



VLAAMSE VERENIGING tot BEHOUD van
HISTORISCHE VAARTUIGEN vzw

Lakenmakersstraat 41
B-2800 Mechelen

Advies ligplaatsen varend erfgoed

Op dit moment is het creëren van een actieve museumhaven een hele opgave omdat er in Vlaanderen en België geen voorbeelden zijn. Voor het oprichten van een museumhaven zijn er veel actoren te bewegen en deze actoren zijn op elke locatie anders. Het gaat dan vooral over stadsbesturen, waterwegbeheerders, havenautoriteiten, toeristische diensten, enz. Zeker indien men gaat spreken over actieve museumhavens waar ook daadwerkelijk aan restauratie wordt gedaan dan komen er nog meer belangen aan de orde ; omwonenden, milieueisen, veiligheidseisen enz.

1. Knelpunten :

De historische scheepswerven die een ideale uitvalsbasis zouden kunnen zijn voor dergelijke activiteiten zijn in de loop der jaren allemaal opgeslorpt door de omliggende bewoning en liggen nu in zones waar de activiteiten die vroeger noodzakelijke broodwinning waren zoals klinken, lassen, slijpen, houtbewerking, teren enz. nu onmogelijk zijn, zelfs indien dit het behoud van ons varend erfgoed zou stimuleren. Elk initiatief rond uitbouw van deze activiteiten terzake wordt nog voor het op tafel ligt gecounterd door de bestaande regels van Ruimtelijke Ordening of milieu. Daarnaast worden vaak de noden aan woon- of kantoorzones en de financiële opbrengsten die hieraan gekoppeld zijn zwaarder gewogen dan het globale cultuurhistorische aspect.

De waterwegbeheerders aanzien bewoonde vaartuigen als vaartuigen die slechts zeer sporadisch varen en voorzien zijn van vaste electra- , water- en rioolaansluitingen, hetgeen voor varend erfgoed niet werkbaar is zodat deze schepen in deze zones niet gewenst zijn. Daarentegen zijn vaste ligplaatsen in jachthavens of bestaande concessies voor frequent varende schepen enkel mogelijk voor onbewoonde kleinere schepen, er bestaat een wildgroei aan ligplaatsen bij bewoonde en grotere schepen. Dit alles maakt dat ons varend erfgoed zeer verspreid is afgemeerd.

Passantenplaatsen specifiek voor varend erfgoed op toeristisch interessante plaatsen zijn niet beschikbaar; het toeristisch potentieel van ons varend erfgoed wordt zo niet benut. Afgemeerd varend erfgoed in of aan historische sites verfraait deze bestaande locaties. i

De beschermde dorps- en stadsgezichten aan het water zijn meestal niet meer voorzien van afmeermogelijkheden zodat op die plaatsen de historische vaartuigen hun rechtmatige plaats niet kunnen innemen ; wat is een beschermd historisch haven- of stadscentrum zonder de bijhorende schepen ?

Een ligplaats zonder de mogelijkheid van het uitvoeren van onderhoud en herstellingen zal verval versnellen. Herstelwerken aan vaartuigen maken een haven en haar ambachten levend en hoeven niet storend te zijn en zullen al snel kleine economieën ter plaatse laten groeien.

Een historische/museale haven behelst naast mooie geklasseerde panden ook historische vaartuigen, haveninstallaties, scheepsambachten enz. . M.a.w. dient men te streven naar een samenhangend beeld van het watererfgoed en niet enkel losstaande elementen beschermen en koesteren.

2. Kansen:

België en zeker Vlaanderen heeft een ijzersterke binding met haar waterwegen; water is overal een belangrijke troef. Een foto-overzicht van Brugge zonder de Reien is ondenkbaar, in Gent zijn de Gras- en Korenlei het onmiskenbare toeristische hart van de stad, Antwerpen is zonder de Schelde dezelfde stad niet meer en ga zo maar verder. Een voor velen in de varens wereld bekende eminence grise stelt steeds aan iedereen de vraag ; 'noem me eens drie steden in Vlaanderen die niet via het water bereikbaar zijn,' ze bestaan zeker als men lang genoeg nadenkt maar u zou verrast zijn welke steden nu nog steeds een verbinding over water hebben en welke dat nu niet meer maar vroeger zeker wel gehad hebben.

