dan ook een inventarisatie. In de zomer van 2021 heeft de provincie Utrecht de Erfgoedkwartiermakers opdracht gegeven een inventarisatie te maken, deze is op 4 februari 2022 afgerond (zie bijlage 1: 'Inventarisatie maritiem erfgoed in de provincie Utrecht', Erfgoedkwartiermakers). Omdat maritiem erfgoed uit heel veel losse onderdelen bestaat, is ervoor gekozen om de inventarisatie te richten op de maritieme ensembles met kenmerkend varend erfgoed; ook weer vanuit de gedachte om naar het gehele ecosysteem te kijken, niet naar losse schepen of objecten. De maritieme ensembles zijn vervolgens beschreven: wanneer, hoe en waarom zijn deze tot stand gekomen en waarom zij cultuurhistorische waarde hebben. De inventarisatie geeft daarnaast ook veel informatie over de (grote) groep mensen die actief betrokken zijn bij het maritieme erfgoed in de provincie. Welke kennis deze groep bezit en wat hen motiveert om zich in te zetten voor dit erfgoed. De gesprekken leveren verhalen uit eerste hand op over de huidige situatie en actuele ontwikkelingen rondom de locaties waar de maritieme ensembles zich bevinden en helpen zo in het bepalen van provinciale doelen en inzet.

Dat uit de 'Inventarisatie maritiem erfgoed in de provincie Utrecht' blijkt dat in onze waterrijke provincie nog op veel plaatsen sporen te vinden zijn van een rijk maritiem verleden, zal niemand verbazen. Van het rivierengebied in het zuiden, de plassen in het noordwesten, de werfkelders in de hoofdstad tot aan de visserijhavens aan de noordkant van de provincie. De ontstaansgeschiedenis van onze provincie hangt nauw samen met de vaarwegen en de mogelijkheden die deze boden voor de scheepvaart. De ontwikkeling van onze provincie is grotendeels door water bepaald. Dorpen en steden werden bij voorkeur aan het water gebouwd, want het vervoer van goederen, dieren en mensen ging eeuwenlang het gemakkelijkst en meest comfortabel per schip. Door deze loop van de geschiedenis vindt men nog veel maritiem erfgoed in de provincie. Niet alles is bewaard gebleven natuurlijk, maar op een aantal plekken maken maritieme ensembles de ontwikkelingssporen ook nu nog zichtbaar en beleefbaar.

De inventarisatie beschrijft een groot aantal maritieme historische ensembles met varend erfgoed in de provincie Utrecht. Deze voorbeelden tonen niet alleen de gevarieerde maritieme geschiedenis van de provincie, ze laten ook zien hoe deze maritieme ensembles nu bijdragen aan de charme van de leefomgeving en aan de kwaliteit van de leefomgeving van de havensteden en -dorpen in Utrecht. We vinden de maritieme ensembles in en rondom de stad Utrecht, in Vreeswijk, langs de Hollandse IJssel, in Bunschoten-Spakenburg, Wijk bij Duurstede en Amersfoort. Op die plekken zijn meerdere elementen aanwezig, naast het varend erfgoed is er ook sprake van een haven, een werkplaats, los- en laadplekken, ambacht en tradities. Een uitgebreid geïllustreerd overzicht hiervan is terug te vinden in het publieksboek 'Voor de boeg. Maritiem Erfgoed in de provincie Utrecht', dat in opdracht van de provincie Utrecht is gemaakt. Het boek zal online (via deze [link](#)) en offline blijvend worden ingezet om het publieksbereik van het Utrechtse maritieme erfgoed te vergroten.

Groeiende belangstelling

Uit de inventarisatie blijkt ook een groeiende waardering voor maritiem erfgoed en een grotere bereidheid van lokale overheden om het maritiem erfgoed in beleid te borgen dan een decennium geleden. Gemeenten onderkennen steeds meer de mogelijkheden van het benutten van hun historische havens en vaarwegen. Ze zijn een belangrijke meerwaarde voor aantrekkelijke dorpen en steden. Stadshavens geven dorpen en steden een herkenbaar gezicht als vissersdorp, vesting-, handels- of havenstad. Bovendien zorgen levendige stadshavens voor een aantrekkelijke woon- en werkomgeving en ze zorgen voor nieuwe werkgelegenheid en stijging van vastgoedwaarde. Ze trekken publiek, vertellen over de historie van de streek en zorgen voor recreatieve omzet. De inventarisatie geeft hier inspirerende voorbeelden van, zoals in de gemeente Amersfoort waar met succes ligplaatsen voor historische schepen zijn gecreëerd die het havenbeeld aan de Eem verrijken en de Veilinghaven in Utrecht.

Knelpunten

Uit de beschrijving van praktijksituaties blijkt echter ook dat er nog de nodige knelpunten zijn. Hieronder worden de belangrijkste onder elkaar gezet.

Ontbrekende beschermende wetgeving

Het meest genoemde knelpunt is het ontbreken van beschermende wetgeving en van een systeem van monumentenzorg voor maritiem erfgoed op nationaal niveau. Het uitsluiten van niet-onroerende zaken (zoals historische schepen) als rijksmonument roept bij gemeenten de vraag op waarom de rijksoverheid het maritiem erfgoed niet onder hetzelfde beschermingsbeleid laat vallen als archeologische maritieme monumenten en gebouwde monumenten, dan wel hier een equivalent beleid voor ontwikkelt. Ambtelijk schiet de kennis over maritiem erfgoed vaak tekort. Ook hierdoor voelen gemeenten zich door het Rijk onvoldoende gesteund, waardoor effectief lokaal beleid moeizaam tot stand komt.

De Erfgoedwet kent twee beschermingsregimes, één voor monumenten en één voor cultuurgoederen. Eigenaren van rijksmonumenten - en in sommige gemeenten van gemeentelijke monumenten - kunnen in ruil voor zorgvuldig behoud instandhoudingsubsidie krijgen. De criteria voor het aanwijzen van rijksmonumenten zijn in de Erfgoedwet dezelfde als die in de Monumentenwet uit 1988. Dit betekent dat een monument wordt gedefinieerd als een 'onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed'. Hieruit volgt dat volgens de Erfgoedwet een schip of ander mobiel erfgoed niet kan worden aangewezen als rijksmonument.

Een schip kan wel worden aangewezen als beschermd cultuurgoed. Het Rijk hanteert echter een zeer terughoudend aanwijsbeleid en schepen komen tot op heden niet voor op de lijst. De vraag is of dat sowieso wenselijk zou zijn. De bescherming van cultuurgoederen is namelijk gebaseerd op een maatregel die een mogelijke export kan voorkomen; dat het cultuurgoed niet naar het buitenland verdwijnt, maar behouden blijft voor Nederland. Zou een schip op het register van beschermde cultuurgoederen en verzamelingen komen te staan, dan zou de eigenaar eerst formeel toestemming van de minister van OCW moeten vragen voordat het de Nederlandse wateren uitvaart.

