ERFGOEDWERF

advies | project / procesmanagement

Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk

Plan voor gebruik en beheer van de havens voor varende historische schepen

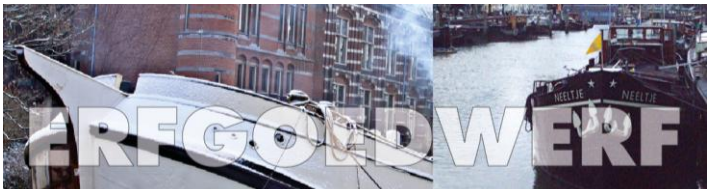


Rapport in opdracht van de gemeente Harderwijk

Door Adviesbureau de ErfgoedWerf

[redacted]

Rotterdam, 25 januari 2025



Inhoudsopgave

1. Context Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk
1.1 Inleiding
1.2 Aanleiding
1.3 Doel, doelstelling en ambitie
1.4 Draagvlak
2. Beleidscontext
2.1 Rijksbeleid
2.1.1 Erfgoedwet
2.1.2 Omgevingswet
A. Aparte verordening
B. Historisch maritiem ensemble
C. Beschermd stads- of dorpsgezicht
2.2 Gemeentelijk beleid
3. Ruimtelijke context
3.1 Positie historische havens
4. Methode van beoordeling schepen
4.1 Waarderingsmethode
4.2 Beoordeling in drie stappen
4.3 Algemene criteria
4.4 Cultuurhistorische criteria
4.5 Objectbeschrijving
4.5.1 Inleiding
4.5.2 Veranderingen
4.5.3 Documentatie
4.6 Scheepsbouwhistorische waardering
4.6.1 Inleiding
4.6.2 Cultuurhistorische waarden
4.6.3 Ontwerp- en scheepsbouwwaarden

4.6.4 Situationele en ensemblewaarden

4.6.5 Gaafheid en herkenbaarheid

4.6.6 Zeldzaamheid

4.6.7 Staat van onderhoud

5. Streefbeeld havens

5.1 Inleiding

5.2 Vissershaven

5.3 Kom Vissershaven

5.4 Lelyhaven

Bijlagen

1. Register Varend Erfgoed Nederland
2. Verplichte veiligheidscertificaten
3. Meetbrief
4. Documentatie en archivering
5. Waarderingscriteria voor bouwkunst RCE
6. Waarderingscriteria voor scheepsbouwkunst ErfgoedWerf
7. Gegevens vaartuig voor objectbeschrijving
8. Scheepstypen
9. Scheepsonderdelen

Colofon

1. Context *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk*

1.1 Inleiding

Het uitgangspunt van dit ruimtelijk kwaliteitsplan voor de invulling van de havens van Harderwijk met varende[1] historische schepen is een goede omgevingskwaliteit. Het ontwikkelen van beleid voor maritiem erfgoed past in het streven naar een goede kwaliteit van de leefomgeving in Harderwijk.

De gemeente Harderwijk vindt dat historische schepen in de havens de aantrekkelijke uitstraling en het historisch karakter van Harderwijk versterken, zowel in als buiten het vaarseizoen. De gemeente heeft met dit ruimtelijk kwaliteitsplan criteria opgesteld voor historische schepen, passend bij de deels historische havens en passend bij de bebouwing rondom de havens waar deze schepen ligplaats kunnen innemen.

1.2 Aanleiding

De gemeente Harderwijk is in 2012 gestart met de uitvoering van het plan Waterfront, een flink meerjarenplan voor stedelijke herontwikkeling van het havengebied. Op het oude industrieterrein Haven, dat de historische binnenstad had afgesneden van het water van het Veluwemeer en het Wolderwijd, worden in het Waterfront op zo'n 40 hectare 1900 woningen gebouwd. Daarnaast zijn een jachthaven, passantenhaven, stadsstrand, parkeergarages en winkel-, horeca- en vrijetijds-voorzieningen en een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld. Met het Waterfront wordt de relatie tussen de stad en het water hersteld en ontstaat een aantrekkelijke woonstad, een toeristische trekpleister en een regionaal economisch centrum.

In het Waterfront hebben de oude industriële Vissershaven en Lelyhaven hun bedrijfsmatige functie verloren en zijn in het zuidelijk havengebied nieuwe havens gecreëerd voor andere functies. In deze havens is ruimte voor diverse soorten vaartuigen: recreatievaartuigen voor passanten en bewoners, charter- en passagiersschepen en historische schepen.

In het gebied in de zuidelijke havens van Harderwijk worden verschillende kades gereserveerd voor ligplaatsen voor historische schepen. Dit zijn in de Vissershaven de kade aan de Kleine Hellingkade, in de kom de kade aan de Havendam, aan de Scheepssingel, aan de Havendijk, aan de Vissershaven / Burgemeester de Meesterstraat en in de Lelyhaven aan de Ir. Lelykade en aan de Drees van Dordenkade. Deze havens hebben elk een eigen karakter, waarvoor ook per haven onderscheidende beeldkwaliteitscriteria voor historische schepen gewenst zijn.

1.3 Doel, doelstelling en ambitie

Het *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* bevat een ruimtelijk en een scheepsbouwkundig kader vanuit een cultuurhistorische optiek. Het doel daarvan is de herkenbaarheid en beleefbaarheid van het zuidelijke havengebied in het gebied Waterfront te behouden en versterken.

De doelstelling van het ruimtelijk kwaliteitsplan is drieledig. Dit document:

- Is de maatlat[2] waaraan voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een ligplaatsvergunning voor een historisch schip.

[1] Waar in de tekst gesproken wordt over historische schepen worden varende historische schepen bedoeld.
[2] Een maatlat geeft houvast bij een project of ontwikkeling.

- Beschrijft de richtlijnen[3] voor de vormgeving van historische schepen in de havens van Harderwijk. Het uitgangspunt daarbij is behoud van de cultuurhistorische waarde.
- Geeft criteria[4] waarmee de adviescommissie Omgevingskwaliteit voor het onderdeel beeldkwaliteit de aanvragen voor historische schepen kan toetsen. Het uitgangspunt daarbij is dat de historische schepen passend zijn in de havens waar ligplaatsen voorzien zijn voor historische schepen en waarvoor onderscheidende ruimtelijke kwaliteitscriteria gelden.

De ambitie van de gemeente met dit *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* is de waarden en kwaliteiten van de havens voor historische schepen in het zuidelijk havengebied veilig te stellen en ontwikkelingen die kunnen bijdragen aan de herkenbaarheid en beleefbaarheid van deze havengebieden mogelijk te maken. Dit document schetst de gewenste sfeer van de havens voor historische schepen, om daarmee de stakeholders te inspireren om bij te dragen aan een hoge omgevings- en beeldkwaliteit.

1.4 Draagvlak

Het is belangrijk om draagvlak en erkenning te creëren voor de ruimtelijke kwaliteiten van de havens voor historische schepen in het zuidelijk havengebied en voor de scheepsbouwhistorische criteria voor de historische schepen die in dit gebied een ligplaats willen krijgen. Dat zijn behalve de gemeente bijvoorbeeld ook de eigenaren van de historische schepen en de omwonenden van de havens waar ligplaatsen voor historische schepen zijn aangewezen.

[3] Een richtlijn is een aanwijzing voor goed en professioneel handelen, maar schrijft geen specifieke handelingen voor; afwijken kan, mits gemotiveerd, toegestaan worden.
[4] Criteria zijn maatstaven om te kunnen onderscheiden.

2. Beleidscontext

2.1 Rijksbeleid

In de Erfgoedwet van 2016 en de Omgevingswet die in werking is getreden op 1 januari 2024 heeft het rijk de wettelijke kaders vastgelegd voor erfgoed en monumenten en de manier waarop daar in het ruimtelijk beleid mee omgegaan moet worden.
Nota bene - Deze wetten zijn nog van recente datum en er moet in de praktijk nog ervaring mee worden opgedaan, op basis waarvan ze nog worden geëvalueerd en mogelijk nog worden aangepast.

2.1.1 Erfgoedwet

De Erfgoedwet onderscheidt twee soorten cultureel erfgoed met elk een eigen beschermingsregime: het regime voor monumenten en het regime voor cultuurgoederen. Beide regimes beschermen historische schepen in Nederland niet. De Erfgoedwet beperkt de aanwijzing van monumenten tot onroerende zaken en vaartuigen zijn roerende zaken. Cultuurgoederen, waar roerende zaken onder vallen, kunnen alleen beschermd worden tegen verkoop naar het buitenland, maar zijn in Nederland verder niet beschermd tegen aantasting, vernieling en sloop.

De rijksoverheid heeft in de Erfgoedwet van 2016 als definitie van monument opgenomen: ‘een onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed’. De rijksoverheid beschouwt vaartuigen als roerende zaken, waardoor de rijksoverheid deze niet kan aanwijzen als monument. Gemeenten kunnen door deze definitie in de Erfgoedwet op het idee komen dat ook zij geen vaartuigen kunnen aanwijzen als monument. Maar dat idee klopt niet; met een autonome verordening varend erfgoed kunnen gemeenten (en provincies) dit wel.

2.1.2 Omgevingswet

De Omgevingswet biedt ook mogelijkheden voor borging, omdat het naast gebouwen ook gaat over gebieden en over de maatschappelijke en verbindende waarde van erfgoed. De Omgevingswet gaat over het erfgoed in de fysieke leefomgeving.

Binnen de Omgevingswet kan maritiem erfgoed opgenomen worden in de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisie, als onderlegger voor de borging daarvan in het gemeentelijke omgevingsplan. Roerend erfgoed zoals schepen en immaterieel erfgoed zoals maritieme ambachten kunnen, als dat aan een locatie verbonden is, opgenomen worden in de omgevingsvisie en het omgevingsplan, als zij behoren bij een maritieme locatie, zoals een historische haven, werf, scheepshelling en/of touwbaan. Hiermee wordt de cultuurhistorische waarde van een maritieme locatie geborgd in het ruimtelijke beleid.

Gemeenten geven in het omgevingsplan aan op welke wijze zij rekening houden met het belang van cultureel erfgoed. Dit gebeurt door inventariseren en analyseren van het erfgoed dat binnen de gemeente aanwezig is. Op basis daarvan neemt de gemeente een toereikend beschermingsregime in het omgevingsplan op.

Gemeenten moeten in het omgevingsplan zorgen voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, wat bereikt kan worden door:

- Regels aan activiteiten te stellen voor (een gedeelte van) het grondgebied, en
- Functieaanduidingen met toegelaten activiteiten (met regels) te koppelen aan locaties.

Concrete mogelijkheden voor toepassing hiervan voor de bescherming en borging van maritiem erfgoed zijn:

A. Autonome verordening

Gemeenten (en provincies met een eigen erfgoedbeleid) kunnen traditionele vaartuigen aanwijzen als gemeentelijk (of provinciaal) varend monument, mits zij hiervoor een autonome verordening varend erfgoed waar ook roerend erfgoed in is opgenomen, opstellen.

B. Historisch maritiem ensemble

Binnen het omgevingsplan kan maritiem erfgoed geborgd worden als historisch maritiem ensemble, waarmee schepen, havens en maritieme bebouwing op de kades als samenhangende eenheid gezien worden.

C. Beschermd stads- of dorpsgezicht

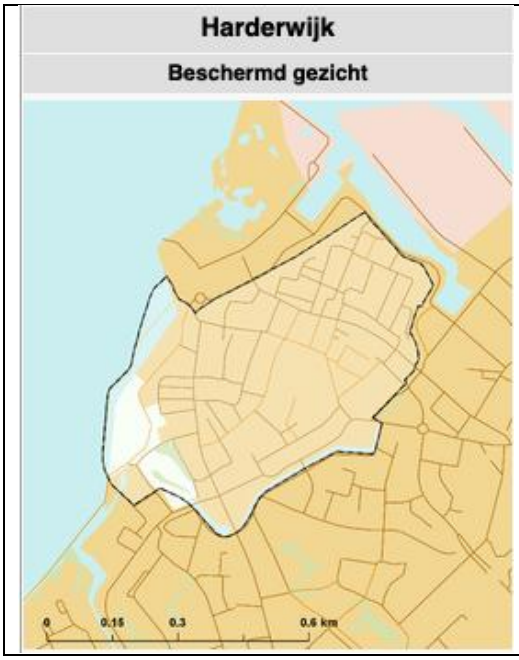
Gemeenten kunnen, door historische schepen te beschrijven in de cultuurhistorische paragraaf van een conserverend omgevingsplan, deze opnemen als onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht.

2.2 Gemeentelijk beleid

Het *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* sluit aan bij het vigerende gemeentelijke beleid voor de ruimtelijke ontwikkeling van Waterfront. Dit beleid is vastgelegd in o.a. de *Welstandsnota Harderwijk* uit 2017, aangevuld met het *Beeldkwaliteitplan Waterfront fase 3* uit 2020 en het *bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Stadswerven en De Kades* uit 2020, de *Havenvisie Harderwijk* uit 2016 en het *Beleid historische schepen Harderwijk* uit 2019. De *Havenverordening Harderwijk* uit 1994 is ingetrokken en is nu een hoofdstuk/paragraaf in de *Verordening fysieke leefomgeving Harderwijk*, evenals de *Verordening historische schepen*. Dit beleid wordt te zijner tijd onderdeel van het *omgevingsplan Harderwijk*.



In deze documenten zijn het ruimtelijke plan en de bijbehorende beeldkwaliteitscriteria geschetst voor de bebouwing en de openbare ruimte in het gebied Waterfront. De documenten schetsen de mogelijkheden voor het gebruik van het vaarwater in dit gebied en op hoofdlijnen de voorwaarden waar vaartuigen in het algemeen en historische schepen in het bijzonder aan moeten voldoen om in dit gebied af te kunnen meren. Een nadere uitwerking voor historische schepen was gewenst. Het *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* is een verdere uitwerking van het *Beleid historische schepen Harderwijk* uit 2019.



