

Aan: Zijne Excellentie Dr. R.H.A. Plasterk  
Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap  
Projectteam MoMo  
IPC 3200  
Postbus 16375  
2500 BJ Den Haag

Van: LWO-Commissie Historische Woonboten

Betreft: reactie op de nota “Een lust, geen last”, *Visie Modernisering van de Monumentenzorg*, van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van november 2008

Utrecht, 21 januari 2009

Geachte heer Plasterk,

Naar aanleiding van Uw oproep aan instellingen en organisaties die betrokken zijn bij de instandhouding en ontwikkeling van de monumentenzorg in Nederland, ontvangt U hierbij onze reactie getiteld “*Erfgoed op het Water*” in drievoud.

Voor een goed begrip van het vervolg van deze brief stellen wij ons eerst even voor. Frank Bos, Piet Dekker en ondergetekende vormen de *Commissie Monumentale Woonboten* van de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO). De LWO zet zich al een kleine dertig jaar in voor de belangen van de ongeveer 9000 woonboten (en haar bewoners) in Nederland. De Commissie Monumentale Woonboten maakt zich sterk voor het verbreden van het besef van de geschiedenis van het waterwonen alsook voor het behoud van de vele historische drijvende objecten waarop thans gewoond wordt. De verschijningsvorm en het monumentale belang daarvan valt op verschillende manieren te duiden. Wij noemen er hier enkele:

1. Er drijft in Nederland een aantal woonboten dat zich -soms meer dan 100 jaar geleden ontworpen- nog in nagenoeg originele staat bevindt en uitsluitend is gemaakt om drijvend of varende te bewonen. We noemen in onze reactie de “*Jan van Arkel*”, “*Den Alexander*” en “*De Wiekslag*”<sup>1</sup>. Hoewel niet duidelijk, is het aan te nemen dat er zich onder het woonbotenbestand nog een aantal meer bevindt met een dergelijke achtergrond.
2. Tot in de jaren zestig van de vorige eeuw was het vervoer over water een zeer Hollands fenomeen. Veel van de schepen die midden jaren 1960 werden opgelegd, vonden, omgebouwd, een nieuwe bestemming als woonboot. Dit gold ook voor een aantal schepen uit de Nederlandse vissersvloot. Deze objecten gelden enerzijds als een nieuwe ontwikkeling in de rijke, eeuwenoude geschiedenis van het wonen op het water, anderzijds verwijzen ze naar dat lange en interessante vaarverleden.

In de visie over de modernisering van de monumentenzorg valt het ons op dat er in het geheel niet gesproken wordt over de mobiele monumenten. De voormalige staatssecretaris van Cultuur en Media, mevrouw M. van der Laan, heeft in 2005 immers een aantal ontwikkelingen in gang gezet die een vervolg behoeven en die betrekkelijk eenvoudig geïmplementeerd kunnen worden in de modernisering van de monumentenzorg zoals die thans voorligt. Ook dit verdient extra uitleg:

De mobiele monumenten vallen in vier hoofdstukken uiteen: te weten lucht (vliegtuigen), land (auto's, vrachtwagens) railvervoer, en water. Elk hoofdstuk vraagt om eigen specifieke benaderingen. Ten aanzien

---

<sup>1</sup> Voor meer informatie hierover verwijzen wij graag naar de LWO-site op [www.lwoorg.nl](http://www.lwoorg.nl), bij het onderdeel ‘Erfgoed’

van het hoofdstuk water geldt hiervoor het volgende:

Omdat Nederland altijd zoveel water heeft gekend heeft er ook altijd zoveel op gedreven. Grotere en kleinere bootjes, gelukkig is er van heel veel, nog aardig wat bewaard gebleven en is er een flink aantal particuliere behoudsorganisaties die zich sterk maakt voor het behoud van de verschillende scheepsvormen<sup>2</sup>. Deze behoudsorganisaties hebben zich verenigd in de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV). Deze federatie geldt als het aanspreekpunt voor het Ministerie voor het in kaart brengen van het drijvend erfgoed. De discussie over wat nou precies dat drijvend erfgoed is en wat het voor de geschiedenis kan betekenen, alsook de a-historische 'originaliteitscriteria' die de federatie hanteert vooraleer een object tot zogenaamd varend monument kan worden bestempeld, is nog immer niet uitgekristalliseerd. Het is ons duidelijk dat de FONV een werkwijze hanteert die niet aansluit bij de op de wal gevolgde monumentensystematiek.

In weerwil van de discussie zoals die reeds lange tijd speelt binnen het FONV, heeft in het Stadsdeel Centrum van de gemeente Amsterdam ook een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang is. In het centrum van Amsterdam liggen ongeveer 800 woonschepen. Sommige zijn monumentwaardig. Bij het opstellen van de welstandsnota ten aanzien van het water verzocht de stadsdeelraad om meer waardering en erkenning van die historie. Er werd een commissie van deskundigen samengesteld die gekomen is tot een bruikbare lijst met criteria waar een drijvend object aan moet voldoen teneinde een zekere historische waarde te vertegenwoordigen (en een ontheffing met betrekking tot de stringente maatvoering kan worden verleend). Deze lijst met criteria is opgenomen als bijlage in onze reactie "*Erfgoed op het Water*"<sup>3</sup>.