Onduidelijke definiëring en transparante registratie van maritiem erfgoed

Het tweede punt dat als knelpunt wordt genoemd is het ontbreken van transparante registratie en cultuurhistorische waardering én een duidelijke definiëring van maritiem erfgoed, varend erfgoed en historische schepen. In de inventarisatie wordt gesteld dat erkenning door een heldere omschrijving van de cultuurhistorische waarde van de traditionele vloot en wettelijke middelen om die waarde te beschermen het maatschappelijke belang van het maritiem erfgoed zou kunnen borgen. Erkenning is van belang voor de private en particuliere eigenaren van maritiem erfgoed:

- zij kunnen in geval van een crisis zoals corona geen beroep doen op de noodhulp die specifiek gericht is op monumenten;
- ze kunnen met hun schip geen onderdeel worden van beschermde stads- en dorpsgezichten. Ze zijn vaak het kloppend hart van historische maritieme ensembles zoals museumhavens en museumwerven, maar zonder dat dit hen een formele status geeft of voordelen biedt;
- zij moeten wel voldoen aan steeds strengere wet- en regelgeving, die ook geldt voor de beroepsvaart, de recreatievaart en woningen, met steeds hogere kosten als gevolg.

Het is volgens de onderzoekers ook van belang voor gemeenten, die graag middelen in handen zouden willen hebben om de bijzondere traditionele schepen, havens en werven binnen hun gemeentegrenzen te ondersteunen, te promoten en te beschermen tegen ongewenste verbouwingen, vernieling en sloop.

Het belangrijkste register op het gebied van varend erfgoed is onder beheer bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), op basis van een door de vereniging zelf geborgd classificatiesysteem. Dit wil zeggen dat alle schepen, die aan de toelatingscriteria voldoen, in het register kunnen worden ingeschreven. Ongeveer dertig jaar geleden begonnen diverse behoudsorganisaties, aangesloten bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland - de registratie van traditionele vaartuigen. Inmiddels zijn er 5088 geregistreerd. Tot 2020 werden de gegevens van schepen geregistreerd door de FVEN. De meest recente gegevens worden nu bijgehouden en aangeleverd door de deelnemende behoudsorganisaties en maritieme musea. Op dit moment zijn er 18 organisaties die gegevens voor dit centrale register bijhouden. Dit alles wordt gedaan door vrijwilligers.

Strengere eisen aan schepen

Ook los van de situatie door coronabeperkingen is de financiële situatie van private en particuliere eigenaren van traditionele schepen niet gemakkelijk. De regelgeving voor varende schepen wordt steeds strenger, er worden toenemende eisen gesteld aan varende historische schepen, zoals het periodieke veiligheidscertificaat en andere eisen op het gebied van duurzaamheid. Door de toenemende eisen, stijgen ook de kosten voor de instandhouding van deze schepen. Maatregelen om te verduurzamen zijn duur, terwijl niet alle verduurzamingssubsidies ook gelden voor toepassing op een schip.

Gebrek aan financieringsmogelijkheden

Banken hebben besloten om geen scheepshypotheek meer te verstrekken voor varende historische schepen, als gevolg van de aangescherpte regels en verhoogde ratio's na de bankencrisis van 2008. Voor dit probleem is nog

geen goede oplossing voorhanden. Doordat de rijksoverheid historische schepen niet kan aanwijzen als rijksmonument (zie het eerste knelpunt), kunnen deze ook geen aanspraak maken op een instandhoudingssubsidie uit de Sim – Subsidie Instandhouding Monumenten. Er zijn gelukkig wel fondsen, zoals het Mondriaanfonds, dat ook regelingen heeft voor mobiel erfgoed (waaronder varend erfgoed). Dit fonds wordt goed gevonden en kent een jaarlijks een overvraag. Een voorwaarde van het Mondriaanfonds is dat het varend erfgoed in het Register Varend Erfgoed Nederland van de FVEN is opgenomen. Een andere tegemoetkoming voor het varende erfgoed komt in de vorm van korting op het havengeld of het bieden van een bijdrage in de onderhoudskosten door enkele gemeenten.

Problemen voor gehele maritieme erfgoed door problemen varend erfgoed

Zoals al eerder gesteld, deze schepen zijn onderdeel van een maritiem ecosysteem. Komen schepen in de financiële problemen, dan kunnen bij andere maritieme onderdelen ook problemen ontstaan. Door corona zijn niet alleen de schepen in de problemen gekomen; ook het maritiem erfgoed als geheel staat onder druk, stellen de onderzoekers van de inventarisatie. Immers: een inkrimping van de vloot leidt tot minder werk voor scheepswerven en ambachtslieden, lege plekken in havens, minder werk voor schippers en scheepsmaten met vaar-vaardigheden, minder emploi voor zeevaartscholen, kortom: een cascade aan teloorgang van materieel en immaterieel maritiem erfgoed dreigt.

IN BEELD: MARITIEM ENSEMBLE BUNSCHOTEN-SPAKENBURG

Naast de inventarisatie zijn twee onderzoekstrajecten gestart. Beide trajecten zijn gestart als direct gevolg van de coronacrisis en de negatieve gevolgen hiervan voor het varend erfgoed, specifiek 'de bruine vloot'. In de provincie Utrecht bevindt een groot deel van deze vloot zich in de museumhaven van Bunschoten-Spakenburg. De opbrengsten van de onderzoeken waren zeer nuttig en vulden de informatie uit de inventarisatie goed aan.

Adviestraject Erfgoed Expert Team in Bunschoten-Spakenburg

De provincie heeft naar aanleiding van de provinciale ondersteuning vanuit het COVID-19 steunpakket aan de botters in Bunschoten-Spakenburg een adviestraject van het Erfgoed Expert Team aangeboden. Dit traject is in februari 2021 gestart en heeft geresulteerd in een uitgebreid advies, dat voor een klein deel is uitgevoerd. Het Erfgoed Expert Team is paraat voor hulp bij verdere implementatie van de adviezen.

Het Erfgoed Expert Team is aan de slag gegaan met een onderzoeksvraag van de Stichting Behoud Museumhaven Spakenburg (SBMS) en de Bottervereniging 'de Bruine Vloot' te Bunschoten-Spakenburg. De onderzoeksoopdracht luidde: 'Hoe kan de fysieke instandhouding van de schepen worden verzekerd en hoe kunnen we het immateriële erfgoed bestendigen?'. Deze onderzoeksvraag is vanuit het gehele maritieme ensemble in Bunschoten-Spakenburg benaderd: niet alleen naar wat de botters nodig hebben, maar wat nodig is om het gehele maritieme ensemble te bestendigen. Uit de gesprekken met de betrokkenen (waaronder gemeente, eigenaren en bestuursleden) ter plaatse kwam het volgende beeld naar voren.