Het gebied Stadswerven, waar aan de zuidzijde ligplaatsen voor historische schepen zijn voorzien, grenst aan het sinds 1970 aangewezen van rijkswege beschermde stadsgezicht Harderwijk. De Vissershaven en de Kom van de Vissershaven grenzen aan dit beschermde stadsgezicht.

Harderwijk ontstond in de 12e eeuw bij de agrarische nederzetting Selhorst als handels- en visserijplaats en kreeg onder de naam “Herderewich” in 1231 stadsrechten. Vanwege de strategische ligging aan het water kwam Harderwijk in de late middeleeuwen als Hanzestad tot bloei. De stad kreeg een centrumfunctie voor het noordwestelijk deel van de Veluwe. Harderwijk is nu een centrum van onderwijs, handel en recreatie.

3. Ruimtelijke context

3.1 Positie historische havens

Harderwijk is van oudsher onlosmakelijk met het water verbonden. In vroeger tijden vormden handel en visserij een belangrijke bron van inkomsten. Na de aanleg van de Afsluitdijk en de drooglegging van Flevoland ligt de stad aan het Wolderwijd en het Veluwemeer. Vanaf de tweede helft van de vorige eeuw werd de historische binnenstad geleidelijk van het water afgesneden door de toenemende druk van bedrijvigheid en recreatie en de hiermee samenhangende verkeers- en parkeerproblemen. Aan de binnenstad grensde het verouderde en vervuilde industrieterrein Haven. Om het tij te keren ontwikkelt gemeente Harderwijk, in nauwe samenwerking met andere partijen, het project Waterfront. Een veelomvattend project dat de stad volop toekomst biedt als toeristische trekpleister, als aantrekkelijke woonstad en als regionaal economisch centrum. Met het Waterfront wordt de relatie tussen de binnenstad en het water hersteld en ontstaat een nieuwe aantrekkelijke kustlijn die berekend is op de eisen van de moderne tijd, met respect voor de natuur en het historische karakter van Harderwijk.

Op de onderstaande afbeelding is verbeeld waar in de havens van Harderwijk ruimte is voor historische schepen.



Met het project Waterfront zijn ook nieuwe havens gecreëerd en hebben enkele oude industriële havens hun functie verloren. In deze (nieuwe) havens is nu ruimte ontstaan voor recreatievaartuigen voor passanten en bewoners, charter- en passagiersschepen en historische schepen. Dit ruimtelijk kwaliteitsplan heeft alleen betrekking op de historische schepen. Historische schepen in de havens van Harderwijk

versterken de aantrekkelijke uitstraling en het historisch karakter van Harderwijk, niet alleen tijdens het vaarseizoen maar juist ook buiten het vaarseizoen, als de bezettingsgraad van de havens laag is.

Aan een deel van de kades in de Lelyhaven en in de Vissershaven, inclusief de kom van de Vissershaven, is ruimte gereserveerd voor historische schepen. De voorzieningen in deze havens zijn aanwezig of worden in de komende jaren aangelegd. De kades in deze havens zijn middels ophaalbruggen bereikbaar en dus geschikt voor grotere schepen eventueel met mast. De Lelyhaven, Vissershaven en kom van de Vissershaven hebben ieder hun eigen karakter, wat ook terugkomt in de aangrenzende woningbouwontwikkeling van het project Waterfront. Vandaar dat in dit ruimtelijk kwaliteitsplan voor deze kades onderscheidende ruimtelijke kwaliteitscriteria voor de daar te plaatsen historische schepen gelden. In de Strandhaven en de Waterstadshaven is eveneens ruimte voor historische schepen. Hier zijn echter nog geen voorzieningen en daar zijn ook nog geen middelen voor beschikbaar.

De kades in de havens die bedoeld zijn voor historische schepen liggen in een nieuw ontwikkelgebied met woningen, waar vroeger een watergebonden bedrijventerrein lag. De havens liggen tussen het historische stadscentrum en het Veluwemeer en Wolderwijd. Daarmee verbindt dit gebied de stadskern opnieuw met het water. De historische schepen die hier een ligplaats krijgen, kunnen desgewenst vrij eenvoudig de haven uitvaren en de Randmeren op varen.

Het nieuwe ontwikkelgebied Waterfront telt 1900 huizen. De havens met de historische schepen zullen beeldbepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit in dit nieuw te bebouwen gebied. De kades zijn toegankelijk voor voetgangers en krijgen daarmee een recreatieve functie. De historische schepen in deze havens kunnen zich daardoor goed presenteren aan het publiek. De betekenis van de havens in Waterfront is daarmee zowel historisch als toekomstgericht. Historische schepen vertellen het verhaal van de geschiedenis van voormalige overslag- en industriehavens en van de ontwikkeling van voormalige bedrijfshavens naar toekomstige woon- en verblijfsgebieden.

4. Methode van beoordeling

Dit *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* sluit zoveel mogelijk aan op bestaande en in de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit gangbare werkwijzen en toetsingsmethoden. Deze werkwijzen en methoden zijn met enige aanpassing goed toepasbaar op de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van historische schepen in de context van het karakter van de havens.

4.1 Waarderingsmethode

De methode voor het waarderen van historische schepen is ontleend aan de standaard voor het waarderen van gebouwen, zoals die ontwikkeld is door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze methode is beschreven in de '*Waarderingscriteria voor bouwkunst*', zie bijlage 6. Deze methode is licht aangepast aan de waardering van schepen en beschrijft de cultuurhistorische waarden, de ontwerp- en (scheeps)bouwwaarden, de situationele en ensemblewaarden, de gaafheid en herkenbaarheid, en de zeldzaamheid, zie bijlage 7. Deze waarderingsmethode is bekend bij adviescommissies ruimtelijke kwaliteit.

Voor het beoordelen van de vraag of een historisch vaartuig past binnen de ruimtelijke kwaliteit van de havens voor historische schepen in Harderwijk wordt ook gekeken naar de staat van onderhoud van het vaartuig en naar de vraag of dit vaartuig ook past binnen de specifieke karakteristiek van de havens met kades voor historische schepen.

4.2 Beoordeling in drie stappen

De beoordeling van de historische schepen, die een ligplaatsvergunning aanvragen als varend historisch schip in de havens van Harderwijk, verloopt in drie stappen. Elke stap wordt uitgevoerd door een andere partij:

1. Inschrijving in het *Register Varend Erfgoed Nederland*. De scheepseigenaar die de ligplaatsvergunning aanvraagt, verzorgt deze inschrijving en maakt hiertoe een objectbeschrijving en recente foto's van haar of zijn historische schip. Indien nodig kan de scheepseigenaar hierbij hulp vragen aan een behoudsorganisatie voor historische schepen of tegen een vergoeding aan de onafhankelijke expert.

2. Beoordeling van de cultuurhistorische waarde en de staat van onderhoud. Een of meer door de gemeente hiertoe aangewezen onafhankelijke expert(s)[5] voert/en op basis van de objectbeschrijving en de foto's de beoordeling van de cultuurhistorische waarde en de staat van onderhoud uit en stelt op basis hiervan een scheepsbouwhistorisch adviesrapport op.

3. Beoordeling van de beeldkwaliteit passend bij de karakteristieken van de verschillende havens in Harderwijk. De door de gemeente hiertoe aangewezen adviescommissie Omgevingskwaliteit voert op basis van het scheepsbouwhistorisch adviesrapport en de foto's de beoordeling van de beeldkwaliteit van het historisch schip uit voor een ligplaats in één van de havens, passend bij de karakteristieken van deze havens.

Ad 1. Inschrijving in het RVEN

Het *Register Varend Erfgoed Nederland* (RVEN) wordt bijgehouden door de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN). De FVEN is de koepel van behoudsorganisaties van historische schepen. De inschrijving

[5] De gemeente wijst mensen of organisaties aan die onafhankelijk zijn, dat wil zeggen ongebonden en onpartijdig, en die aantoonbare expertise hebben op het gebied van advisering over scheepsbouw en onderhoud, erfgoed en ruimtelijke kwaliteit, en ervaring/kennis hebben met vergunningverlening.

in het RVEN verloopt via de inschrijving in het register van de behoudsorganisatie van het type schip. Deze inschrijving regelt de eigenaar van een historisch schip zelf.

De eerste stap voor de aanvraag van een ligplaatsvergunning voor een historisch schip ligt bij de scheepseigenaar. De scheepseigenaar is doorgaans op de hoogte van de technische specificaties en de voorgeschiedenis van haar of zijn schip. Vaak is de scheepseigenaar in het bezit van de documenten waarin deze gegevens zijn beschreven. De eigenaar wordt gevraagd om deze gegevens in te vullen in de objectbeschrijving, die als bijlage 7 is toegevoegd.

De scheepseigenaar levert de volgende informatie aan:

- Een objectbeschrijving, waarin de feitelijke gegevens van een schip zijn opgenomen. Dit wordt opgesteld door de scheepseigenaar of door de onafhankelijk expert en wordt door de onafhankelijk expert gecontroleerd.
- Recente foto's van het historische schip: van opzij, schuin van voren, schuin van achteren, schuin van boven.
- Scheepsverzekering.
- Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB) of Certificaat van Onderzoek voor de Rijn (CvO-R) aanwezig voor die schepen, waarvoor dit verplicht is[6]. Dit veiligheidscertificaat is volgens de Binnenvaartwet verplicht onder andere voor varende historische schepen vanaf een bepaalde lengte of blokvolume; zonder een geldig veiligheidscertificaat mogen schepen die onder deze verplichting vallen niet zelfstandig varen. Een historisch schip is in het kader van het vigerende Beleid historische schepen Harderwijk een vaartuig dat bestemd is en gebruikt wordt om te varen en dat voldoet aan de in het Beleid historische schepen Harderwijk opgenomen toetsingskader.

<u>Ad 2. Beoordeling cultuurhistorische waarde en staat van onderhoud</u>

De tweede stap in het beoordelen van de aanvraag voor een ligplaats voor een historisch schip wordt gezet door de onafhankelijk expert. Deze wordt hiertoe door de gemeente aangewezen. De onafhankelijk expert bezit deskundigheid op het gebied van scheepsbouw, scheepsonderhoud en cultuurhistorie.

De expert controleert of de objectbeschrijving en de cultuurhistorische waardering correct en volledig is ingevuld en kan leiden tot een positief advies, of de overige documenten aanwezig en voldoende zijn, en beoordeelt de staat van onderhoud. De expert volgt de volgende stappen:

- Objectbeschrijving correct en volledig.
- Foto's recent, alzijdig en te beoordelen.
- Scheepsverzekering aanwezig.
- Schip kan op eigen kracht varen.
- Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB) of Certificaat van Onderzoek voor de Rijn (CvO-R) aanwezig voor die schepen, waarvoor dit verplicht is[7]. Zie nadere toelichting onder Ad 1.
- Staat van onderhoud van hout, staal en schilderwerk van romp boven de waterlijn en eventuele opbouwen is voldoende.

Met behulp van de hier beschreven methode van beoordelen stelt de expert een scheepsbouwhistorisch adviesrapport op – zie hiervoor hoofdstuk 4.6. Dit adviesrapport bevat de volgende onderdelen:

[6] Binnenvaartwet: schepen met een lengte vanaf 20 meter of waarvan het product van lengte, breedte en diepgang tenminste 100m^3 bedraagt.
[7] Binnenvaartwet: schepen met een lengte vanaf 20 meter of waarvan het product van lengte, breedte en diepgang tenminste 100m^3 bedraagt.

- Een objectbeschrijving, waarin de feitelijke gegevens van het schip zijn opgenomen. Dit wordt opgesteld door de scheepseigenaar en wordt door de expert gecontroleerd.
- Recente foto's van het schip.
- Een cultuurhistorische waardering, waarin de historische waarde, de ontwerp- en scheepsbouwwaarden, de situationele en ensemblewaarde, de gaafheid en herkenbaarheid, en de zeldzaamheid van een vaartuig zijn beschreven en gewaardeerd.

Op basis van deze informatie beoordeelt de expert of het historische schip voldoende cultuurhistorische waarde heeft en voldoende onderhouden is om een positief advies te kunnen krijgen. In het geval dat dit niet zo is, beargumenteert de expert het negatieve advies.

Ad 3. Beoordeling beeldkwaliteit in relatie tot karakter havens

De derde stap in de beoordeling van een aanvraag voor een ligplaats voor een historisch schip wordt gezet door de adviescommissie Omgevingskwaliteit. De adviescommissie Omgevingskwaliteit bezit deskundigheid op het gebied van de beeldkwaliteit in samenhang met de havenomgeving en de openbare ruimte – zie hiervoor hoofdstuk 5 'Streefbeeld havens'.

De gemeente legt het scheepsbouwhistorisch adviesrapport voor aan de adviescommissie Omgevingskwaliteit en gebruikt het adviesrapport als achtergrondinformatie voor een ligplaatsvergunning voor een vaartuig in een historische haven in Harderwijk.