Wellicht voor de modernisering van de monumentenwet gelukkig, blijkt elke keer dat geld niet zozeer het probleem is bij de instandhouding van drijvende monumenten. Nagenoeg alle van de thans nog bestaande tjalken, klippers, botters, kotters maar ook die van voormalige, gemotoriseerde vrachtschepen als luxe motors, steilstevens, spitsen e.d. zijn behouden gebleven door particulier initiatief. Vele van deze schepen hebben een zekere verandering moeten ondergaan teneinde ze voor hun nieuwe functie (bewoning) geschikt te maken. Een ontwikkeling die ook op de wal gebruikelijk is<sup>4</sup>.

Het grootste probleem echter waar behoudsorganisaties en particuliere restauratoren elke keer weer tegen aanlopen is een chronisch gebrek aan ligplaatsen. Een heel groot aantal bijzonder fraaie objecten (al of niet voor bewoning gebruikt) ligt thans min of meer illegaal of half-legaal ergens weggestopt in een oud jachthaventje, ergens in het riet of langs een vergeten loswal.

De druk op de openbare ruimte neemt binnen Nederland steeds meer toe. Overheden gaan daar steeds meer consequenties aan verbinden. In dit opzicht hebben diverse gemeenten onder andere bedongen dat in particuliere jachthavens binnen de gemeentegrenzen géén woonschepen mogen liggen.

Een en ander leidt er toe dat ook mooie historische woonschepen worden opgejaagd van de ene naar de andere plek, en soms na jarenlange strijd worden verkocht naar Engeland, Duitsland of Frankrijk, of simpelweg worden gesloopt.

De laatste tijd blijkt bij de plannenmakerij van de overheid een hernieuwde belangstelling voor het water te ontstaan. In stadsdeel IJburg is voor ongeveer honderd waterwoningen ruimte gecreëerd. In Deventer wordt geëxperimenteerd met alternatieve woonvormen, Leeuwarden kent een experiment en uit de media mochten wij vernemen dat staatssecretaris Huizinga (Waterstaat) ruim baan maakt voor 1100 hectare buitendijkse bouwlocaties bij Almere, Amsterdam en Lelystad<sup>5</sup> daarbij denkend aan maar liefst 22.000 drijvende woningen. Opvallend is dat bestaande woonboten, waaronder historische waardevolle schepen daarbij buiten de planning vallen.

---

<sup>2</sup> o.a De Landelijke Vereniging tot Behoud van het zeilend Bedrijfsvaartuig (LVBHB), De Stichting Kotter Zeilen (SKZ) De Stichting Langedijk Waterrijk( ter behoud van de tuindersvlet)

<sup>3</sup> Deze bijlage is getiteld: "*Handleiding: criteria voor de selectie van historische schepen voor stadsdeel Centrum, opgesteld door de Ad Hoc Commissie Historiscet Schepen (AHS) te Amsterdam.*"

<sup>4</sup> Kerken en kantoren die geschikt worden gemaakt voor bewoning, stations als restaurant e.d.

<sup>5</sup> Telegraaf 18 dec. 2008

Dit komt ons vreemd voor: enerzijds creëert de overheid allerlei mogelijkheden om het wonen op het water te stimuleren. Wateringenieurs worden geraadpleegd, bouwbedrijven huren expertise in, architecten specialiseren zich op het ontwikkelen van waterwoningen etc.etc. Anderzijds echter rest de bezitter van een mooi gerestaureerd historisch woonschip, dat de geschiedenis vertegenwoordigt van deze futuristische ontwikkelingen, bij gebrek aan een ligplaats geen enkele andere mogelijkheid dan zijn schip maar te verschroten.

Uit "*Een lust, geen Last*" blijkt uw wens monumenten in het vervolg meer in bestemmingsplannen mee te nemen. Wij zouden graag zien dat er bij de totstandkoming van elk bestemmingsplan in Nederland waarbij oppervlaktewater aanwezig is, de mogelijkheid en de wenselijkheid wordt onderzocht ligplaatsen te creëren voor het varende en drijvende mobiele erfgoed. De relatie die Nederland al sinds jaar en dag met het water heeft kan daarmee immers op een fantastische manier worden benadrukt.

Het spoedig opstarten van gesprekken tussen enerzijds het ministerie van WVC (als hoeder van de monumentenzorg) en anderzijds het ministerie van VROM (als verantwoordelijke voor de totstandkoming van bestemmingsplannen) lijkt ons een eerste vereiste om in de toekomst -letterlijk- ruimte te creëren voor een fiks aantal historisch waardevolle schepen en drijvende monumenten.

Wij kunnen ons voorstellen dat deze brief door de veelheid aan informatie wat onduidelijk overkomt. Natuurlijk zijn wij altijd bereid een en ander zowel mondeling als schriftelijk toe te lichten.

Met dank voor lezing en hopen dat U iets met ons advies zult kunnen doen, teken ik namens de Commissie Monumentale Woonboten,

Cisca de Ruiter  
P/a LWO  
Postbus 8192,  
3503 RD Utrecht