Het Vlaams decreet op de bescherming van varend erfgoed en haar uitvoeringsbesluiten zorgen voor concrete beleidsmatige aandacht voor het behoud van dat erfgoed. De meeste vaartuigen zelf zijn op lange termijn verzekerd van goede instandhouding door de particuliere eigenaar die alle belang erbij heeft zijn 'bezit' in goede staat te houden teneinde het niet in waarde te zien verminderen. De vaartuigen die door de overheid beschermd worden hebben allen een goedgekeurd lange termijn onderhoudsplan voor er tot een eventuele subsidiëring kan worden over gegaan. De kostprijs van een museale haven of gegroepeerde ligplaats voor varend erfgoed is daardoor niet zo hoog als gedacht ; zo is enkel de infrastructuur een kost. Om het varend erfgoed toeristisch te laten meespelen is het zaak dat het publiek vlot tot zeer dicht bij de vaartuigen kan komen. Geschikte infrastructuren zoals goed toegankelijke vlottende steigers met elektra- en drinkwatervoorzieningen zijn afdoende gekend vanuit de jachthavensector.

Het voorbeeld van centrum Rotterdam waar de Koningspoort werf aan de museale Leuvehaven daadwerkelijk actief is voor varend erfgoed is vooralsnog voor ons een droom. Aan de voet van de bekende kubuswoningen en talloze kantoren, horecazaken enz wordt op week- en weekenddagen geklonken, gelast, geschilderd enz. Dit is behoud van varend erfgoed van de eerste orde en het is zaak een kader te creëren waarin dit mogelijk gemaakt wordt

Het inrichten van een museale haven en de aanwezigheid van varend erfgoed in stedelijke gebieden zorgt voor opbrengsten op diverse vlakken. De waarde van de omliggende panden te Leiden (NL) stijgt met 5 tot 15% zoals de studie 'Eigen haard is goud waard, de economische baten van cultuurhistorische waarden' (noot 1) omtrent historie en cultuur in de leefomgeving aantoonde. Bij opwaardering van de historische havens van bvb Delft of Leiden was een duidelijk merkbare groei in aanwezigheid en omzet van recreatiefaciliteiten en horeca met bijhorende werkgelegenheid te meten. Dit alles resulteert in duidelijke meeropbrengsten voor de overheden. Daarbij kan dan nog de algemene opbrengststijging in het gebied meegerekend worden die de verhoogde toeristische belangstelling met zich meebrengt. In deze studie werd de bestuurlijke terugverdientijd van dit project te Leiden bvb berekend op slechts 11 jaar !

De Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (koepel van Nederlandse Behoudsorganisaties voor varend erfgoed) en advies en managementbureau BMC maakten in juni 2010 de publicatie 'Herbestemming van historische stadshavens, handreiking voor gemeenten' (noot 2) waarin middels 7 concrete praktijkvoorbeelden meerdere do's en don'ts omtrent het opzetten en in stand houden van museale havens worden belicht. Daar wordt ook meermaals gesproken van de noodzaak van het inzetten van middelen door het beleid voor de historische havens waardoor tesamen met de particuliere scheepseigenaars en verenigingen en hun lange adem voor de passie voor hun erfgoed ze de inspanningen kunnen omzetten in duidelijk meetbare meerwaarden, zowel op toeristisch als op . In deze studie wordt bvb duidelijk gesteld: "wonen, werken en uitgaan aan het water worden steeds belangrijker. De vrijetijdsector heeft zich ontwikkeld tot een snelgroeiende banenmotor en belangrijke vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijven en bewoners. De binnenstadshavens pelen hierin een belangrijke rol." De middelen voor de historische havens behelzen dan concreet bvb het creëren van goede afmeermogelijkheden en aantrekkelijke haventarieven middels een museumhaven speciaal voor historische schepen met mogelijkheid tot bewoning van de schepen, het bieden van (betalende) restauratiefaciliteiten op een passende plek IN het stadsbeeld, enz...

Vaartuigen zijn per definitie mobiel. Het is algemeen geweten dat het varend erfgoed vooral in de zomerperiode wanneer het ook toeristisch interessant wordt rondvaart door binnen- en buitenland om deel te nemen aan evenementen of om de vakantie door te brengen. Indien een museale haven ligplaatsen voorziet waar passanten bvb gratis 3x24u kunnen afmeren met hun varend erfgoed zal dit zorgen voor een permanente rotatie van zowel onder Belgische vlag als onder buitenlandse vlag varende vaartuigen in het vaarseizoen en zo de bezoeker elke dag het spektakel van telkens andere aan- en afmerende schepen bieden.

Soms zijn in of aan bestaande oude dokken of havencentra reeds activiteiten rond varend of havenerfgoed gegroeid of opgenomen in andere activiteiten in de buurt. Deze kunnen best in de invulling van de museale ligplaatsen worden meegenomen of verder uitgebouwd zodat de toeristische uitstraling elkaar versterkt.