De adviescommissie Omgevingskwaliteit zal de beoordeling uitvoeren van de historische schepen, waarvoor op grond van de vigerende regelgeving en het *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk* een ligplaats voor een historisch schip wordt gevraagd. De adviescommissie Omgevingskwaliteit beoordeelt of het schip, waarvoor een ligplaats aan één van de kades voor historische schepen in de havens van Harderwijk wordt aangevraagd, voldoende beeldkwaliteit heeft conform hoofdstuk 5 om een ligplaatsvergunning te krijgen conform de uitgangspunten van het *Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk.*

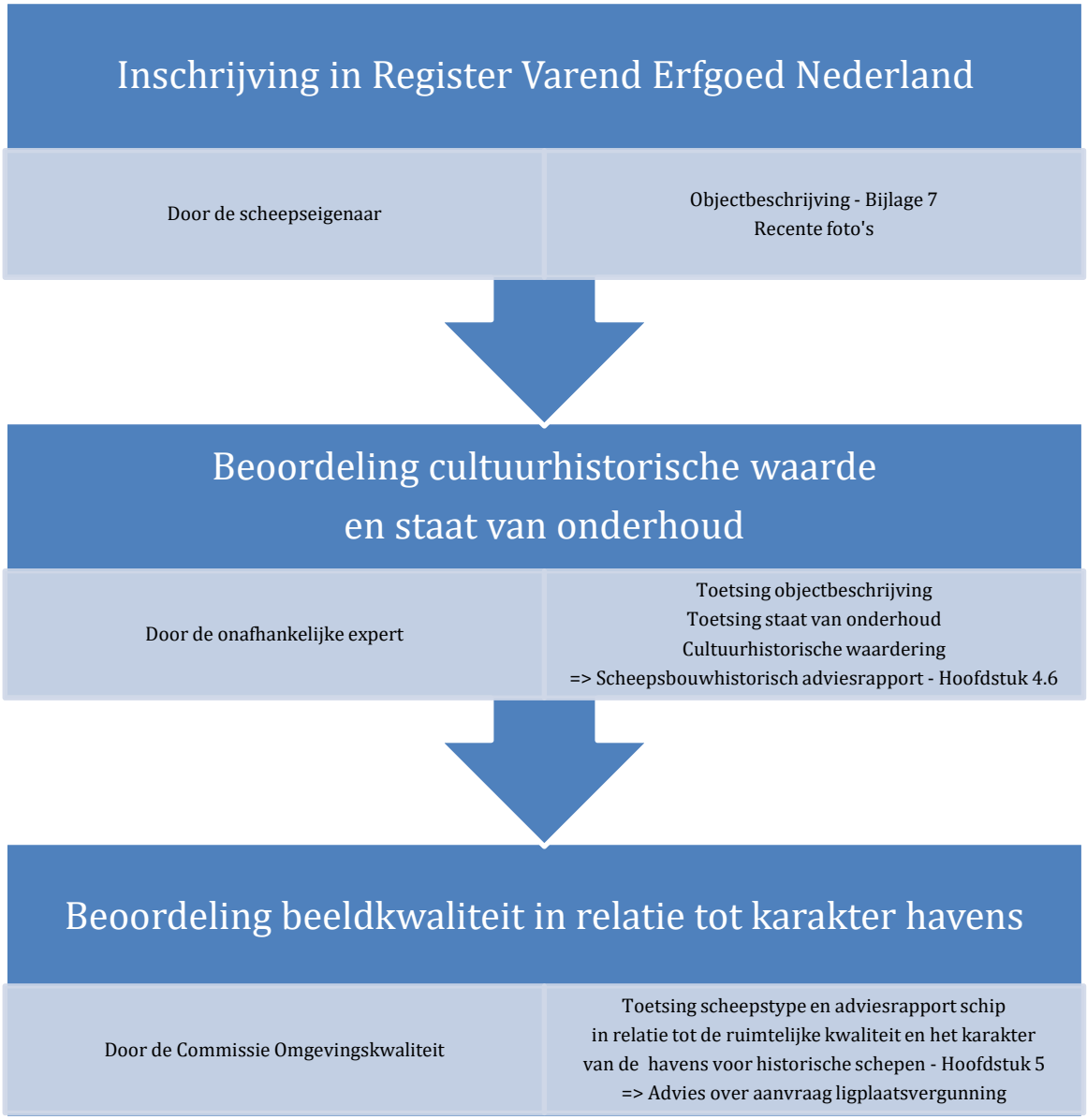
Bij deze beoordeling weegt de adviescommissie het scheepstype, de constructies, de gebruikte materialen en de huidige staat van onderhoud mee. Daarbij wordt gekeken naar de oorspronkelijke situatie (bouwstaat) en naar de veranderingen in de loop der tijd (de gebruiksfasen). Bij de beoordeling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van ondersteunende documentatie.

De adviescommissie maakt een schriftelijke motivering waarin zij haar advies over de beeldkwaliteit van de aanvraag van een ligplaatsvergunning toelicht. Het advies bestaat uit:

- Een verwijzing naar de bij de beoordeling toegepaste ruimtelijke kwaliteitscriteria;
- Het ruimtelijke kwaliteitsadvies en bij een negatief advies de motivering hiervan.

Dit advies is gericht aan het college van burgemeester en wethouders.

Stroomschema Ruimtelijk kwaliteitsplan varende historische schepen Harderwijk



De behandelend ambtenaar adviseert het college van burgemeester en wethouders, op basis van de afgegeven adviezen en documenten, of de vergunning verleend of afgewezen moet worden. Het besluit over de toekenning dan wel afwijzing van de aanvraag voor een ligplaatsvergunning ligt bij het college van burgemeester en wethouders.

4.3 Algemene criteria

De algemene ruimtelijke criteria voor historische schepen zijn:

A. Schaal en maatverhoudingen – evenwicht en bescheidenheid

De romp en de opbouw hebben een evenwichtige verhouding. De opbouw blijft binnen de romp, heeft een bescheiden hoogte en breedte en laat het voor- en achterdek vrij. Ongewenst zijn overmatige onderdelen en opbouwen die over de romp heen gebouwd zijn. Bij historische schepen worden de oorspronkelijk bij het type horende schaal en maatverhoudingen gerespecteerd.

B. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie – scheepse vorm

De vorm van het vaartuig volgt logisch uit het gebruik en de constructie. Een vaartuig heeft een vorm en constructie die terug te leiden is op de functie en het vaarwater waarvoor een vaartuig bedoeld is. Veranderingen aan schepen ten behoeve van wonen, passagiersvaart of ander niet-oorspronkelijk gebruik moeten op logische en samenhangende wijze worden ingepast. Onderdelen gebruikt voor de vaart, oorspronkelijke onderdelen en detaillering zijn behoudenswaardig.

C. Relatie tussen schip en omgeving – passend bij karakteristiek omliggende bebouwing

Het vaartuig past binnen de ruimtelijke en historische context van Harderwijk. Historische schepen moeten een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de stedelijke ruimte. Ongewenst zijn vaartuigen die qua karakteristiek niet passen bij de historische havenstad.

D. Betekenissen van vormen in sociaal-culturele context - zorgvuldige vormgeving en detaillering

De scheepsbouwkundige uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig. Historische schepen moeten zorgvuldig vormgegeven en gedetailleerd zijn. Ongewenst zijn grove vormen en een onzorgvuldige afwerking, bijvoorbeeld door de toepassing van opzichtige reclames voor de eigenaar zelf dan wel als reclamebord voor derden.

E. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit – aantrekkelijk en niet simpel

Het schip biedt een begrijpelijk beeld door symmetrie, ritme en herkenbare materialen. Historische schepen zijn aantrekkelijk als zij een begrijpelijk beeld oproepen. Ongewenst zijn vaartuigen waarbij de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat.

F. Materiaal, textuur, kleur en licht – hoogwaardige materialen en terughoudende kleuren

Het schip gebruikt passende materialen als hout, staal, zeildoek en glas. Historische schepen gebruiken scheepse materialen van hoogwaardige kwaliteit en terughoudende kleuren, waarbij kleuraccenten zijn toegestaan. Ongewenst zijn vaartuigen in te opvallende kleuren.

4.4 Cultuurhistorische criteria

Historische schepen kennen een grote verscheidenheid aan typen en subtypen. In de loop van de tijd zijn veel schepen veranderd van functie, waarvoor ook vaak aanpassingen werden gedaan aan het schip. Schepen kunnen zijn verlengd of ingekort, voorzien van een motor, voorzien van daglicht in het scheepsruim bij herbestemming tot woonschip, uitgerust met relingen ten behoeve van de veiligheid van opvarenden en opgetuigd met wettelijk verplichte verlichting en communicatieapparatuur. Voor de instandhouding van de cultuurhistorische waarde van historische schepen blijft het van belang dat de oorspronkelijke schaal en maatverhoudingen van romp en opbouwen, de vorm van het schip en het gebruikte materiaal en kleuren de historische waarden herkenbaar laten blijven. Het is van belang om geen historische waarden verloren te laten gaan. Bij de toepassing van de criteria ligt de nadruk dan ook op zorgvuldigheid en ambachtelijke scheepsbouwkunde.

4.5 Objectbeschrijving

4.5.1 Inleiding

De scheepseigenaar stelt de objectbeschrijving op – zie Bijlage 7. Deze objectbeschrijving bevat de feitelijke informatie over het vaartuig. De objectbeschrijving geeft inzicht in de bouw, de inrichting en de uitrusting van het vaartuig. In de objectbeschrijving wordt ook duidelijk wat de staat van de bouw van het vaartuig was bij de bouw, bij eventuele verbouwingen tijdens de eerdere functies van het vaartuig en wat de huidige staat is op het moment van de beschrijving van het object, en wat de verschillen zijn tussen de bouwstaat en de huidige verschijningsvorm.

De scheepseigenaar beschikt doorgaans over de informatie die nodig is om de objectbeschrijving te kunnen invullen, dan wel zoekt deze informatie bijeen. Indien de scheepseigenaar dat niet kan of wil, kan deze de onafhankelijk expert tegen vergoeding verzoeken om de benodigde informatie (te helpen) op te zoeken.

4.5.2 Veranderingen tussen oorspronkelijke en huidige situatie

Veel vaartuigen zijn in de loop der tijd ten behoeve van de verschillende gebruiksfuncties aangepast. Zo kan een zeilend vrachtschip aanvankelijk gevaren hebben op windkracht, daarna voortgestuwd door een opduwer en na enige tijd voorzien zijn van een binnenboord verbrandingsmotor. Daarbij kan de mast en het mastdek zijn verwijderd, evenals de lieren en de zwaarden. Vaak is dan ook op het achterdek een stuurhuis gezet en het helmhout vervangen door een stuurinrichting met een stuurwiel. Bij veel vrachtschepen is in de loop der tijd de den opgehoogd of het schip verlengd om meer lading mee te kunnen nemen. Er zijn weinig schepen over die er nog uitzien als direct na de bouw.

Na de Tweede Wereldoorlog brak een periode van grote veranderingen aan in de scheepvaart en scheepsbouw. Veel schepen zijn in de oorlog verloren gegaan. Na de oorlog was de behoefte aan tonnage groot, omdat er voor de wederopbouw veel bouwmaterialen vervoerd moesten worden. Er waren dus veel nieuwe schepen nodig. Er brak een periode aan van enorme schaalvergroting en nieuwe scheepsbouwwijzen. Schepen werden veel groter en kleine schepen werden ingeruild, zeilschepen en stoomschepen werden vervangen door vrachtschepen met verbrandingsmotoren, schepen werden steeds minder geklonken en steeds meer gelast. Ook deed langzamerhand de serie- en sectiebouw zijn intrede.

Rond 1960-1970 is het grootste deel van de vloot die in de eerste helft van de vorige eeuw gebouwd is, gesloopt. Een klein deel is behouden gebleven, vooral door vaartuigen in te zetten als charterschip, woonschip of recreatievaartuig. Deze vaartuigen werden veelal aangepast voor deze nieuwe functies. Een deel van deze nieuwe scheepseigenaren wilde ook de cultuurhistorische waarde van deze schepen behouden. Zij deden dat door hun schip te conserveren, soms te restaureren waarbij zij versleten materialen vervingen, en soms door te reconstrueren, waarbij zij delen van de voormalige verbouwingen weghaalden en streefden naar een beeld van het schip zoals het er bij de bouw uitgezien heeft of uitgezien zou kunnen hebben. Deze drie vormen van behoud (conserveren, restaureren en reconstrueren) komen zowel bij varend als bij gebouwd erfgoed voor en alle drie hebben ze cultuurhistorische en (scheeps)bouwkundige waarde. Een vierde vorm van behoud is het bouwen van een replica. Daarmee wordt een object dat verloren is gegaan opnieuw gebouwd, zo mogelijk zeer exact gedocumenteerd en met de oorspronkelijke bouwmaterialen en bouwwijzen. Met een replica kan het beeld gevisualiseerd worden van een verloren gegaan vaartuig en kunnen ook de bouwwijzen en de ambachten toegepast en bewaard worden.

4.5.3 Documentatie

De documentatie van historische schepen is van belang voor het analyseren en beoordelen van de scheepsbouwhistorische en de cultuurhistorische waarde. Er bestaan handleidingen[8] die behulpzaam kunnen zijn bij het opzoeken van deze documentatie.

Van veel scheepswerven zijn de archieven bewaard gebleven. In de loop der tijd zijn deze archieven vaak overgebracht naar de maritieme musea.

Het Scheepskadaster bewaart de gegevens over de inschrijvingen, de brandmerken, eventuele doorhalingen, de meetbrieven en de eigenaarsgegevens.

Brandmerken zijn ingeslagen in de huid van het vaartuig en zijn doorgaans bewaard gebleven, al is het soms goed zoeken onder diverse lagen verf. Zo'n brandmerk is niet altijd makkelijk te ontcijferen. Ook het ontcijferen en interpreteren van de meetbrief is niet altijd gemakkelijk. Er zijn handige boekjes die hierbij kunnen helpen. In de Bijlagen zijn hiervan de titels opgenomen, evenals een aantal links naar archieven en bronnen.

Het verdient aanbeveling om de documentatie over de bouw en geschiedenis van historische vaartuigen, over eerdere verbouwingen en over de techniek aan boord goed te bewaren, helder te ordenen en goed te registreren. In een archief kan de volgende documentatie aanwezig zijn:

- Meetbrief
- Bouwtekeningen
- Algemeen plan
- Lijnenplan
- Indelingsplan machinekamer
- Tuigplan
- Schema brandstofleidingen
- Schema luchtleidingen
- Schema koelwaterleidingen
- Elektrische installatie en bedradingsschema
- Handleidingen van technische onderdelen
- Meetrapporten huiddikte
- Rapportages werfbeurten en certificaten
- Reparatielijsten
- Logboeken van gemaakte reizen
- Herdenkingstekens van reizen, wedstrijden of evenementen

[8] Handleidingen, zie hiervoor Bijlage 4 Documentatie en archivering.