Gebrek aan financieringsmogelijkheden, mede door complex eigenaarschap

De botters in Bunschoten-Spakenburg hebben moeite met financiering te vinden om te restaureren en te investeren. Er is al behoorlijk achterstallig onderhoud aan de historische schepen geconstateerd (schatting (€ 1,5 miljoen). Hoewel er (landelijke) fondsen zijn waar geld kan worden aangevraagd voor onderhoud en restauratie, wordt het proces van aanvragen als ingewikkeld en tijdrovend ervaren.

Daarbij is het eigenaarschap van het maritieme ensemble complex: particulieren, stichtingen, vennootschappen bezitten en verzorgen de historische vloot, de haven en botterwerf daarentegen zijn in eigendom van de gemeente. Doordat sommige regelingen wel en sommige weer niet voor verschillende eigendomssituaties gelden is het indienen van gezamenlijke aanvragen een uitdaging. Er wordt ook niet altijd consensus bereikt over het gezamenlijk aanvragen. Het complexe eigenaarschap betekent helaas ook dat echte samenwerking moeilijk tot stand komt. Zonder betrokkenheid kan er geen verbinding en samenwerking plaatsvinden. En particulier eigenaarschap is niet toekomstbestendig, volgens de opstellers van de onderzoeksvraag. De stichting SBMS heeft een belangrijke signalerende functie maar heeft niet de instrumenten om het probleem op te lossen (eigenaarschap, geld, invloed). Tot nu toe zijn de belangen verdeeld.

Opvolgingsvraagstuk: wie neemt het over van de huidige eigenaren en vrijwilligers?

De eigenaren vergrijzen. Zonder historische vloot en betrokken schippers en vrijwilligers kun je geen levendig ensemble in stand houden. De betrokkenheid van alle participanten is essentieel. In de museumhaven van Bunschoten-Spakenburg liggen niet alleen prachtige botters, maar vind je ook een werkende werf, Museum Spakenburg, de visafslag waar educatieve projecten en rondleidingen worden gegeven en het Museum voor Klederdracht en Visserij. Er zijn enorm veel vrijwilligers bij betrokken, die dat al jaren doen en nog wel even zullen blijven doen. Dat is echter niet voor eeuwig. Een nieuwe generatie eigenaren en vrijwilligers moeten de komende jaren worden gevonden en ingewerkt, om de afzwaaiende eigenaren en vrijwilligers te vervangen.

Publieksbereik en draagvlak maritiem erfgoed

Er is zeker bij particulieren te weinig besef en draagvlak voor dit unieke erfgoed. Er is meer bekendheid, betrokkenheid en participatie nodig bij verschillende stakeholders, zowel op landelijk, provinciaal als lokaal niveau. Er is wel aandacht voor marketing en communicatie, maar deze kan professioneler. Een

marketingstrategie met een heldere visie, een missie en bijbehorende sociale mediastrategie ontbreken. Volgens het EET is dit echter een voorwaarde als het gaat om het bewerkstelligen van een duurzame transitie.

Het advies van het EET focust op het breder trekken van de opgave. Zij adviseren om niet alleen op zoek te gaan naar de juiste juridische en financiële vorm, maar naar het belang van het behoud van dit karakteristieke erfgoed en hoe dit nationaal en provinciaal kenbaar te maken. Daarbij moeten de vragen 'waarom het belangrijk is' en 'voor wie het belangrijk is', beter worden uitgewerkt. Het EET is inmiddels aan de tweede fase van het traject gestart, het ontwikkelen en uitvoeren van een stappenplan om te werken aan de beantwoording van deze vragen. De SMBS heeft hier echter tot op heden nog geen gebruik van gemaakt. Het EET heeft aangegeven zich te blijven inzetten om het proces weer op gang te krijgen.

IN BEELD: ZEILENDE BEROEPSVAART IN NEDERLAND

Het tweede traject is het onderzoek van BMC Yacht group (zie bijlage 2, 'De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren', BMC Yacht group), dat in opdracht van de provincies Friesland, Flevoland, Utrecht en Overijssel is uitgevoerd. Het onderzoek richt zich op de zeilende beroepsvaart binnen de vier provincies en is in maart 2022 afgerond. Corona maakte zichtbaar dat er structureel 'iets' met de financiering van de zeilende beroepsvaart aan de hand was, aldus het BMC onderzoeksrapport. In eerste instantie is dit onderzoek in 2021 opgezet voor 'de bruine vloot'. Gedurende het onderzoekstraject is het begrip 'de bruine vloot' losgelaten, omdat er te veel verwarring en discussie is over de term. BMC noemt de commercieel geëxploiteerde zeilschepen, de 'zeilende beroepsvaart'. Daarnaast wordt een grote groep niet-commercieel geëxploiteerde schepen meegenomen in het onderzoek, die nader in te delen zijn op basis van fysieke kenmerken: het materiaal waarvan ze gemaakt zijn en of er wel of geen mast op staat. Beide groepen zijn aanwezig in de provincie Utrecht.

De oorspronkelijk insteek voor het rapport vormde het inzicht in en de bereikbaarheid van financieringsmogelijkheden voor de zeilende beroepsvaart, specifiek in de mogelijkheid tot het realiseren van een financieel instrument, een fonds. Gaandeweg verbreedde de verkenning en werd deze aangevuld met een scan naar de samenhang van samenwerking, human capital (oftewel het 'menselijk kapitaal') en kennisontwikkeling binnen de zeilende beroepsvaart.

Onderhoudsachterstand in combinatie met vergrijzing bedreigen toekomst vloot

Het rapport stelt dat door grootschalig onderhoud in combinatie met pensionering van eigenaren het behoud van de zeilende beroepsvaart het komende decennium onder druk komt te staan. Veel schippers zullen de komende tien jaar hun schip willen verkopen, stelt het rapport. De gemiddelde leeftijd van de schipper-ondernemers is hoog. Het schip/bedrijf is hun pensioen; ze zullen hun schip/bedrijf willen verkopen. Er zijn momenteel naar het zich laat aanzien geen ongebruikelijk lange verkooptijden voor schepen en er zijn voldoende opvolgers. Banken zijn betrokken bij de financiering van overnames. Het is te verwachten dat het scheepsaanbod de komende jaren groter wordt, waardoor wachttijden zullen oplopen en prijzen zullen dalen. Het is onduidelijk of er voldoende opvolgers zullen zijn.

Veel van deze schepen zijn ruim 25 jaar in bedrijf en hebben groot onderhoud nodig, schepen zijn na een refit weer als nieuw, geschikt voor de volgende 25 jaar bedrijfsfunctie. Schippers weten dat investeringen in hun schepen/bedrijven noodzakelijk zijn. Vanzelfsprekend zijn zij bereid deze investeringen voor hun rekening te nemen. Echter, de omvang van de benodigde investeringen is lang niet altijd duidelijk. Zeker schepen waarvan de laatste refit lang geleden is, hebben mogelijk technische uitdagingen die niet goed te overzien zijn. In het geval van de motor en het vuilwatermanagement geldt daarbij dat het door technische ontwikkelingen niet duidelijk is wat de beste keuze is. Tevens is er vaak geen harde noodzaak om nu te investeren. Voor veel oudere schippers zal gelden dat zij nog maar een beperkt aantal 'verdienjaren' hebben, voordat zij willen stoppen en hun schip willen verkopen. De vraag is daarmee of investeringen terugverdiend kunnen worden.