Bewoning van een aantal van de vaartuigen zorgt naast optimale kansen voor onderhoud ook voor een sociale controle van de omgeving waardoor verloedering wordt tegengegaan.

3. Hoe verder :

Bij het aanduiden van zones voor vaste ligplaatsen voor varend erfgoed of museale havens dient men de **mogelijkheid te voorzien voor bewoning en onderhoud** van deze vaartuigen gekoppeld aan aanwezigheid van **passantenplaatsen** bieden een uitkomst.

In verband met praktische zaken zoals criteria voor de vaartuigen kan best voor alle in te richten museale havens of ligplaatsen een eenduidige, duidelijke en objectieve maatstaf worden gecreëerd. Dit kan best in samenwerking met bvb het VIOE die de inventaris van het varend erfgoed opstelt en de monumentenwacht varend erfgoed die gespecialiseerd is in adviezen omtrent restauratie en onderhoud van deze vaartuigen. Een eenvoudig herkenningsteken, wenselijk uitgereikt door deze instanties, en periodiek toezicht op de staat van de vaartuigen maakt het invullen van de passantenplaatsen een gemakkelijke opdracht. Zo wordt in Nederland door het FONV een duidelijk herkenbare wimpel verstrekt aan vaartuigen die zich laten registreren als Varend Monument® en na schouwing aan boord door een commissie zijn ingedeeld in een klasse die het verkrijgen van deze wimpel verwaardigt. Deze wimpel wordt door de eigenaren met trots gevoerd en soms zelfs als een soort statussymbool bekeken.

Verder is een concrete vraag om een , zowel Vlaams als lokaal , beleidskader te scheppen waarin museale havens en historische havenactiviteiten, scheepsherstelling van varend erfgoed enz mogelijk worden gemaakt op de locaties waar dit historisch past en nu ontegensprekelijk een toeristische meerwaarde zou bieden. Dit om op deze manier het behoud, onderhoud en restauratie van ons varend erfgoed mogelijk te maken en het toeristische potentieel ervan te benutten.

Het zou een oplossing zijn als er een beleidsstandpunt zou komen dat varend erfgoed best in groep afgemeerd kan worden op of dichtbij historische haven- of stadslocaties. Deze groepsligplaatsen en museumhavens bieden een duidelijke meerwaarde op behoudsvlak en op toeristisch vlak. Lokale overheden houden best rekening met de meerwaarde van varend erfgoed in hun stadscentrum bij het opmaken van vernieuwings- of inrichtingsplannen. Voorbeelden van locaties waar de bestaande erfgoed projecten kunnen worden versterkt door een museale haven zonder al te grote inspanningen zijn onder andere de sites Baasrode (museum, diagnosecentrum MOWA VE en geplande steiger) , Bonapartedok (aanwezigheid Rijn- en Binnenvaart museum en MAS) en Oostende (Scheepshelling en Oosteroeverproject). Ook bij de heraansluiting van de Dender in het stadscentrum van Dendermonde en de bijhorende plannen voor de invulling ervan kan tijdig worden rekening gehouden met de opportuniteiten voor een museale haven.

Voetnoten :

1. **'Eigen haard is goud waard, de economische baten van cultuurhistorische waarden'** , door Tom Bade en Gerben Smid (Projectbureau Belvedere 2008). Cultureel erfgoed is een belangrijke aanjager van de lokale economie. Historische binnensteden geven een extra dimensie aan het winkel- en horecabezoek, waardoor de binnensteden goed kunnen concurreren met moderne drive-in-centra. Een monumentaal park is een gewilde vestigingslocatie voor dienstverleners, net zo goed als industrieel erfgoed dat is voor creatieve bedrijven. Recent onderzoek naar dit cultuurhistorische 'startkapitaal' laat zien dat het erfgoed vele geldstromen genereert. Kosten voor onderhoud, restauratie, toegankelijkheid en informatievoorziening zijn investeringen die zichzelf terugverdienen en worden dus niet 'om niets' gedaan. Aan de positieve uitkomsten van het onderzoek verbinden de initiatiefnemers daarom de conclusie dat de monumentenzorg vaker deel moet uitmaken van strategische overwegingen en geldstromen op andere beleidsterreinen, zoals economische zaken, recreatie en toerisme en stedelijke vernieuwing.
De uitkomsten van het onderzoek 'Eigen haard is goud waard' zijn vervat in een gelijknamig boekwerkje, dat u hieronder kunt downloaden.

Download

 [eigen haard is goud waard.pdf](#) (5682 kb)

2. **'Herbestemming van historische stadshavens , handreiking voor gemeenten'** is een publicatie van juni 2010 door de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen en BMC advies management en is gratis online aan te vragen via www.bmc.nl (publicaties).