4.6 Scheepsbouwhistorische waardering

4.6.1 Inleiding

De onafhankelijke expert stelt de scheepsbouwhistorische waardering op.

Onder een 'schip' wordt verstaan: een boot die herkenbaar is als een (van origine/authentiek) varend schip en daarbij behorende kenmerken. Een schip heeft in de regel een gezeegde romp met verhoogde stevens, stroomlijn en symmetrie. Al naar gelang het type is een schip voorzien van kenmerken zoals een voordek, achterdek, stuurhut, roer, gangboord, een luikenkap, mast en zwaarden.

Onder 'historische schepen' wordt verstaan: vaartuigen die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

De scheepsbouwhistorische waardering van historische vaartuigen volgt in grote lijnen de standaard die de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft ontwikkeld voor het waarderen van bouwkunst, '*Waarderingscriteria voor bouwkunst*' genoemd[9]. Deze waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria die zijn onderverdeeld in sub-criteria. De hoofdcriteria zijn:

1. Cultuurhistorische waarden
2. Architectuur- en kunsthistorische waarden (bij schepen: Ontwerp- en scheepsbouwwaarden)
3. Situationele en ensemblewaarden (op basis van de streefbeelden van de havens, zie hoofdstuk 5)
4. Gaafheid en herkenbaarheid
5. Zeldzaamheid

De scheepsbouwhistorische waardering van historische schepen volgt deze standaard[10] en gaat achtereenvolgens in op de cultuurhistorische waarden, de ontwerp- en scheepsbouwwaarden, de situationele en ensemblewaarden, de gaafheid en herkenbaarheid, en de zeldzaamheid.

De vakgebieden (scheeps)bouw en geschiedenis vormen de basis van de waardering van het varende en het gebouwde erfgoed; dit is beschreven in de objectbeschrijving. Daarnaast spelen de geestelijke, geografische, sociaaleconomische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering, naast gaafheid en zeldzaamheid. Ieder historisch schip heeft een eigen palet van waarden.

De vijf criteria hoeven niet allemaal tegelijkertijd van toepassing te zijn om een schip te kunnen beoordelen als een historisch schip. Historische schepen zijn doorgaans unica, gebouwd volgens de wensen van de opdrachtgever en de eigen interpretatie van de scheepsbouwer.

In elk geval moet een historisch schip voldoen aan de volgende criteria:

- Het schip is meer dan 50 jaar geleden gebouwd[11], en moet
- Ingeschreven zijn bij het Register Varend Erfgoed Nederland van de Federatie Varend Erfgoed Nederland, en moet
- Op eigen kracht kunnen varen, en moet
- In een voldoende goede staat van onderhoud verkeren.

[9] Waarderingscriteria voor bouwkunst, RCE, zie Bijlage 5.
[10] Waarderingscriteria voor scheepsbouwkunst, ErfgoedWerf, zie Bijlage 6.
[11] Het RVEN hanteert de 50-jarengrens voor de meeste typen historische schepen. Afhankelijk van het specifieke vaartuig bestaat de mogelijkheid om hier gemotiveerd van af te wijken.

4.6.2 Cultuurhistorische waarden

In de maatschappelijke betekenis van een schip zit de cultuurhistorische waarde besloten. Vaak is een schip verbonden aan de geschiedenis van een persoon, een familie of een bedrijf, soms zelfs van verschillende na elkaar. Historische schepen hebben altijd een functie gehad, die gerelateerd is aan maatschappelijke en sociaaleconomische ontwikkelingen. De cultuurhistorische betekenis kan daarnaast ook in bredere zin gerelateerd worden, bijvoorbeeld aan de vrachtvaart op de grote rivieren, of de visvangst op de Zuiderzee.

4.6.2.1 Belang van het schip als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, bestuurlijke, beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling;
4.6.2.2 Belang van het schip als bijzondere uitdrukking van een geografische, waterstaatkundige en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;
4.6.2.3 Belang van het schip als bijzondere uitdrukking van een technische en/of typologische ontwikkeling;
4.6.2.4 Belang van het schip wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;
4.6.2.5 Belang van het schip wegens bijzondere herinneringswaarde.

4.6.3 Ontwerp- en scheepsbouwwaarden

Behalve een neutrale vaststelling van het doel waarvoor en de werf waar een schip ooit gebouwd is, is van belang welke functies een schip in de loop van de tijd gehad heeft. Dat verklaart welke wijzigingen zijn aangebracht aan het exterieur, het interieur of de techniek van een schip. Wetenschappelijke of vaktechnische betekenis betreft de waarde die het schip heeft als bron van informatie, als ‘archiefstuk’. Daarbij is ook van belang welke ontwikkelingen in technieken te zien zijn, zoals klinken of lassen.

4.6.3.1 Belang van het schip voor de geschiedenis van het scheepsontwerp, de scheepsbouwtechniek of de constructiewijze;
4.6.3.2 Belang van het schip voor het werk van een scheepsontwerper, scheepsbouwer of scheepswerf;
4.6.3.3 Belang van het schip wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;
4.6.3.4 Belang van het schip wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of de monumentale detaillering;
4.6.3.5 Belang van het schip wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).

4.6.4 Situationele en ensemblewaarden

Bij schepen kan er sprake zijn van een infrastructureel ensemble, waarbij er een relatie bestaat tussen het schip en zijn omgeving, zoals een werf, een bedrijf, een haven of een vaargebied.

4.6.4.1 Betekenis van het schip als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of scheepsbouwhistorisch en visueel) onderdeel van een complex;
4.6.4.2 Bijzondere, beeldbepalende betekenis van het schip voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;
4.6.4.3 Bijzondere betekenis van het schip wegens de hoogwaardige kwaliteit van het vaartuig in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende omgevingskenmerken, ruimtelijke inrichting, voorzieningen, wateren, wegen, waterstaatkundige werken en/of archeologie.

4.6.5 Gaafheid en herkenbaarheid

De situatie waarin een schip in stand gehouden is, bepaalt mede de historische waarde: Is het schip nog origineel zoals het ooit is gebouwd, is het goed geconserveerd, is het gerestaureerd of is het gereconstrueerd? Is zichtbaar welke veranderingen in de loop der tijd zijn aangebracht omwille van de verschillende functies die een schip heeft gehad? Is het schip op dit moment nog operationeel, dus in werkende staat?

4.6.5.1 Belang van het schip wegens de scheepsbouwkundige gaafheid en/of herkenbaarheid van exterieur en/of interieur;
4.6.5.2 Belang van het schip wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;
4.6.5.3 Belang van het schip als een nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;
4.6.5.4 Belang van het schip wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische scheepsbouw- en/of gebruiksfasen;
4.6.5.5 Belang van het schip wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen;
4.6.5.6 Belang van het schip in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse, landschappelijke of waterstaatkundige omgeving.

4.6.6 Zeldzaamheid

Een schip kan het enige of één van de weinige schepen van een bepaald type zijn dat nog bewaard gebleven is. Een schip kan zo oud of uniek zijn, dat er geen of nauwelijks informatie over terug te vinden is. Dit kunnen argumenten zijn om een schip van waarde te vinden, zelfs als het aan bepaalde criteria niet kan voldoen.

4.6.6.1 Belang van het schip wegens absolute zeldzaamheid in ontwerp-historisch, scheepsbouwkundig, typologisch of functioneel opzicht;
4.6.6.2 Uitzonderlijk belang van het schip wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder 3.1 t/m 3.3 genoemde kwaliteiten.

4.6.7 Staat van onderhoud

Historische schepen zijn doorgaans verzekerd bij een scheepsverzekeraar tegen pech, diefstal en aanvaringsschade. Vaak zit daar ook een ongevallendekking en een inboedelverzekering bij. De gemeente Harderwijk stelt een scheepsverzekering verplicht als voorwaarde voor een ligplaatsvergunning.

De veiligheid van grotere schepen is wettelijk geregeld door middel van een periodieke veiligheidskeuring, waarbij de deugdelijkheid van het vlak en casco, de machinekamer, de verlichting en de veiligheidsmiddelen worden gecontroleerd. Sinds 1 januari 2019 moeten schepen van 20 meter of langer of een blokvolume van meer dan 100 m3 in het bezit zijn van een CvO-R (Certificaat van Onderzoek voor de Rijn) of CBB (Communautair Binnenvaart Certificaat). Deze verplichting volgt uit de Europese Richtlijn ES-TRIN. Deze verplichting geldt behalve voor pleziervaartuigen ook voor sleepboten, duwboten en sleepduwboten, passagiersschepen voor meer dan 12 personen, veerponten voor meer dan 12 personen, drijvende werktuigen en binnenvaartschepen. Als een CvO-R of CBB verlopen is, kan een historisch vaartuig alleen nog een veiligheidscertificaat krijgen als het gekeurd wordt volgens nieuwbouwcriteria; wat in veel gevallen niet mogelijk is. In bijzondere gevallen, bijvoorbeeld bij het verlopen van een CvO-R of CBB of bij een herbestemming van een historisch schip naar een andere functie, kan een beroep gedaan worden voor een aangepaste keuring via een beoordeling van de historische waarde door de Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen.
De gemeente Harderwijk stelt een geldig CvO-R of CBB verplicht als voorwaarde voor een ligplaatsvergunning.

Als voorwaarde voor een ligplaatsvergunning geldt tevens een voldoende staat van onderhoud. Daarbij wordt gekeken naar de volgende aspecten:

- Toestand van schilderwerk en lak - er mag geen sprake zijn van blaasjes, roest of loszittende verf of lak.

- Toestand van het houtwerk – er mag geen sprake zijn van diepe verwering, grijze of zwarte plekken in het hout.
- Toestand van het zeildoek – er mag geen sprake zijn van gescheurd of groen uitgeslagen zeildoek.
- Toestand van raamrubbers – er mag geen sprake zijn van verdroogde en gescheurde raamrubbers.
- Toestand van de dekken – er mag geen sprake zijn van opslag van materialen of objecten aan dek, die niet voor de vaart gebruikt worden.

Het materiaal van schepen, zoals metaal, hout en zeildoek staan bloot aan water, weer en wind en vragen om regelmatig onderhoud. Gebruikssporen en enige mate van verwering zijn niet te voorkomen en horen bij het behouden en benutten van historische schepen, maar deze worden door de eigenaar gecontroleerd en zo nodig aangepakt.

5. Ruimtelijke kwaliteit en streefbeeld havens

5.1 Inleiding

De beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van een historisch schip in relatie tot het streefbeeld van de havens voor historische schepen wordt gedaan door de Commissie Omgevingskwaliteit van het Gelders Genootschap.

De schaal van de havens met kades voor historische schepen, de breedte en lengte van het vaarwater, de breedte van de bruggen en het volume van de omringende bebouwing is verschillend. Dat maakt dat de twee havens een geheel eigen sfeer kunnen krijgen, waarbij ook verschillende scheepstypen passen.

De ruimtelijke kwaliteit van historische schepen in combinatie met havens en de havenarchitectuur is gericht op het versterken van de bestaande en/of gewenste kwaliteit en het voorkomen van aantasting van de karakteristieke kenmerken van de historische schepen. Daarbij is het van belang te onderscheiden welk type schip welke kenmerken en kenmerkende onderdelen heeft. Daarom is in bijlage 8 een beschrijving bijgevoegd van de meest voorkomende typen schepen met onderscheid in binnenvaartschepen, vissersschepen en zeeschepen. In bijlage 9 is een beschrijving opgenomen van gebruikelijke scheepsonderdelen.

Veel scheepstypen zijn oorspronkelijk gebouwd met specifieke maten voor een bepaalde regio of voor bepaalde trajecten. Andere schepen zijn gebouwd om overal te varen waar er maar lading vervoerd moest worden. Daardoor zijn veel scheepstypen door heel Nederland te vinden, ook scheepstypen met een regionale naam, zoals de Friese maatkast, de Vollenhovense bol, de Hasselteraak en de Hagenaar.



5.2 Vissershaven – het gele liggebied

De Vissershaven ligt tussen de historische binnenstad en de buurt Stadswerven van het Waterfront. Stadswerven sluit qua sfeer en stedenbouwkundige opzet het meest aan bij de binnenstad. Langs de Vissershaven komen in het gebied Stadswerven 'historische' stadswoningen van twee bouwlagen met een kap. Aan de Vissershaven is ook recentelijk het nieuwe havenkantoor gebouwd. In de Vissershaven aan de Stadswerven-zijde is ruimte voor historische schepen. Deze historische schepen dienen qua uitstraling aan te sluiten bij het historische karakter van de omliggende bebouwing.

In de Vissershaven is circa 150 m[1] kadelengte beschikbaar. De maximale lengte van de in deze haven in te nemen ligplaatsen voor historische schepen bedraagt 25 meter. De maximale breedte van de hier aan te leggen schepen is bepaald door de Waterfrontbrug. Deze brug heeft een doorvaartbreedte van 7 meter.

Het streefbeeld voor de historische schepen die hier ligplaats in kunnen nemen, wordt gekenmerkt door diversiteit in functies en variatie in scheepstypen. Naast historische schepen die gebruikt worden voor recreatie en/of bewoning is hier ook ruimte voor maximaal 2 schepen met een publieke en/of bedrijfsfunctie, zoals een pannenkoekschip of een galerieschip. Er kunnen bij voorkeur zeilschepen, gemotoriseerde zeilschepen en incidenteel motorschepen ligplaats krijgen, waarvan de vormgeving refereert aan schepen van 1900 tot 1940, passend bij de maat en schaalverhoudingen en de bouwstijl en detaillering van de binnenstad en de 'historische' stadswoningen aan de Stadswerven. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een tjalk, skûtsje, kleine klipper, kleine luxe motor, grote botter, kotter, aak of steilsteven. Dit kunnen stalen, maar ook houten schepen zijn.