Sector heeft een verouderd bedrijfsmodel, innovatie is nodig

Daarnaast wijst het rapport op andere oorzaken voor de malaise van de zeilende beroepsvaart. Namelijk; het bedrijfsmodel van de sector dateert uit de jaren '70, waardoor er beperkte financiële reserves zijn. Die reserves zijn weliswaar voldoende om de operatie jaar na jaar voort te zetten, maar te klein om grotere incidenten op te vangen of investeringen te doen. Daarbij komt dat het verouderde bedrijfsmodel niet aantrekkelijk is voor een volgende generatie schippers. Er moet worden gewerkt aan een nieuw perspectief voor de volgende generatie, adviseert het BMC rapport. Nu bestaat het perspectief uit een mager bedrijfsmodel, waar fors geïnvesteerd in moet worden om het bedrijfszeker te houden, terwijl traditionele financiers zich terugtrekken. Om het voor jonge ondernemers aantrekkelijk te maken om in de sector aan de slag te gaan, is het belangrijk dat geïnvesteerd wordt in een nieuw perspectief. Tijden zijn veranderd, de nieuwe generatie kijkt met andere ogen naar de vloot; ze heeft behoefte aan een ander perspectief, aldus BMC.

Geen samenwerking, geen gezamenlijke agenda en ambitie

Het BMC rapport stelt dat wat betreft het behoud van de vloot de uitdaging zit in dat het een probleem van iedereen is en dus van niemand. Elke stakeholder heeft zijn eigen relatie met/belang bij de vloot. Momenteel is de bereidheid om een grotere betrokkenheid te tonen dan die van het eigenbelang om meerdere redenen zeer beperkt gebleken. Tijdens de coronacrisis zijn een aantal keren de handen ineens geslagen om de sector te versterken. Voorbeelden hiervan zijn de door intensieve lobby tot stand gekomen bruine-vloot-coronaregeling van

het Rijk, de ambitie om de bruine vloot als 'icoonproject' binnen Holland-promotie te positioneren en het onderzoek van BMC zelf, gericht op het verbeteren van de financiering. Bij al deze initiatieven was de provincie Utrecht overigens nauw betrokken, door onze deelname aan het bestuurlijke overleg 'Maritiem erfgoed' (waarover later meer). Deze voorbeelden zouden volgens de onderzoekers inspiratie kunnen bieden om de samenwerking verder te versterken.

SAMENVATTING

Sinds de coronacrisis is de aandacht voor het varend erfgoed groter, vanuit een gevoel van urgentie. De toestand van het varend erfgoed heeft ook impact op de toestand van andere onderdelen binnen het maritiem erfgoed, zoals de havens en de werven, het zet de maritieme ensembles onder druk. Uit de inventarisatie en onderzoeken blijkt dat er meer speelt dan de problemen die werden veroorzaakt door het tijdelijk inkomstenverlies vanwege beperkende coronamaatregelen.

Kort samengevat zien we dat de knelpunten die door de betrokkenen in de inventarisatie en onderzoeken worden genoemd, knelpunten zijn op het gebied van wet- en regelgeving, registratie en definiëring, financieringsmogelijkheden, opvolging, bedrijfsvoering, kennisoverdracht, publieksbereik en draagvlak. Uit de onderzoeken blijkt ook dat veel knelpunten onopgelost blijven vanwege het ontbreken van een gezamenlijk agenda op landelijk niveau.

- Er is geen gezamenlijke agenda of ambitie binnen het maritiem erfgoed op landelijk of provinciaal niveau, samenwerkingen zijn ad hoc en korte termijn;
- Door het ontbreken van een landelijke gezamenlijke agenda blijven grote vraagstukken liggen; vraagstukken op het gebied van beschermende wetgeving, regelgeving, definiëring van maritiem erfgoed, opvolging, het kennisoverdracht – en ontwikkeling en financiering;
- Door het ontbreken van een landelijke gezamenlijke visie en ambitie blijven kansen als gezamenlijke marketing en financiering, innovatie en verduurzaming van de sector liggen.

Hoe kunnen we er nu als provincie voor zorgen dat het Utrechtse maritiem erfgoed de aandacht krijgt dat het verdient? Welke instrumenten kunnen we als provincie inzetten om bij te dragen om het maritiem erfgoed in stand te houden, het te (laten) beheren en bekend te maken?

PROVINCIALE DOELEN EN INZET VOOR HET MARITIEM ERFGOED

De provincie Utrecht vindt het maritieme erfgoed van grote waarde. Het maritiem erfgoed vertelt niet alleen onze provinciegeschiedenis, het maakt de geschiedenis ook ter plekke beleefbaar. Het maritiem erfgoed verhoogt de kwaliteit van de leefomgeving en heeft een toeristische aantrekkingskracht en heeft zo ook economische waarde. Het maritiem erfgoed zorgt ervoor dat oude beroepen, zoals zeilmaker en scheepssmid blijven bestaan en dat verhalen en tradities behorende bij het erfgoed worden doorgegeven. Het maritiem erfgoed is onderdeel van onze regionale identiteit.

Het maritiem erfgoed beperkt zich niet alleen tot de provincie Utrecht, het is een belangrijk onderdeel van onze nationale identiteit. Veel van de knelpunten die in de inventarisatie en onderzoeken zijn benoemd beperken zich niet tot de Utrechtse situatie. De knelpunten vragen om een duurzame oplossing voor de lange termijn. Dat vraagt om een gezamenlijke agenda en ambitie en grotere betrokkenheid van het Rijk. De inzet van het Rijk is op het moment van schrijven nog steeds niet duidelijk. De gezamenlijke lobby naar het Rijk voor een landelijke aanpak van de grote knelpunten, zoals marketing, innovatie, financiering en wet- en regelgeving, blijven we daarom voeren. Ondertussen zetten we als provincie onze bijdrage aan het in standhouden van het Utrechts maritiem erfgoed voort en vullen deze verder in. Nu we weten waar onze Utrechtse maritieme ensembles mee worstelen, kunnen we nog gericht aan de slag.

Maar welke rol past ons als provincie in het zorgen voor het maritiem erfgoed? Hoe geven we onze rol vorm om een bijdrage te leveren, om er voor te zorgen dat het maritiem erfgoed minder onder druk komt te staan? Kijken we naar het Cultuur- en erfgoedprogramma 2020-2023 'Voor Jong & Altijd' dan is extra aandacht voor varend erfgoed opgenomen in beleidsdoel B: behouden, beleven en benutten van cultureel erfgoed. Met dit beleidsdoel wil de provincie de kwaliteit van de leefomgeving, het restaureren en gebruiken van monumenten en het beheren en bekend maken van Utrechts erfgoed versterken. De provincie doet dat dat laatste door subsidies en opdrachten te verstrekken om het publieksbereik van Utrechts erfgoed te vergroten, met bijzondere aandacht voor varend erfgoed, de Oude Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie en de Wereldoorlogen. Sinds openstelling van de subsidieregeling zijn subsidies toegekend aan meerdere projecten op het gebied van varend erfgoed. Als we deze beleidsdoelen als uitgangspunt nemen voor de rol die de provincie kan spelen om bij te dragen aan het behouden, beleven en benutten van het maritieme erfgoed, komen we tot het volgende:

1. DE PROVINCIE WERKT SAMEN OP HET GEBIED VAN HET MARITIEM ERFGOED

Op landelijk niveau is zoals de onderzoeken uitwijzen, structurele samenwerking beperkt. Om de inzet van eenieder nog effectiever te maken, is het van belang om samen op te trekken. We hebben elkaar nodig om de vloot toekomstbestendig te maken. Dat lukt alleen als alle betrokkenen bij het maritiem erfgoed met elkaar één visie, agenda en plan opstellen. Onder druk van corona zijn een aantal initiatieven tot stand gekomen, die echt resultaat hebben gehad, zoals de lobby bij het Rijk voor een coronaregeling voor de bruine vloot. Deze tijdelijke samenwerking moet worden verbreed en omgezet worden naar een langdurige samenwerking, zodat we duurzame oplossingen kunnen bereiken.

Wat doet de provincie nu?

- We nemen deel aan het bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed'

We trekken op met andere provincies, verenigingen van gemeenten en belangenverenigingen van het maritiem erfgoed in het bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed' (dat vroeger bestuurlijk overleg Bruine Vloot heette, zie bijlage 3 voor een overzicht van deelnemers). Sinds september 2021 is gedeputeerde Van Muilekom namens erfgoed én Recreatie en Toerisme de vertegenwoordiger van de provincie Utrecht binnen dit overleg. Het bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed' heeft opdracht gegeven tot het uitvoeren van het BMC onderzoek, dat eerder in dit stuk is beschreven. Een tweede opdracht is gegeven aan het Nationaal Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), om een plan van aanpak op te stellen voor het Nederlands varend erfgoed (zie bijlage 4, 'Plan van aanpak Nederlands varend erfgoed', NBTC). Naar aanleiding van de resultaten van het BMC onderzoek en het Plan van aanpak Nederlands Varend erfgoed' is een lobbyboodschap Varend erfgoed naar de ministeries van EZK en OCW gestuurd. In de boodschap zijn vier punten opgenomen:

- 1 onderdeel uitmaken van de nieuwe toeristische agenda op rijksniveau bij begroting EZK voor 1 miljoen in 2022 en 2.5 miljoen per jaar m.i.v. 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 scheepstypen;

- 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.

Onderdeel van de lobby is het aanbieden van het BMC rapport geweest. Dit vond plaats tijdens het jaarcongres van de Gastvrije Randmeren op 18 maart 2022 en is daar aangeboden aan alle Kamerfracties. Tweede Kamerlid Palland was aanwezig om het rapport namens hen te ontvangen. Zij heeft naderhand vragen gesteld aan minister Adriaanse van Economische Zaken. Minister Adriaanse heeft in een brief van 29 april 2022 toegezegd samen met haar collega's van OCW en I&W in gesprek gaan met de sector, NBTC en de betrokken provincies en gemeentes over de bevindingen en adviezen beschreven in het rapport van BMC. De volledige lobbyboodschap is na te lezen in bijlage 5, 'Lobbyboodschap Varend Erfgoed'.

In afwachting van de stappen en de financiële bijdrage van het Rijk, blijven we met het bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed' lobbyen voor deze punten die een bijdrage leveren aan het toekomstbestendig maken van het maritieme erfgoed.

Wat gaat de provincie nog meer doen?

- Samenwerking binnen het Utrechts maritiem erfgoed vergroten: oprichten platform Maritiem Erfgoed Utrecht

Binnen de provincie Utrecht zijn dagelijks inwoners in de weer om het maritieme erfgoed te beheren en behouden. Er zijn een aantal kenmerkende aspecten die we bij veel maritieme ensembles terugzien: er zijn voornamelijk of alleen erfgoedvrijwilligers bij betrokken en ze hebben veelal een lokaal karakter. Ze krijgen doorgaans geen subsidie en zijn afhankelijk van projectgelden voor de realisatie van activiteiten. Het is bewonderenswaardig om te zien wat zij voor elkaar gekregen hebben. Maar met de geschetste financiële problemen en de matige kennisontwikkeling en overdracht is het wellicht goed als er meer samenwerking tussen deze maritieme ensembles tot stand komt. In de provincie Zeeland bestaat het Zeeuws maritiem platform, waarbij maritieme organisaties aangesloten zijn met binding met het Zeeuws maritiem erfgoed. Het platform vertegenwoordigt in principe alle organisaties binnen de provincie die te maken hebben met het maritiem erfgoed in Zeeland en bereid zijn zich daarvoor in te spannen. Beleid en activiteiten worden op elkaar afgestemd zodat effectief en efficiënt kan worden gewerkt aan het beschermen, benutten en beleven van het maritiem erfgoed.

Als provincie gaan wij zo'n platform initiëren en faciliteren. Het platform Maritiem Erfgoed Utrecht draagt bij aan een grotere bekendheid van het maritieme erfgoed. Het is van belang om de organisatie van het Platform bij een uitvoerende partij te beleggen, en om een goed ingevoerde trekker, bekend met het maritieme erfgoed in de provincie aan te stellen. Binnen het platform kan een Utrechtse maritieme agenda worden opgesteld, die mee wordt genomen naar het bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed'. Binnen het platform staan kennisoverdracht en -ontwikkeling centraal, kennis over het maritieme erfgoed, maar ook bijvoorbeeld over fondsenaanvragen, vrijwilligerswerving, educatie en verduurzaming.

2. DE PROVINCIE DRAAGT BIJ AAN KENNISBEVORDERING

Want die kennis en overdracht van die kennis is essentieel voor het behoud van de maritieme ensembles. Uit het BMC onderzoek blijken (bedrijfskundige) competenties ontbreken om innovatie succesvol te managen. Het EET advies toont aan dat de marketing een professionaliseringsslag nodig heeft. Uit beide onderzoeken en de inventarisatie blijkt dat betrokkenen bezorgd zijn of de aanwezige kennis wel goed kan worden overgedragen aan een nieuwe generatie. De vergrijzing onder de schippers en eigenaren, maar ook onder de vrijwilligers en ambachtslieden is een bedreiging voor het voortbestaan van maritieme ensembles. Ook bij gemeentelijke ambtenaren is niet altijd de noodzakelijke kennis over het maritiem erfgoed aanwezig om schippers goed bij te staan. Wij kunnen als provincie hierin een rol spelen, maar het is vooral van groot belang om deze uitdagingen gezamenlijk aan te gaan, zoals alle onderzoeken adviseren.