In de Vissershaven kunnen ook enkele opduwertjes liggen. Een opduwer of opdrukker is een klein duw- en sleepbootje. Deze opduwertjes werden in de eerste helft van de twintigste eeuw gebruikt als bijboot van tjalken en klippers, en worden daarom ook als historische schepen aangemerkt. Gezien hun afmeting, lengte 3 à 4 meter, en hun voormalige functie passen deze schepen goed in de Vissershaven. De opduwers kunnen assisteren bij het manoeuvreren van de grotere historische schepen in deze haven. Grotere sleepboten krijgen bij voorkeur een ligplaats in de Lelyhaven.





Criteria schepen in de Vissershaven[12]

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen;
- Het schip past in de maat en schaal van de omgeving;
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail;
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting;
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

Romp

- De romp heeft een vorm passend bij het (oorspronkelijke) type schip met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte;
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen;

[12] De criteria zijn algemene maatstaven. Bij wijze van uitzondering blijft het mogelijk om in individuele gevallen bestuurlijk hiervan af te wijken.

- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen;
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het schip.

Opbouw

- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip met de daarbij behorende hoogteverschillen;
- Schepen hebben een hoofdopbouw met een beperkte hoogte en zijn afgestemd op het type en hebben:
  - een voordek van tenminste 2,00 meter;
  - een achterdek van tenminste 0,50 meter;
  - doorgaande gangboorden van tenminste 0,20 meter breedte, die ter plekke van de stuurhut onderbroken kunnen zijn;
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%;
- Ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak;
- Daken volgen de lijnen van de romp (zeeg) en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend met een maximum van 15 graden;
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter;
- Koekoeken aanbrengen op het dak van de opbouw in de lengteas van het schip met een hoogte van niet meer dan 0,25 meter;
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen;
- Geen hekken, kooien en dergelijke (uitgezonderd relingen voor de veiligheid);
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1 meter boven het dak of dek.

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof);
- Daken zijn van hout of metaal dan wel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing;
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas);
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip;
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent.

Overig

- Geen reclame-uitingen, anders dan in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw;
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef;
  - op de den geschilderde letters;
  - nautisch verplichte gegevens.

Referentiebeelden



Aak



Tjalk



Skûtsje



Botter

5.3 Kom Vissershaven – het blauwe liggebied

De kom van de Vissershaven ligt tussen de historische binnenstad, de Burgemeester de Meesterstraat en het historisch Havenkwartier, bestaande uit de Vischafslag met Botterloods, Molen de Hoop en Scheepshelling Veluvia met smederij. In de kom van de Vissershaven is ruimte voor historische schepen. Deze dienen qua uitstraling aan te sluiten bij het historisch karakter van de omliggende bebouwing, met name in het historische Havenkwartier.

Karakteristiek voor de havens van Harderwijk is de bruine vloot[13]. De bruine vloot van Harderwijk bestaat uit zeilende voormalige vracht- en vissersschepen, die tegenwoordig veelal ingezet worden als recreatievaartuig of passagiers-/rondvaartschip. De bruine vloot van Harderwijk bestaat voor een groot deel uit botters. Botters, een scheepstype dat is ontstaan in de 2e helft van de 18e eeuw, zijn al ruim 1½ eeuw beeldbepalend voor de havens van Harderwijk en andere Zuiderzeehavens. Maar de bruine vloot van Harderwijk bestond ook uit andere schepen zoals de Wieringeraak, Vollenhoofse bol en een tweetal unieke schepen: een pluunter (een tussenvorm van een pluut en een punter) en het enige ooit in Harderwijk van ijzer gebouwde visserijschip. Anno 2024 bestaat de bruine vloot uit ongeveer 12 schepen. De bruine vloot is een unieke verzameling schepen die onderdeel zijn van het nautisch verleden van Harderwijk en andere Zuiderzeehavens. De combinatie van de ligplaatsen met de scheepswerf, visafslag, botterloods en molen, leveren in dit deel van de haven een belangrijke bijdrage aan een historisch en sfeervol beeld. Deze schepen hebben Harderwijk als thuishaven, in de kom van de Vissershaven heeft de bruine vloot vaste ligplaatsen. De kom van de Vissershaven is een logische locatie vanwege de combinatie met de eerdergenoemde voorzieningen.

In de kom van de Vissershaven is circa 200 m[1] kadelengte beschikbaar. De maximale lengte van de in deze haven ligplaatsen in te nemen door historische schepen bedraagt 18 meter. De maximale breedte van de aan te leggen schepen is bepaald door de Vissersbrug. Deze brug heeft een doorvaartbreedte van 5 meter.

Het uitgangspunt voor de kom is:
- Havendam: houten zeilschepen
- Botterloods: houten zeilschepen
- Scheepssingel: houten en stalen zeilschepen

[13] De term 'bruine vloot' werd oorspronkelijk gebruikt voor de houten visserijschepen, die voeren met bruin getaande zeilen. Later werd deze term ook gebruikt voor grotere zeilschepen die met groepen passagiers varen, doorgaans de chartervloot genoemd. De term 'bruine vloot' wordt in dit rapport gebruikt voor zeilende historische schepen die met passagiers varen; dit kunnen zowel visserijschepen als vrachtschepen zijn, en zowel houten als stalen schepen.

- Oostkant (Veluvia): houten en stalen zeil- en motorschepen

Het streefbeeld voor de historische schepen die hier ligplaats in kunnen nemen, wordt gekenmerkt door historische (voormalige) vissersschepen, de zogenoemde ‘Bruine Vloot’, en door een klein aantal historische (bedrijfs)vaartuigen van maximaal 18 meter lengte die gebruikt worden voor rondvaarten. Bij de schepen van de ‘Bruine Vloot’ kan bijvoorbeeld gedacht worden aan scheepstypen als een botter, aak, bol, pluut, punter, jol, kubboot, schokker of schouw. Dit zijn in de regel houten schepen. Incidenteel is ook staal denkbaar.





Criteria schepen in kom Vissershaven[14]

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen;
- Het schip past in de maat en schaal van de omgeving;
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail;
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting;
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

Romp

- De romp heeft een vorm passend bij het (oorspronkelijke) type schip met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte;
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen;
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen;
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het schip.

Opbouw

- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip met de daarbij behorende hoogteverschillen;
- Schepen hebben een hoofdopbouw met een beperkte hoogte en zijn afgestemd op het type en hebben:
  - een voordek van tenminste 2,00 meter;

[14] De criteria zijn algemene maatstaven. Bij wijze van uitzondering blijft het mogelijk om in individuele gevallen bestuurlijk hiervan af te wijken.

  - een achterdek van tenminste 0,50 meter;
  - doorgaande gangboorden van tenminste 0,20 meter breedte, die ter plekke van de stuurhut onderbroken kunnen zijn;
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%;
- Ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak;
- Daken volgen de lijnen van de romp (zeeg) en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend met een maximum van 15 graden;
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter;
- Koekoeken aanbrengen op het dak van de opbouw in de lengteas van het schip met een hoogte van niet meer dan 0,25 meter;
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen;
- Geen hekken, kooien en dergelijke (uitgezonderd relingen voor de veiligheid);
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek.

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof);
- Daken zijn van hout of metaal dan wel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing;
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas);
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip;
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent.

Overig

- Geen reclame-uitingen, anders dan in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw;
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef;
  - op de den geschilderde letters;
  - nautisch verplichte gegevens.

Referentiebeelden



Rietaak



Vollenhovense bol



Bons



Jol

5.4 Lelyhaven – het groene liggebied

De Lelyhaven ligt tussen de buurt de Stadswerven en de buurt De Kades. De Kades krijgt meer een industrieel en grootstedelijk karakter. De maat en schaal van de gebouwen en bouwblokken is hier groter dan in het gebied 'Stadswerven'. In het gebied De Kades wordt een woonmilieu gecreëerd rond verschillende watergangen. Deze watergangen zijn onderling met elkaar verbonden en bevaarbaar voor kleine bootjes. Het gebied is in de architectuur minder historisch van opzet dan het gebied Stadswerven. De gebouwen zijn hier kloeker en refereren meer aan de grotere maat van het water. Pakhuizen en industriële havengebouwen vormen hier een inspiratie voor de architectuur. Deze historische schepen in de Lelyhaven dienen qua uitstraling aan te sluiten bij het industriële karakter van de bebouwing in De Kades.

In de Lelyhaven is circa 285 m[1] kadelengte beschikbaar. Deze kadelengte is opgedeeld in 3 delen van elk 77 meter lengte aan de hele noordoostzijde van de haven en 60 meter aan de noordwestzijde. De maximale breedte en lengte van de schepen en de manoeuvreerruimte die hier een ligplaats kunnen innemen, is bepaald door de Flevobrug en de Lelybrug.

Aan het einde van de Lelyhaven is geen zwaaikom; de schepen die hier ligplaats innemen, moeten achteruit de haven invaren, waarbij de hulp van een opduwer of sleepboot zo nodig ingezet kan worden. Een koproer of kopschroef kan dan behulpzaam zijn. Aan de overzijde van de Lelyhaven zijn ligplaatsen in boxen voorzien voor kleine recreatievaartuigen. De historische schepen moeten in de Lelyhaven voorzichtig manoeuvreren. Deze bruggen hebben een doorvaartbreedte van 6 meter. Vanwege de knik in het vaarwater voor de brug is 28 meter de maximale scheepslengte[15].

De Lelyhaven wordt aan beide zijden bebouwd met woningen. Vanwege de gewenste rust en de beperkte manoeuvreerruimte is er in de Lelyhaven geen ligplaats voor historische passagiersvaartuigen en voor historische vaartuigen die nog als bedrijfsvaartuig gebruikt worden.

Het streefbeeld voor de historische schepen die hier ligplaats in kunnen nemen, wordt gekenmerkt door een wat robuustere vormgeving, die past bij de iets jongere historische schepen, zoals een motorvrachtschip, sleepboot, dienstvaartuig of reddingsboot en incidenteel een gemotoriseerd zeilschip. Dit zijn in de regel stalen schepen.

In de Lelyhaven kunnen ook enkele opduwertjes liggen. Een opduwer of opdrukker is een klein duw- en sleepbootje. Deze opduwertjes werden in de eerste helft van de twintigste eeuw gebruikt als bijboot van tjalken en klippers, en worden daarom ook als historische schepen aangemerkt. Gezien hun afmeting, lengte 3 à 4 meter, en hun voormalige functie passen deze schepen goed in de Lelyhaven. De opduwers kunnen assisteren bij het manoeuvreren van de grotere historische schepen in deze haven. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een sleepboot, beurtschip en spits.

[15] De maatvoering voor een veilige doorvaart van bruggen is opgenomen in de Havenregeling, die gaat over het gebruik, het beheer van en de veiligheid in de havens.



Criteria schepen in Lelyhaven[16]

Algemeen

- Schepen zijn van een type kenmerkend voor de Nederlandse (binnen)wateren en geschikt om te varen;
- Het schip past in de maat en schaal van de omgeving;
- De vormgeving past in de traditie van de Nederlandse scheepsbouw en is zorgvuldig met oog voor detail;
- De vormgeving is evenwichtig en alzijdig met aandacht voor verhoudingen en symmetrie in de lengterichting;
- Aanpassingen en voor de vaart noodzakelijke toevoegingen in vorm, maat en schaal zijn afgestemd op het (oorspronkelijke) type schip.

Romp

- De romp heeft een vorm passend bij het (oorspronkelijke) type schip met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte;
- De romp heeft herkenbare stevens, is gezeegd en heeft doorgaande lijnen zonder onderbrekingen;
- De romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen ten behoeve van bijvoorbeeld ramen of toegangen;
- Eventuele openingen ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het schip.

Opbouw

[16] De criteria zijn algemene maatstaven. Bij wijze van uitzondering blijft het mogelijk om in individuele gevallen bestuurlijk hiervan af te wijken.

- De opbouw past bij het type en de verhoudingen van het (oorspronkelijke) schip met de daarbij behorende hoogteverschillen;
- Schepen hebben een hoofdopbouw met een beperkte hoogte en zijn afgestemd op het type en hebben:
  - een voordek van tenminste 2,00 meter;
  - een achterdek van tenminste 0,50 meter;
  - doorgaande gangboorden van tenminste 0,20 meter breedte, die ter plekke van de stuurhut onderbroken kunnen zijn;
- Roef en stuurhut beslaan samen niet meer dan 30% van de scheepslengte, waarbij voor de stuurhut op zich een maximum geldt van 15%;
- Ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak;
- Daken volgen de lijnen van de romp (zeeg) en zijn in de breedterichting licht gebogen of hellend met een maximum van 15 graden;
- Eventuele dakramen zijn plat aangebracht met een hoogte inclusief kozijn van niet meer dan 0,10 meter;
- Koekoeken aanbrengen op het dak van de opbouw in de lengteas van het schip met een hoogte van niet meer dan 0,25 meter;
- Een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen;
- Geen hekken, kooien en dergelijke (uitgezonderd relingen voor de veiligheid);
- Afvoerpijpen steken in beginsel niet meer dan 1m boven het dak of dek.

Materiaal en kleur

- De romp en opbouw inclusief onderdelen zoals kozijnen zijn van metaal of hout (geen golfplaat of kunststof);
- Daken zijn van hout of metaal dan wel voorzien van zeildoek, zorgvuldig gedetailleerde bitumen/EPDM of begroeiing;
- Het glas is helder en doorzichtig (uitgezonderd beloopbaar glas);
- Schilderwerk is uitgevoerd in gedekte kleuren (voor de opbouw eventueel wittinten) met indien gewenst kleuraccenten passend bij het schip;
- De romp en de opbouw verschillen van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent.

Overig

- Een reclame in de vorm van een naamsvermelding:
  - een bescheiden bord bevestigd tegen de opbouw;
  - een plank geplaatst op de luikenkap of roef;
  - op de den geschilderde letters;
  - nautisch verplichte gegevens.