Wat doet de provincie nu?

- We geven opdrachten voor onderzoek naar het Utrechts maritieme erfgoed

Dit document is gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie die veel informatie heeft opgeleverd over de geschiedenis van het maritieme erfgoed in Utrecht. Het is belangrijk dat we nu niet stilstaan, maar verder gaan met het verspreiden van deze kennis, waar het publieksboek ook zeker een grote rol in kan spelen. Er zijn echter ook mogelijkheden om in het kader van het beleid voor deskundigheidsbevordering extra onderzoeken te starten.

Deze ontwikkeling van deskundigheidsbevordering in de cultuur- en erfgoedsector is gericht op nieuwe verbindingen en samenwerking tussen bedrijfsleven, culturele, cultuurhistorische en maatschappelijke instellingen voor zover het betreft het onderzoek of de ontwikkeling gericht op versterking en verzakelijking van culturele instellingen. We zoeken actief naar voorbeelden in het maritieme erfgoedveld om mee te nemen in het provinciale beleid. Dat kunnen ook gezamenlijke onderzoeken zijn, die we met de deelnemers uit het bestuurlijk overleg

'Maritiem Erfgoed' starten, zoals dat met het BMC rapport en het NBTC plan van aanpak voor Varend erfgoed Nederland is aangepakt.

- We bieden het Erfgoed Expert Team aan om mee te denken op vraagstukken

Het multidisciplinaire Erfgoed Expert Team wordt door de provincie ingezet op complexe vraagstukken rond de ontwikkeling van erfgoed. Eigenaren en ondernemers wordt hulp geboden op het gebied van bouw en restauratie, duurzaamheid, cultuurhistorie, natuur, financiën en hospitality. Na het uitgebreide, nog niet afgeronde traject in Bunschoten-Spakenburg, is het EET een nieuwe casus gestart voor het maritiem erfgoed. Dit maal formuleert Museumwerf Vreeswijk een onderzoeksvraag voor het EET over de 'Vaart van Vreeswijk'. Het bestuur van de Museumwerf is daarin zeer ambitieus en wil met een verdere professionalisering als museumwerf het hart vormen van een 'Openluchtmuseum Nieuwegein'. Het EET gaat deze zomer daarom vraagstukken te lijf op het gebied van visie en missie, organisatie en marketing.

Wat gaat de provincie nog meer doen?

- We gaan opdracht geven voor de organisatie van een symposium over maritiem erfgoed

Over het verleden, heden en de toekomst van het maritieme erfgoed in Utrecht valt veel te vertellen en te delen. Meermalen gaven de geïnterviewde betrokkenen van de inventarisatie aan dat zij het zeer op prijs zouden stellen als de provincie aan de hand van de inventarisatie en het publieksboek een symposium over het behoud van varend erfgoed zou willen organiseren. We geven opdracht voor de organisatie van het symposium en willen dat het een aftrap is voor het oprichten van het Platform Maritiem Erfgoed Utrecht.

- We sporen onze partnerorganisaties aan om maritiem erfgoed als thema aan te wijzen

Zoals zoveel erfgoedgemeenschappen heeft ook de gemeenschap rondom de maritieme ensembles moeite om nieuwe vrijwilligers te werven en te behouden. Dit betekent ook dat belangrijke kennis en verhalen verdwijnen als de vrijwilligers niet worden vervangen. We ondersteunen de maritieme ensembles door het door Landschap Erfgoed Utrecht als thema mee te laten nemen in haar inspanningen voor het erfgoedveld.

- We verbinden het maritiem erfgoed op nieuwe manieren met het onderwijs

De werven zijn vaak ideale werkplaatsen voor praktijkonderwijs. Denk aan de ambachten elektrotechniek en scheepstimmerwerk. Museumwerf Vreeswijk draagt via stageplekken en leerwerkprojecten kennis die nu nog aanwezig is bij de oudere werknemers over aan de nieuwe generatie. Maar ook op andere manieren kan het onderwijs zich inzetten voor de maritieme ensembles, studenten kunnen experimenteren met cultuurparticipatie, met het opbouwen van 'communities' of het ontwikkelen van nieuwe producten gericht het maritiem erfgoed toegankelijk maken en houden. Deze verbindingen willen we via het platform Maritiem Erfgoed Utrecht versterken, door ook het onderwijs te betrekken bij het platform.

3. DE PROVINCIE MAAKT HET UTRECHTS MARITIEM ERFGOED BEKEND

Het is belangrijk dat verhalen die in en achter ons erfgoed schuil gaan goed worden ontsloten en boeiend worden verteld. Bovendien is het van belang om niet alleen losse verhalen te vertellen maar deze ook met elkaar in verband te brengen en het publiek te verleiden om steeds meer te willen weten. Het maritieme erfgoed vertelt een belangrijk deel van onze geschiedenis, wat wij 'Het verhaal van Utrecht' noemen. Het maritiem erfgoed is weliswaar van groot belang, maar is bij het grote publiek minder bekend. Door actief in te zetten op communicatie en informatie vergroten we het draagvlak bij publiek voor het behoud van maritiem erfgoed.

Wat doet de provincie nu?

- We brengen maritiem erfgoed onder de aandacht met subsidies voor publieksbereik Utrechts erfgoed

Bij de toekenning van aanvragen voor de subsidieregeling 'publieksbereik Utrechts erfgoed' onder de cultuur en Erfgoedverordening, is er speciale aandacht voor het varend erfgoed. In de afgelopen jaren zijn daar verschillende aanvragen bij ingediend en toegekend, zoals de Havendagen in Woerden of het evenement 'Vissers in Verzet' in Spakenburg. Deze regeling communiceren we actief naar betrokkenen bij het maritieme erfgoed. Het cluster recreatie en toerisme zet in op het doorontwikkelen van onze aantrekkelijke landschappen, het beschermen en benutten van historisch erfgoed en het ondersteunen van een goed cultureel aanbod. Dit zijn ook voorwaarden voor een aantrekkelijk recreatief en toeristisch aanbod.

- We brengen het publieksboek 'Voor de boeg. Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht' onder de aandacht

Bij de inventarisatie is een prachtig geïllustreerd publieksboek geschreven. Het boek heeft als doel inwoners bewust en enthousiast te maken over het Utrechtse maritieme erfgoed, om te laten zien hoe uniek en divers het

is. Tegelijkertijd is het een eerbetoon aan alle beroepskrachten, vrijwilligers en ambachtslieden die zich al jaren met enorme inzet, kennis en passie inzetten voor het erfgoed. Het fysieke boek is in een beperkte uitgave gedrukt en wordt aan de geïnterviewden overhandigd. Een deel van de exemplaren wordt verspreid in de provincie, zodat het boek op verschillende plekken kan worden ingekeken, zoals in de bibliotheek of het gemeentehuis. Maar het boek 'Voor de boeg. Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht' kan ook online worden gelezen via deze [link](#) en heeft zo een veel groter bereik. Het publieksboek gaat worden ingezet om het Utrechtse maritieme erfgoed beter bekend te maken.