Referentiebeelden



Sleepboot



Luxe motor



Spits



Opduwer

Bijlagen

1. Register Varend Erfgoed Nederland en RVEN-pas
2. Verplichte veiligheidscertificaten
3. Meetbrief
4. Documentatie en archivering
5. Waarderingscriteria bouwkunst RCE
6. Waarderingscriteria scheepsbouwkunst ErfgoedWerf
7. Gegevens vaartuig voor objectbeschrijving
8. Scheepstypen
9. Scheepsonderdelen

Bijlage 1. Register Varend Erfgoed Nederland

Het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) is een onafhankelijk register dat wordt bijgehouden door de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en beheerd door de Register Commissie - register@fven.nl. Alle schepen, die aan de toelatingscriteria voldoen, kunnen in het register worden ingeschreven. Na registratie krijgt de scheepseigenaar een RVEN-pas met een registratienummer.

De gebruikelijke weg om een historisch schip in het RVEN op te nemen, is een aanmelding bij een behoudsorganisatie die is aangesloten bij de FVEN. Deze behoudsorganisatie regelt ook de verlengingen van de inschrijving en eventuele wijzigingen in de scheepsgegevens en het plaatsen van foto's.

De volgende behoudsorganisaties zijn aangesloten bij de FVEN en hebben hun registers aangesloten bij het RVEN:

Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten SSRP

Vereniging BotterBehoud VBB

Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig LVBHB

Vereniging Klassieke Scherpe Jachten VKSJ

Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten BASM

Vereniging van Booteigenaren "Oude Glorie" VBOG

Vereniging De Motorsleepboot VDMS

Vereniging tot behoud van de Zalmschouw VBZ

Nederlandse Vereniging tot Behoud van Zeilwherries "Het Zeilend Scheehout" NVBZ

Stichting Behoud Hoogaars SBH

Nautische Vereniging Oude Reddings Glorie NVORG

Stichting KotterZeilen SKZ

Stichting Langedijk Waterrijk SLW

Zweedse Klassieker Club ZKC

Maritiem Museum, Rotterdam

Zuiderzeemuseum, Enkhuizen (collectie)

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam (collectie)

Bijlage 2. Verplichte veiligheidscertificaten

Vanaf 1 januari 2019 moeten veel binnenschepen voor het varen op Europese wateren een geldig certificaat van onderzoek hebben. Deze verplichting staat in de Binnenvaartwet hoofdstuk 3, paragraaf 1. Aanvragen voor een certificaat kunnen worden ingediend bij klassenbureaus en keuringsinstanties.

De certificaatplicht geldt voor de volgende typen schepen:

- Binnenschepen met een lengte vanaf 20 meter
- Hecht aan elkaar verbonden schepen met een lengte vanaf 20 meter
- Binnenschepen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang tenminste 100 m3 bedraagt
- Sleepboten, duwboten of sleepduwboten;
- Passagiersschepen;
- Veerponten voor bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen (exclusief bemanning);
- Veerboten;
- Drijvende werktuigen;
- Binnenschepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervoeren en binnenschepen die bij deze schepen langszijde ligplaats mogen nemen.

Certificaten hebben een beperkte geldigheid en moeten, afhankelijk van het type schip en type certificaat, iedere tweeënhalf, vijf of zeven jaar verlengd worden. Er zijn verschillende soorten binnenschipcertificaten:

- Certificaat van Onderzoek voor de Rijn (CvO-R)
- Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB)
- Unie Binnenvaartcertificaat
- Aanvullend communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (ACBB)
- Duwbijlage

De standaardeisen waaraan een certificaat-plichtig binnenschip moet voldoen, zijn in Europees verband vastgesteld in de ES-TRIN, de ‘Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen’. Hierin zijn de bouw, de inrichting en de uitrusting van binnenschepen uitgewerkt. Deze technische eisen staan voor Nederland beschreven in de Binnenvaartregeling hoofdstuk 3.

De ES-TRIN bevat in hoofdstuk 24 een hoofdstuk ‘Bijzondere bepalingen voor traditionele vaartuigen’. Deze bijzondere bepalingen bieden een opening om, indien een vaartuig door zijn aard niet aan de standaardvoorschriften kan voldoen én de moeite van het behouden waard is, afwijkende of bijkomende bepalingen vast te stellen die een gelijkwaardige veiligheid waarborgen. Een voorwaarde om van dit hoofdstuk gebruik te maken is dat een ‘erkend deskundige’ heeft geadviseerd dat vaartuig te erkennen als ‘traditioneel vaartuig’. Als erkend deskundige heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen aangewezen. Als een eigenaar haar of zijn vaartuig wil laten erkennen als ‘traditioneel vaartuig’, moet zij of hij onderzoek doen en verschillende documenten opstellen. Meer informatie hierover is te lezen via de volgende link:

https://adviesorgaan-traditionele-vaartuigen.nl/certificering-op-hoofdlijnen/

Bijlage 3. Meetbrief

Een meetbrief is een certificaat waarin de hoofdafmetingen van een schip vermeld staan. Voor vrachtschepen staat ook de tonnenmaat vermeld. Op het Nederlandse binnenwater moet een binnenschip dat te boek gesteld is, voorzien zijn van een meetbrief. Voor Nederlandse schepen werd deze tot 2012 afgegeven door de ScheepsMetingsDienst en na die tijd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De meetbrief geeft aan wat de waterverplaatsing en de inzinking van een schip is, waarmee de diepgang wordt bepaald.

Een meetbrief vervalt wanneer een binnenschip een verbouwing ondergaat of van bestemming en functie verandert. Veel voormalige binnenschepen hebben nog wel een vervallen meetbrief aan boord, waaruit veel scheepsgegevens afgelezen kunnen worden.

Een geldige meetbrief is alleen verplicht voor beroepsvaartuigen die geregistreerd moeten zijn bij het Kadaster. Voor voormalig beroepsvaartuigen en pleziervaartuigen is een meetbrief niet verplicht.

Zie voor een voorbeeld de meetbrief van de Friese tjalk Harmonie:
https://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/index.php?afbeeldingen2=meetbrief_harmonie

Bijlage 4. Documentatie en archivering

Scheepseigenaren hebben vaak al de nodige documentatie over hun historische schip verzameld. Deze documentatie is niet alleen bruikbaar om een objectbeschrijving te kunnen opstellen, maar ook een waardevolle bron voor het beoordelen van de cultuurhistorische waarde. De documentatie is daarmee ook onderdeel van de cultuurhistorische waarde van een historisch schip en het is van belang om deze documenten goed te archiveren.

Naast de scheepsbouwhistorische en technische gegevens is het ook van belang om de veranderingen die zijn toegepast aan het schip en de functie daarvan vast te leggen. Deze hangen vaak samen met de sociale en functionele historie van het schip. De scheepseigenaar kan zich daarbij een aantal vragen stellen, zoals: waarvoor is het schip gebouwd, voor welke functie, hoe lang heeft het deze functie gehad, wanneer en waarom hebben er functieveranderingen plaatsgevonden en wie waren toen de eigenaren van het schip? Wat is de naam van het schip nu en wat waren de eerdere namen en welke betekenis hadden die? Zijn er nog bepaalde typische kenmerken zichtbaar aan het schip van een eerdere functie of gebeurtenis? Waar heeft het schip vooral gevaren en gelegen? Heeft het schip bijzondere situaties meegemaakt, bijvoorbeeld tijdens de Tweede Wereldoorlog of de Watersnoodramp? Welke relatie heeft het schip met Harderwijk?

Er staan een scheepseigenaar diverse boeken, websites en archieven ter beschikking, die behulpzaam kunnen zijn om een scheepsbiografie – een levensbeschrijving – te maken van het eigen historische schip. Hieronder zijn een aantal vindplaatsen opgenoemd:

- Snijder, G.L., *De maat genomen, Varend erfgoed in de liggers van de Scheepsmetingsdienst, Achtergrond van de scheepsmetingen en een praktische handleiding voor de meetgegevens*. Uitgeverij Aeolus, Alphen aan den Rijn, 2015, ISBN 978-90-814366-0-1.

- Snijder, G.L., *Droge kost voor natte geschiedenis; ABC voor scheepshistorisch onderzoek met uitgewerkte voorbeelden*. Uitgeverij Aeolus, Alphen aan den Rijn, aeolus@shipmail.nl, ISBN 978-90-814366-3-2.

- Historisch Kenniscentrum Harderwijk – Samenwerkingsverband tussen de Historische Vereniging Herderewich, Streekarchivariaat Noordwest-Veluwe met beeldbank Harderwijk, Stadsmuseum Harderwijk – https://www.hkharderwijk.nl/

- Maritiem digitaal NL – De gezamenlijke database van een aantal maritieme musea met informatie over voorwerpen en literatuur - https://www.maritiemdigitaal.nl/

- Maritiem Portal – Informatie over de maritieme geschiedenis van Nederland in een internationale context en heden, verleden en toekomst - https://maritiemportal.nl/

- Visserijregister – De gegevens van vissersschepen werden vanaf 1911 vastgelegd en worden bewaard bij het Nationaal Archief in Den Haag. De gegevens zijn online in te zien - https://www.zuiderzeecollectie.nl/zoeken?qs=visserijregister

- Delpher – In deze database zijn ruim 130.000.000 pagina's uit Nederlandse kranten, boeken en tijdschriften te lezen en via trefwoorden te doorzoeken, waaronder scheepsberichten en tewaterlatingen - https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=delpher

- Historische vereniging Herderewich – behoudt de kennis van de geschiedenis van Harderwijk - http://www.herderewich.nl/herderewich_organisaties.html

- Hanzestad Harderwijk – toeristische informatie over de geschiedenis en het heden van Harderwijk, waaronder rondwandelingen met stadsgidsen langs de havens - https://www.heerlijkharderwijk.nl/

Bijlage 5. Waarderingscriteria voor bouwkunst

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een standaard ontwikkeld voor het waarderen van bouwkunst. Daarmee kunnen de monumentale waarden van een gebouw helder en eenduidig vastgesteld worden. De waardering speelt een leidende rol bij het aanwijzen van een gebouw als monument én bij het wijzigen van het beschermde gebouw.

De waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria die zijn onderverdeeld in subcriteria. De vakgebieden kunst en geschiedenis vormen de basis van de waardering van het gebouwde erfgoed. Maar daarnaast spelen ook geestelijke, geografische, sociaaleconomische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering, naast gaafheid en zeldzaamheid. Ieder monument heeft een eigen palet van waarden.

I. Cultuurhistorische waarden

1. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal- economische en/of bestuurlijke/beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);

2. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;

3. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);

4. belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;

5. belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde.

II. Architectuur- en kunsthistorische waarden

1. bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;

2. bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect ingenieur of kunstenaar;

3. belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;

4. belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;

5. belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).

III. Situationele en ensemblewaarden

1. betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex; a. bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving; b. bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;

2. a. bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groenvoorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie; b. bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/voorzieningen.

IV. Gaafheid en herkenbaarheid

1. belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;

2. belang van het object/complex wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;

3. belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;

4. belang van het complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw- en/of gebruiksfasen;

5. belang van het complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken, tuinaanleg e.d.);

6. belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving.

V. Zeldzaamheid

1. belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;

2. uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten.

Bijlage 6. Waarderingscriteria voor scheepsbouwkunst

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een standaard ontwikkeld voor het waarderen van bouwkunst. Deze standaard is in dit document vertaald voor het waarderen van scheepsbouwkunst. Daarmee kunnen de cultuurhistorische waarden van een vaartuig helder en eenduidig vastgesteld worden.

De waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria die zijn onderverdeeld in subcriteria. De vakgebieden scheepsbouw en geschiedenis vormen de basis van de waardering van het gebouwde erfgoed. Maar daarnaast spelen ook geestelijke, geografische, sociaaleconomische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering, naast gaafheid en zeldzaamheid. Ieder traditioneel vaartuig heeft een eigen palet van waarden.

1. Cultuurhistorische waarden

1.1. Belang van het vaartuig als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, bestuurlijke, beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling;
1.2. Belang van het vaartuig als bijzondere uitdrukking van een geografische, waterstaatkundige en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;
1.3. Belang van het vaartuig als bijzondere uitdrukking van een technische en/of typologische ontwikkeling;
1.4. Belang van het vaartuig wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;
1.5. Belang van het vaartuig wegens bijzondere herinneringswaarde.

2. Ontwerp- en scheepsbouwwaarde

2.1. Bijzonder belang van het vaartuig voor de geschiedenis van het scheepsontwerp en/of de scheepsbouwtechniek;
2.2. Bijzonder belang van het vaartuig voor het oeuvre van een scheepsontwerper, scheepsbouwmeester, ingenieur of kunstenaar,
2.3. Belang van het vaartuig wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;
2.4. Belang van het vaartuig wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of de monumentale detaillering;
2.5. Belang van het vaartuig wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).

3. Situationele en ensemblewaarden

3.1. Betekenis van het vaartuig als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of scheepsbouwhistorisch en visueel) onderdeel van een complex;
3.2. Bijzondere, beeldbepalende betekenis van het vaartuig voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;
3.3. Bijzondere betekenis van het vaartuig wegens de hoogwaardige kwaliteit van het vaartuig in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende omgevingskenmerken, ruimtelijke inrichting, voorzieningen, wateren, wegen, waterstaatkundige werken en/of archeologie.

4. Gaafheid en herkenbaarheid

4.1. Belang van het vaartuig wegens scheepsbouwkundige gaafheid en/of herkenbaarheid van exterieur en/of interieur;
4.2. Belang van het vaartuig wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;
4.3. Belang van het vaartuig als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;
4.4. Belang van het vaartuig wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische scheepsbouw- en/of gebruiksfasen;

4.5. Belang van het vaartuig wegend de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen;
4.6. Belang van het vaartuig in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse, landschappelijke of waterstaatkundige omgeving.

5. Zeldzaamheid

5.1. Belang van het vaartuig wegens absolute zeldzaamheid in ontwerp-historisch, scheepsbouwkundig, typologisch of functioneel opzicht;
5.2. Uitzonderlijk belang van het vaartuig wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder 1 t/m 3 genoemde kwaliteiten.

ErfgoedWerf
[redacted]
21 december 2018

Bijlage 7. Gegevens vaartuig voor objectbeschrijving

Feitelijke gegevens		
Objectnaam	Naam vaartuig	
Registratienummer(s)	Brandmerk (eerste teboekstelling)	
Meetbrief of Zeebrief	Nummer(s) en datum van afgifte	
SI Certificaat	Afgegeven door … op datum ...	
CvO of CBB	Afgegeven door ... op datum ...	
Register Varend Erfgoed Nederland	Ingeschreven als Varend Erfgoed op datum ... onder registratienummer ...	
Type		
Soort vaartuig		
Categorie		
Bouw		
Bouwjaar		
Werf van aanbouw	Scheepswerf ... in ... met Bouwnummer ...	
Opdrachtgever		
Functie en gebruik		
Vaargebied		
Oorspronkelijke functie	Het vaartuig is gebouwd met een hoofd- en nevenfunctie: • Hoofdfunctie als ... • Nevenfunctie als ...	
Periode oorspronkelijk gebruik	Het vaartuig is voor deze oorspronkelijke functie gebruikt van ... tot ...	
Volgende functies en periodes van hergebruik	• Op datum ... verkocht aan ... met als functie ... • Op datum ... verkocht aan huidige eigena(a)r(en) met als functie ...	
Technische gegevens		
Maten en gewichten	Lengte over alles	m.
	Lengte tussen de loodlijnen	m.
	Breedte	m.
	Diepgang gemiddeld	m.
	Diepgang bij grootste inzinking	m.
	Hoogte boven water tot het vlak van ledige diepgang	m.
	Waterverplaatsing bij gemiddelde diepgang incl. huid	ton
	Tonnage – laadvermogen - waterverplaatsing	M3
	Bunkercapaciteit gasolie	kuub
	Bunkercapaciteit smeerolie	kuub
	Bunkercapaciteit drinkwater	kuub
	Bunkercapaciteit vuilwater	kuub
Romp	Materiaal en bouwwijze: ...	
Opbouw	Materiaal en bouwwijze: ...	
Dek	Materiaal ...	

Indeling	Oorspronkelijk	Nu
Ruim		
Voordek		
Achterdek		
Stuurhuis		
Roef		
Techniek Machinekamer		
Hoofdmotor	Motor, merk en type, aantal cilinders, motornummer... Dit is wel/niet de oorspronkelijke motor.	
	Motorvermogen ... PK (... Kw)	
	Snelheid bij dit vermogen ... knoop (... km/u)	
Luchtflessen (Indien aanwezig)	... l. inhoud, ... bar	
Motoruitlaat met expansiestuk	Wel/niet ontdaan van asbest Op welke wijze geïsoleerd ...	
Aggregaat 1(Indien aanwezig)	Merk, type, vermogen, motornummer... Bouwjaar..., ingebouwd op datum ... Dit is wel/niet het oorspronkelijke aggregaat.	
Aggregaat 2 (Indien aanwezig)	Merk, type, vermogen, motornummer... Bouwjaar..., ingebouwd ... Dit is wel/niet het oorspronkelijke aggregaat.	
Compressor	Merk, type ...	
Lenspomp	Merk, type, aandrijving ...	
Hydrofoor	Merk, type …	
Smeeroliepomp	Merk, type …	
Smeerolie voorraadtank	… liter	
Schakelkast	12V, 24V, 230V en/of 400V	
Kachel	Merk, type …	
Boiler	Merk, type …	
Ventilatie	Merk, type ...	
Techniek Stuurhuis of Stuurstand		
Stuurinrichting	Ketting, tandwielkast, helmhout, hydraulisch, anders ... Dit is wel/niet de oorspronkelijke stuurinrichting.	
Gyrokompas	Merk, type ...	
Navigatie	Merk, type …	
AIS	Merk, type …	
Autopiloot	Merk, type …	
Boordcomputer	Merk, type …	
Marifoon	Merk, type …	
Telegraaf	Merk, type ... Dit is wel/niet de oorspronkelijke telegraaf.	
Radar	Merk, type …	
Tuigage		
Mast	Materiaal … en lengte	
Giek	Materiaal …	
Gaffel	Materiaal …	
Bezaansmast	Materiaal …	
Bezaansgiek	Materiaal …	

Bezaansgaffel	Materiaal …
Boegspriet of kluiverboom	Materiaal …
Grootzeil	Materiaal …
Fok	Materiaal …
Kluiver	Materiaal …
Bezaan	Materiaal …
Zwaarden	Materiaal …
Lieren	Aantal … en type …
Bokkepoten	Materiaal …
Bijboot	
Boot en motor	Merk, type ... Dit is wel/niet de oorspronkelijke bijboot met eventueel motor.
Veiligheidsmiddelen	
Brandblussers	Aantal en soort: CO2, poeder, schuim of aerosol: ...
Reddingsvesten	Aantal …
Reddingsboot	…
Anker(s)	Aantal en type …

Bijlage 8. Scheepstypen – algemeen overzicht

	BINNENVAARTSCHEPEN
 *Aak (foto [redacted]*	**Aak** De aak is een niet op een steven gebouwd zeilend of gesleept vrachtschip. Het opvallendste kenmerk van een aak is dat de brede overnaadse huidgangen in het voorschip en het achterschip bij elkaar worden gehouden zonder gebruik te maken van een stevenbalk. De vlakgangen in de kop lopen tot aan het dek of bovenboord toe op. Dit deel noemt men de heve. Aken zijn vrij licht gebouwd en hebben geen stuiten en weinig zeeg. Aan de achtersteven is een doossteven bevestigd voor het aanhangen van het roer. Aken werden eerst in hout, later in ijzer en daarna in staal gebouwd. Met aken werd alle voorkomende (bulk)vracht over de binnenwateren vervoerd. De aak is een verzamelnaam voor vele ondersoorten. Deze werden genoemd naar het gebied waar het schip was gebouwd of naar het soort lading waarvoor het schip werd gebruikt. Diverse ondersoorten bestaan inmiddels niet meer. Van een aantal ondersoorten zijn nog wel exemplaren bewaard gebleven, waaronder:
 *Hagenaar (foto [redacted]*	*Hagenaar* De Hagenaar was eerst een verzamelnaam voor verschillende aken die vaak op Den Haag voeren, maar werd later vooral gebruikt als naam voor een aak waarvan de maten waren afgestemd op de maatvoering van de Wagenbrug in Den Haag. De Wagenbrug was een vaste brug, die eerder 2.40 m hoog was, maar na 1928 slechts 2.30 m. De bovenkant van de helmstok, de bovenkant van de mastkoker en de bovenste punten van de stevens lagen in een één lijn om onder de smalle en lage Wagenbrug door te kunnen. Daartoe moest dan ook nog het bovenstuk van de anker- en strijklier opklapbaar zijn. Veel onderdelen zoals zwaarden, strijkklampen en de schildpadblokken van de zwaardlieren waren vaak wegneembaar. Daartoe konden enkele centimeters gewonnen worden, wat belangrijke winst opleverde. Dit type schip vervoerde vooral bouwmaterialen door de grachten van Den Haag. Het type is veel gebouwd eind 19e, begin 20e eeuw, eerst als zeilschip, later werden ze veelal gemotoriseerd.
	*Hasselteraak* De Hasselteraak werd gebouwd in de steden in Noordoost Overijssel, zoals Hasselt, Zwartsluis, Kampen en Dedemsvaart. Ze werden vooral gebruikt voor het vervoer van turf, maar ook wel voor zand, grind en voor de 'wilde vaart', oftewel het varen waar er maar lading te verschepen is.

Hasselteraak (foto [redacted]	
 *Kagenaar (foto* [redacted]	*Kagenaar* De Kagenaar is een kleine aak, die goedkoop te bouwen was. In Zuid-Holland was het een populair vaartuig in de land- en tuinbouw. Een Kagenaar werd meestal niet gezeild maar 'gewogen'. Dat wil zeggen dat het scheepje werd voortbewogen met een weegboom, een lange stok die in een uitsparing op het achterschip gestoken kon worden. De schipper liep op de kant en duwde met de weegboom het schip vooruit.
 *Rietaak (foto* [redacted]	*Rietaak* De rietaak werd gebruikt voor het snijden en vervoeren van riet, dat vooral werd gebruikt als dakbedekking of voor rietmatten.
 *IJsselaak (foto* [redacted]	*IJsselaak* De IJsselaak werd specifiek gebouwd voor de vaart op de Hollandse IJssel en was bedoeld voor het vervoer van zand en grind.
 *Zandaak (foto* [redacted]	*Zandaak* De zandaak werd gebruikt voor het vervoer van zand. Ze werden vaak gebouwd voor het baggerbedrijf.
 *Stevenaak (foto* [redacted]	*Stevenaak* De stevenaak was bedoeld voor de vaart op de rivieren en was een snel rivierzeilschip. De stevenaak behoort eigenlijk niet tot de aken, omdat het geen heve heeft, maar een wat spits toelopend en naar voren stekend en uitwaaierend voorschip. Een stevenaak wordt ook wel een Rijnschip of Rivierschip genoemd.

 *Dekschuit (foto* [redacted]	**Dekschuit en Motordekschuit** Dekschuit is de algemene term voor een schip zonder eigen voortstuwing en zonder tuigage. Het vrij vlakke dek ligt gelijk met de bovenzijde van de romp en is van voor- tot achtersteven gesloten. Wel bevinden zich in het dek toegangsluiken tot het inwendige van de romp. Dekschuiten waren vooral in gebruik als 'lichter' om lading van zeeschepen naar de binnenstad te vervoeren. Ze zijn nog veel in gebruik voor opslag in steden, bijvoorbeeld van bouwmateriaal. De dekschuit kan ook als drijvende werkvloer worden gebruikt. Een motordekschuit is een dekschuit met eigen voorstuwing. Motordekschuiten hebben een gesloten dek en weinig zeeg en zijn meestal voorzien van een rond achterschip. De machinekamer bevindt zich voor de stuurhut op het achterschip. De stuurhut heeft meestal een wegklapbare bovenkant en is over het algemeen voorzien van een horizontaal stuurwiel. Vaak bevindt zich op het voorschip een roefje. Motordekschuiten zijn gebouwd als werkschepen waarop lading aan dek kon worden gezet, veelal bouwmaterialen of machines.
 *Kast (foto* [redacted]	**Kast** De kast is een vrij groot stalen vrachtschip met een steile voorsteven en een geveegd achterschip met rechtopstaand hek. Kasten hebben alleen op het voor- en achterschip een boeisel; langs het gangboord loopt een voetreling. De kast werd in eerste instantie gebouwd als zeilschip of als sleepschip, maar later ook als motorschip. De schipper bestelde de maat van het schip aan de hand van de lengte van de sluizen in het gewenste vaargebied. Een bekend type kast is de Friese maatkast. De maten daarvan waren afgestemd op de maten van de sluis van Stavoren. Een ander bekend type is de Kempenaar, die geschikt was om te varen in de Belgische Kempen.
 *Klipper (foto* [redacted]	**Klipper** De klipper heeft een S-bocht in de voorsteven. De klipper is een snel zeilschip met een vooruitstekend en uitwaaierend voorschip en een geveegd achterschip. Het roer wordt door het dek gestoken, waardoor je kon sturen met een stuurrad in plaats van met een helmstok. Klippers zijn ontworpen voor de vrachtvaart en werden aan het eind van de 19e eeuw gebouwd in ijzer en later in staal. Klippers waren voor de bulkvaart in gebruik op de rivieren, de Zeeuwse stromen en de Wadden. Kenmerkend voor Zeeuwse klippers is het rechtopstaande hek. Klippers met een naar buiten vallend hek zijn vaak Friese klippers.


Klipperaak (foto [redacted]

Klipperaak
De klipperaak heeft de kop van een klipper, maar een vol en rond achterschip, met een aangehangen in plaats van met een doorgestoken roer. Zo werd meer ruimte in het achterschip gecreëerd voor bewoning en werd meer laadvermogen verkregen. De klipperaak werd voor dezelfde doeleinden gebruikt als de klipper, het varen met bulkgoed.
Er zijn vele varianten klipperaken gebouwd, maar de meest voorkomende was de 'klipper met paardenkont'. Dit schip had een bolle, wat tjalkachtige achterkant. Ook de kop van een klipperaak werd vaak wat minder vooruitspringend. De kop van een klipperaak is vaak wat voller en plomper, soms bijna stomp.


Kotter (foto [redacted]

Kotter
Een kotter is oorspronkelijk een S-spant zeilschip, dat vooral voor de zeevisserij is gebruikt. Ze werden eerst in hout gebouwd en later van staal. De oudere typen zijn slanke schepen met een hoge scherpe steile steven en meestal een geveegd achterschip met een naar buiten vallend boeisel. De modernere kotters zijn gebouwd als motorschip. Op viskotters is meestal duidelijk de lettercode van de thuishaven en een volgnummer zichtbaar, naast de naam van het schip.

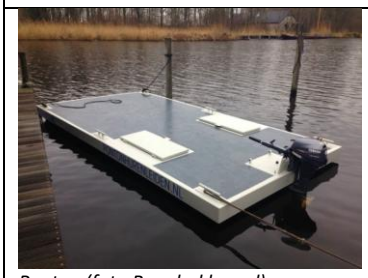

Kraak (foto [redacted]

Kraak
De kraak is een ijzeren of stalen vrachtschip met een steile voorsteven en een geveegd achterschip. Kraken zijn gebouwd als zeilschip en ook als sleepschip. Meest opvallende kenmerk van een kraak is dat de voorsteven boven het berghout naar binnen knikt. Kraken werden vaak gebouwd met een lage kruiphoogte. Het waren vaak paviljoenschepen. Kraken werden vooral op Zuid-Hollandse werven gebouwd en waren in gebruik als bulkschip op de binnenwateren en de rivieren. Er zijn nog maar weinig kraken bewaard gebleven.