De online versie van het boek geeft ook de mogelijkheid om de informatie uit het boek zichtbaar te maken in de omgeving. Veel van de informatie uit het boek gaan we ook op de locaties zelf laten zien, door het laten plaatsen van informatieborden met een weblink naar het boek bijvoorbeeld.

- We vergroten de online zichtbaarheid van het maritiem erfgoed

UtrechtAltijd is hét verhalenplatform van de provincie Utrecht. Wij vragen Landschap Erfgoed Utrecht om op UtrechtAltijd een serie artikelen te publiceren over het maritiem erfgoed. Uiteindelijk moet dit leiden tot een eigen themapagina voor het maritieme erfgoed, waar ook het publieksboek een definitieve plek krijgt. De cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht, 'Tastbare Tijd', toont aan de hand van tientallen kaarten wat de belangrijkste cultuurhistorische kenmerken van de provincie Utrecht zijn en waar deze te vinden zijn.

Er is op dit moment geen aparte themakaart waarop het maritiem erfgoed te vinden is. Deze themakaart gaan we ontwikkelen met gegevens die al in de CHAT staan, maar niet altijd onder de rubriek 'maritiem erfgoed'. De nieuwe themakaart in de CHAT maakt het maritiem erfgoed in één oogopslag zichtbaar.

De pdf van 'Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht' krijgt ook een plaatst over de provinciewebsite, deze wordt samen met een verklarend artikel, op de themawebpagina's van cultuur en erfgoed geplaatst.

Wat gaat de provincie nog meer doen?

- We stimuleren activiteiten rondom het maritieme erfgoed

Nu we zo veel meer weten over het maritieme erfgoed in de provincie en contact hebben gelegd met betrokkenen, is het goed om deze relaties goed te onderhouden. Het symposium dat in opdracht van de provincie wordt georganiseerd, zal daarom naast lezingen over het Utrechtse maritiem erfgoed, ook kennissessies over bijvoorbeeld crowdfunding, educatie en verduurzaming bieden. In 2026 is de locatie voor de erfgoedmanifestatie van de Landelijke Vereniging voor het Behoud van het Historisch Vaartuig (LVBHV) nog niet bepaald. In overleg met de betrokkenen van het maritieme erfgoed in de provincie kan het idee worden verkend om de manifestatie in onze provincie te laten plaatsvinden. Dit soort activiteiten worden financieel worden ondersteund uit de subsidieregeling 'Publieksbereik Utrechts erfgoed'. Belangrijk is dat deze activiteiten niet eenmalig zijn, maar leiden tot nieuwe activiteiten en bijeenkomsten. De organisatie en afstemming van deze activiteiten lopen via het platform Maritiem Erfgoed Utrecht.

- We sluiten op de lange termijn aan op het plan van aanpak voor het Nederlands varend erfgoed als dat er komt

Zodra de lobby effect heeft en het Rijk en het NBTC plan van aanpak voor het Nederlands Varend erfgoed gaat uitvoeren, kunnen we via de regionale destinationmarketingorganisaties extra lokale en regionale impulsen geven aan de bekendheid van het maritieme erfgoed.

4. DE PROVINCIE DRAAGT BIJ AAN INSTANDHOUDING DOOR VERBETERING FUNCTIONEEL GEBRUIK

Er is een groeiende waardering voor maritiem erfgoed en lokale overheden zijn meer bereid om maritiem erfgoed in beleid te borgen dan een decennium geleden. Uit de beschrijving van de praktijksituaties blijkt echter dat er nog knelpunten zijn, waar de provincie soms wel en soms niet een actieve rol in kan spelen. Vaak is de rol van de provincie een aanjagende en stimulerende rol, soms kan zij met eigen beleid het verschil maken.

Wat doet de provincie nu?

- We verstrekken subsidies voor een samenhangend recreatietoervaarnet

Om schepen te laten varen, zijn er bevaarbare wateren nodig. Vorig jaar heeft de provincie Utrecht vanuit het Recreatie en Toerismebeleid samen met andere betrokken provincies subsidie verstrekt voor een prototype maaiboot, om de waterplantenproblematiek in het Eemmeer tegen te gaan. Jaarlijks verstrekt de provincie Utrecht subsidie vanuit de middelen van Recreatie en Toerisme aan landelijke routestichtingen, waaronder Stichting Waterrecreatie. Waterrecreatie Nederland is de landelijke Stichting die voor de provincies en het Rijk toezicht

houdt op het landelijke toervaartnet. Stichting Waterrecreatie stelt de BRTN op (Basisvisie Recreatie Toervaartnet), de provincies en het ministerie van I&N zijn hiervoor opdrachtgevers en leveren input.

Hoofddoel van de BRTN is om het net van Nederlandse bevaarbare wateren te behouden en zo mogelijk verder te ontwikkelen tot één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet. Dit is essentieel voor het kunnen laten varen van historische schepen. Het basisrecreatietoervaartnet omvat de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswateren voor de recreatietoervaart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat ongeveer 5050 kilometer vaarten, kanalen, vaargeulen en rivieren. Dit is exclusief de vaargeulen buitengaats en de vaarroutes door plassen, meren en grote wateren. De provincies beheren het merendeel van het basisrecreatietoervaartnet of hebben dit gedelegeerd aan derden (met name waterschappen). Het basisrecreatietoervaartnet omvat ongeveer 2100 kilometer hoofdvaarwegen die beheerd worden door Rijkswaterstaat.

Wat gaat de provincie nog meer doen?

- De provincie gaat het Erfgoed Expert Team inzetten op vraagstukken op het gebied van duurzaamheid

Het maritieme erfgoed moet schoner en duurzamer worden, er worden steeds strengere eisen gesteld aan het varende erfgoed. Vaak zijn de subsidieregelingen op het gebied van duurzaamheid en energietransitie echter niet voor varende erfgoed toegankelijk. Het Erfgoed Expert Team heeft hiervoor de noodzakelijke kennis wel in huis. Het EET wordt daarom zoveel mogelijk ingezet op vraagstukken binnen het maritiem erfgoed op het gebied van verduurzaming en energietransitie.

- De provincie stimuleert gemeenten om maritiem erfgoed beter te borgen en beschermen en functioneel gebruik te verbeteren

De inventarisatie laat met verschillende voorbeelden zien dat maritiem erfgoed een sociale, culturele en economische verrijking kan zijn voor de ontwikkeling van steden; denk aan de Veilinghaven in Utrecht, aan het maritiem ensemble in Wijk bij Duurstede, aan de Museumhaven met Bottervloot en Botterwerf in Spakenburg en aan de Business aan Boord-gebiedsontwikkeling in Amersfoort. Daarom is het van belang om zorgvuldig over nieuwe ontwikkelingen in die gebieden na te denken. Wanneer een platform Maritiem Erfgoed Utrecht het licht ziet, kan dit ook de plek zijn waar gemeenten informatie kunnen halen (en brengen) over hoe zij hun maritieme erfgoed op waarde kunnen schatten, kunnen behouden en kunnen beschermen. Naar behoefte kunnen kennissessies worden georganiseerd, in samenwerking met o.a. de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en het Steunpunt Archeologie en Monumenten Utrecht. Binnen het platform kan kennis worden uitgewisseld over plekken waar het maritiem erfgoed al op een goede manier wordt geborgd, zoals in Bunschoten-Spakenburg. Het zou ook interessant zijn om het platform Maritiem Erfgoed Utrecht sessies over gebiedsontwikkeling te laten organiseren, waarbij aan de hand van voorbeelden binnen en buiten de provincie Utrecht wordt verteld hoe maritiem erfgoed plekken nog meer betekenis kunnen geven.

CONCLUSIE EN SAMENVATTING

De komende jaren gaat de provincie Utrecht een bijdrage leveren aan het toekomstbestendig maken van het maritiem erfgoed. Dat gaan we doen door de samenwerking binnen het maritiem erfgoed voort te zetten en te versterken. Door kennisoverdracht en – ontwikkeling te bevorderen. We dragen bij door het beter bekendmaken van het maritiem erfgoed, om een breder draagvlak te creëren. We dragen bij aan de instandhouding van het maritiem erfgoed door in te zetten op verbetering van functioneel gebruik. Dat zal ertoe leiden dat:

- Partijen en personen betrokken bij van het maritiem erfgoed weten elkaar te vinden en werken vanuit een gezamenlijk agenda en ambitie;
- Kennis over het maritiem erfgoed gaat niet verloren, maar wordt doorgegeven en verder ontwikkeld, evenals de kennis over het borgen van maritiem erfgoed door gemeenten en provincie
- Het maritiem erfgoed is bekend onder een groter deel van de inwoners en er is een groter draagvlak gecreëerd, dat aantrekkingskracht uitoefent op nieuwe vrijwilligers en eigenaren
- Het maritiem erfgoed wordt meegenomen in provinciaal beleid, er is verbetering in het functioneel gebruik van het maritiem erfgoed

OVERZICHT INSTRUMENTEN EN FINANCIËN

De specifieke inzet van instrumenten is in de onderstaande tabellen weergegeven. In de kolommen staat aangegeven welke instrumenten er in welke jaren zijn ingezet en ingezet gaan worden (groen). Daar staan ook de gemaakte en de te verwachten kosten in opgenomen.

De kosten van de instrumenten die tot nu toe zijn ingezet zijn gedekt uit de bestaande middelen voor het uitvoeren van het Cultuur- en erfgoedprogramma 2020-2023. Daar zijn een paar uitzonderingen op: de kosten voor functioneel gebruik (2020-2021) en de opdracht van het NBTC plan van aanpak voor het varend erfgoed Nederland (2021), zijn betaald uit de middelen van Recreatie en Toerismebeleid. In 2021 is er in totaal €94.514 uitgekeerd aan COVID-19 steun, in de categorie 'varend erfgoed' via de zogenaamde overbruggingsregeling. De komende jaren zullen de instrumenten die we gaan inzetten worden bekostigd uit de beschikbare middelen van het Cultuur- en erfgoedprogramma 2020-2023.

TABELLEN MET OVERZICHT VAN INSTRUMENTEN EN (GESCHATTE) KOSTEN PER JAAR

Samenwerking

	2020	2021	2022	2023
BO Maritiem Erfgoed	0	0	0	0
Opdracht voor NBTC plan	0	€1.600	afgerond	0
Opdracht voor BMC Yacht group rapport	0	€15.790	afgerond	0
Lobby Boodschap	0	0	0	0
Oprichting Platform	0	0	Ca. €7.500	Ca. €20.000

Kennisbevordering

	2020	2021	2022	2023
Inventarisatie en publieksboek	0	€34.600	€13.000	0
EET adviezen	0	0	0	0
Symposium	0	0	0	Ca. €15.000
Inzet Partnerorganisatie LEU/STAMU	0	0	0	0
Verbinden onderwijs	0	0	0	0

Bekendmaking

	2020	2021	2022	2023
Subsidies publieksbereik	0	€38.250	Ca. €50.000	Ca. €50.000
Webversie publieksboek	0	0	€3.200	0
Opdrachten i.h.k.v. zichtbaarheid	0	0	Ca. €12.500	Ca. €12.500
Inzet UtrechtAltijd	0	0	0	0
CHAT webpagina aanvullen	0	0	0	0
Nieuwe activiteiten aanjagen	0	0	0	0
Uitvoering NBTC plan	0	0		Ca. €25.000

Verbetering functioneel gebruik

	2020	2021	2022	2023
Maaiboot (Recreatie en Toerisme)	€ 25.625,-	0	0	0
BRTN bijdrage (Recreatie en Toerisme)	€ 9.650,-	€ 9.650,-	€ 9.650,-	€ 9.650,-
Kennissessies	0	0	Ca. €2.000	Ca. €2.000
Inzet STAMU	0	0	0	0

TOT SLOT

Dit document is tot stand gekomen in een onzekere tijd. Meerdere malen werd de noodklok geluid voor het varende erfgoed in ons land. De lobby om de noodzakelijke en duurzame steun voor het toekomstbestendig maken van het maritiem erfgoed af te dwingen, blijven we gezamenlijk voeren. De minister van Economische Zaken heeft recent een gesprek toegezegd aan de betrokken partijen om het NBTC plan te bespreken. Dat is een goed begin, maar geeft ons nog niet voldoende zekerheid om daar nu al op te anticiperen binnen onze inzet en middelen. Wanneer de inzet van het Rijk bekend is gaan wij bepalen welke consequenties dat heeft voor onze inzet, middelen en doelen. Wij verwachten dat mee te kunnen geven voor de besprekingen van het nieuwe coalitieakkoord.

OVERZICHT VAN BIJLAGEN

Bijlage 1 'Inventarisatie maritiem erfgoed in de provincie Utrecht', Erfgoedkwartiermakers

Bijlage 2 'De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren', BMC Yacht group

Bijlage 3 Overzicht van deelnemers aan bestuurlijk overleg 'Maritiem Erfgoed'

Bijlage 4 'Plan van aanpak Nederlands varend erfgoed', NBTC

Bijlage 5 Lobbyboodschap Varend Erfgoed

Colofon

Foto omslag: Giedo van der Zwan
(www.bokeh.nl)

Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111