Luxe motor (foto [redacted]

Luxe motor en Beurtmotor
De luxe motor en de beurtmotor zijn vrachtschepen, die vanaf ongeveer 1910 veel zijn gebouwd. Het was het eerste type schip dat specifiek gebouwd werd voor voortstuwing met een verbrandingsmotor, terwijl voorheen vracht vervoerd werd met zeilschepen en stoomschepen. De term 'luxe motor' komt van de relatief grote roef met comfortabele woning die in het achterschip gerealiseerd kon worden. Deze waren aanmerkelijk groter dan de krappe lage roefjes van de zeilende vrachtvaarders van die tijd. Scheepsmotoren waren vrij prijzig, zodat alleen de rijkere schippers zich een dergelijk schip konden veroorloven.

Luxe motor
Een luxe motor heeft een vrij scherpe verticale voorsteven, een flinke zeeg en een geveegd achterschip. Het scherpe voorschip en de geveegde kont lijken nog op de sleepschepen en stoomschepen, maar het schip heeft meer zeeg. De kop ligt flink hoger dan het achterschip. Eerst werden luxe motoren nog gebouwd met een

 *Beurtmotor (foto [redacted]*	hulptuig, zodat zij zo nodig een zeil konden bijzetten. Veel luxe motoren waren voorzien van een hijstuig met zelflosser, zodat ze zonder gebruik te hoeven maken van een kraan op de wal zelf hun lading konden laden en lossen. *Beurtmotor* Een speciaal type luxe motor is de beurtmotor. Met deze schepen werden veel lijndiensten (beurtvervoer) onderhouden. Vaak had de beurtmotor een breed en zwaar uitgevoerd berghout. Meestal had de beurtmotor een groot voordek, zodat lading los aan dek kon worden geplaatst. In de regel had een beurtmotor een hijstuig, waarmee het zelf lading kon laden en lossen.
 *Ponton (foto Beunbakken.nl)*	**Ponton** Een ponton is een rechthoekig drijflichaam met een plat dek en zonder opbouw. Meestal werden zij gebouwd als platform, bijvoorbeeld voor een drijvende kraan of bok, een baggermolen of als opslag voor gereedschap of als werkplatform. Pontons zijn vaak verbouwd tot woonark.
 *Sleepboot (foto [redacted]*	**Sleepboot** De sleepboot of kortweg sleper is een schip dat aanvankelijk is gebouwd om zeilende vrachtschepen tegen wind en stroom in te kunnen slepen. Sleepboten zijn robuuste schepen met een scherpe steile voorsteven, een oplopende zeeg en een sterk geveegd achterschip met een steil naar binnen vallend hek. Op het achterdek staat een 'beting', waaraan de sleeplijnen worden bevestigd. Een beting is een zeer sterke bolder, een H-vormige constructie van twee verticale buizen en een horizontale buis. Sleepboten zijn voorzien van een grote en sterke motor. Sleepboten met een versterkte kop worden in de winter gebruikt als ijsbreker. Tegenwoordig worden sleepboten veel gebruikt om grote schepen de haven in te slepen. In binnenhavens worden ook duw- en sleepvletten gebruikt als sleepboot of werkschip, bijvoorbeeld om duwbakken te verplaatsen.
 *Amsterdammertje (foto [redacted]*	*Amsterdammertje* Een bekend type vrij slanke sleepboot is het Amsterdammertje. Dit is een typische havensleepboot die door zijn lage kruiplijn ook in de Amsterdamse grachten kon worden ingezet.


Opduwer (foto [redacted]

Opduwer
Een ander type sleepboot is de opduwer. Dit zijn kleine motorbootjes van 4 tot 7 meter, die begin 20e eeuw veel gebouwd zijn om zeilende vrachtschepen voort te duwen. Opduwers fungeerden zo eigenlijk als externe scheepsmotor.


Snik (foto [redacted]

Snik
Een snik is een open, platboomd vaartuig, dat geboomd, getrokken of gezeild kon worden. De snik is eeuwenlang vooral gebruikt als trekschuit voor het vervoer van mensen en goederen langs de vele kanalen die Nederland rijk is. Het was lange tijd het belangrijkste vervoermiddel van ons land.
Een snik is een houten en later een stalen scheepje met een vrijwel rechte, sterk voorovervallende voorstevenbalk en weinig zeeg. Snikken kwamen vooral veel voor in Groningen, Friesland en Holland. Men kende daarom de Groninger snik, de Friese snik en de Hollandse snik. De Groninger snik voer met name in de maren (vaarwegen) op het Hoge Land en in de Veenkoloniën met turf en stukgoed. De Friese snik was meestal uitgevoerd als zeilschip, om ook de Friese meren over te kunnen steken. In Zeeland en Brabant kende men ook zeilende snikken, die werden gebruikt om verse vis vanaf grotere vissersschepen landinwaarts te transporteren.
De snikken die specifiek werden gebouwd voor passagiersvervoer hadden over de volle breedte van het schip van voor tot achter een roef, zodat de passagiers ook met koud en nat weer droog konden zitten.
Er zijn weinig originele snikken bewaard gebleven. Wel zijn er enkele replica's gebouwd, zodat mensen kunnen ervaren hoe het varen met een trekschuit in z'n werk gaat.


Spits (foto [redacted]

Spits
De spits is een type vrachtschip afkomstig uit België. Het is een ijzeren of stalen vrachtschip (voorheen ook in hout of met een houten vlak gebouwd) met een steile voorsteven, een bol voorschip en bol achterschip met doossteven en aangehangen roer, bij sleepspitsen vaak een 'klaproer'. De spits is soms voorzien van een koproer. Het zijn lange relatief smalle schepen met een groot vrachtruim in verhouding tot de breedte. Spitsen hebben weinig zeeg. Zij worden nog veel gebruikt in Zuid-Nederland, België en Noord-Frankrijk. De maatvoering is afgestemd op de kanalen in België en de sluizen in Frankrijk en bedraagt meestal 38 tot 39 meter in de lengte en 5 meter in de breedte. Spitsen zijn gebouwd als sleepschip of jaagschip en later als motorschip.
Ook de spitsen werden als maatschip gebouwd. Elk type spits heeft zijn eigen kenmerken. Zo onderscheiden we bijvoorbeeld de Maasspits, de Verdunspits, de La Louvièrespits, de Moerbekespits, de Tielrodespits en nog veel meer typen Belgische spitsen. Deze spitsen zijn vaak uitgerust met een woning in de roef voorzien van

	fraaie ornamenten, zoals houtsnijwerk, schilderingen en versierd glas. Daarnaast bestaan ook de Hollandse spits en de Franse spits. Want ook op Nederlandse werven werden spitsen gebouwd, zoals bijvoorbeeld herkenbaar is in de naam van het type Dedemsvaartse spits.
 *Steilsteven (foto* [redacted]	**Steilsteven** De steilsteven is één van de laatste typen zeilende vrachtschepen. Later zijn de steilstevens veelal gemotoriseerd. Een steilsteven is een schip met een recht naar beneden vallende voorsteven, vandaar de naam, en een bol achterschip, de zogenoemde paardenkont. Meestal hadden steilstevens stalen zwaarden en niet veel zeeg. Het achterschip is voorzien van een doossteven en een aangehangen roer. Het bolle achterschip zorgde voor meer ruimte voor de woning en tegelijkertijd voor meer laadvermogen. Een steilsteven is relatief breed ten opzichte van de holte. Steilstevens waren in gebruik als bulkschip, vooral voor het vervoer van turf.
 *Tjalk (foto* [redacted]  *Groninger boltjalk (foto* [redacted]  *Fries Skûtsje (foto* [redacted]	**Tjalk** De tjalk was lange tijd het meest voorkomende type zeilende vrachtschip in Nederland. De naam werd al in de 17e eeuw gebruikt om schepen met ronde boeg aan te duiden. Eerst werd de tjalk gebouwd in hout, maar later in ijzer en daarna in staal. Kenmerkend zijn een rechthoekige dekvorm en de fraai gebogen ronde voor- en achtersteven. Verdere kenmerken zijn invallende boeisels bij voor- en achterschip, een breed berghout, zwaarden en een aangehangen roer aan een doossteven. Tjalken waren door heel Nederland in gebruik als vrachtschip, maar iedere provincie had zijn eigen kenmerken. Het scheepstype kent vele uitvoeringen. Zo bestaat onder andere de Drentse tjalk, de Groninger boltjalk, het Friese skûtsje en de Hollandse tjalk. Zowel zeetjalken als binnenvaarttjalken komen voor. Zeetjalken waren vooral bestemd voor de kustvaart, tot aan Noorwegen toe. Een variant op de tjalk was de in Noord-Nederland bekende bol of bolschip. Dit was eveneens een zeilschip, maar eenvoudiger uitgevoerd dan een tjalk, met minder zeeg, minder hoge en ronde stevens, een smal berghout. Ook de bol wordt onderscheiden in ondersoorten, zoals de Groninger bol, de platte bol en de bolle met boord.

 *Veerpont (foto* [redacted]	**Veerpont** Veerponten werden en worden gebruikt voor het overzetten van mensen, dieren en vervoermiddelen. Sommige veerponten zijn verbouwd tot woonboot, vaak met een aangepaste opbouw erop.
 *Westlander* [redacted]	**Westlander** De westlander is een ondiep en laag gebouwd schip voor de smalle vaarten, korte bochten en lage bruggen in het poldergebied van het Westland. Een westlander heeft een kenmerkende puntige voorsteven die uitloopt in een kort ijzeren uitsteeksel, een uitlopende doossteven. Tot de familie van de westlander behoort ook de bok. De westlanders waren veelal in gebruik als akkerschuiten voor het vervoer van groente en fruit uit het Westland naar de steden. Er waren zeilende en motorwestlanders, maar een kenmerkende manier van voortbewegen is ook het 'wegen'. Hiertoe zat er een sleuf, de 'wegering' in het achterdek, waar de schipper een lange stok, de weegboom in kon steken, om het scheepje zodoende lopend op de kant voort te kunnen duwen.
 *Bijboot (foto* [redacted]	**Bijboten** Bijboten zijn kleine bootjes, die bedoeld zijn om vooral op binnenvaart- of zeeschepen meegenomen te worden, of als volgboot achter kleinere schepen en jachten te worden gesleept. Bijboten dienen als reddingboot, werken aan de buitenkant van het schip, vervoer naar of van de wal, en het uitbrengen van het anker. Ook in de staand want visserij werden bijboten gebruikt om fuiken, lijnen, kubben of ankerkuilen uit te zetten of op te halen. Er zijn zeer veel typen bijboten, die vaak plaatselijk in kleine series gebouwd werden. Bijboten werden vroeger vooral gebouwd in hout, later in ijzer en staal, maar tegenwoordig ook in polyester en in rubber. Vaak zijn bijboten gebouwd als roeiboot of gewrikte boot, maar zeilende bijboten kwamen ook voor. Tegenwoordig zijn bijboten veelal uitgerust met een buitenboordmotor. Bijboten worden op historische schepen vaak meegenomen hangend aan de davit of met behulp van de davit op het roefdak of de luikenkap gezet. De bekendste bijboot is de 'schippersvlet'. Andere bekende typen zijn de Hollandse boot, de schouw, de Brabantse boot, de jol, de Beenhakker, de vlieger en de sloep.

 *Motorjacht (foto [redacted]*	**Jacht** Motorjachten en zeiljachten zijn aanvankelijk kleine scheepjes, speciaal gebouwd voor de pleziervaart. Meestal zijn zij gebouwd van dunne staalplaat, later ook van polyester. Jachten werden zowel door werven als in eigen beheer gebouwd. Begin 20e eeuw was een plezierjacht slechts voor weinigen weggelegd. Inmiddels komen er zeer veel typen en maten motorjachten en zeiljachten voor en is de watersport een populaire vrijetijdsbesteding geworden.
	VISSERSSCHEPEN
 *Vissersschepen (foto RTV Oost, [redacted]*	Rond de grote rivieren, de Zeeuwse wateren en het IJsselmeer (Zuiderzee) zijn veel typen vissersschepen gebouwd, voorheen van hout, later van staal en nog later ook van polyester. Bekende typen zijn de aak, bol, bons, botter, kwak, schouw, boeier, jol, hoogaars en hengst. Voor zover deze voormalige vissersschepen nog behouden zijn gebleven, zijn de meeste later verbouwd als recreatievaartuig. Sommige typen, zoals de Lemster aak, worden naar oud model nieuw nagebouwd als recreatie- of wedstrijdvaartuig.
 *Lemsteraak (foto YachtFocus)*	**Aak** De aak als naam voor een vissersschip van de Zuiderzee en de Wadden komt het eerst voor in 1798 maar zijn geen aken in de algemene betekenis van een platbodem binnenvaartvrachtschip. Zij hebben ook geen algemeen voorkomende kenmerken, maar zijn een mengvorm van de schokker en de rondgebouwde Friese scheepjes als de boeier. Bekende varianten zijn de Lemster aak en de Wieringer aak.
 *Vollenhovense bol (foto [redacted]*	**Bol** De bol, ook wel bolletje genoemd, is een klein rondbodemd vissersscheepje dat pas na 1900 ontstond. Daarbij was het uitgangspunt een bons, maar met het lijnenplan van een botter. De diepgang was klein, waardoor het een geschikt vaartuig was om binnen te komen bij extreem laag water door oostenwind (veel havens aan de oostkant van de Zuiderzee hadden hier last van). De bol was oorspronkelijk niet langer dan 8 meter en werd gebruikt voor de ansjovisvangst op de Zuiderzee. Het scheepje is typisch rond (bol) gebouwd en werd genoemd naar de thuishaven: Vollenhovense bol, Enkhuizer bol, Wieringer bol etc. In Enkhuizen werd de bol ook wel aalboot genoemd. Voor de pleziervaart wordt het type nog steeds gebouwd.

 *Bons (foto [redacted]*	**Bons** De bons is een kleine schokker met bolle wangen, waarvan de mast wat verder naar achteren staat en de steven iets minder schuin is dan de schokker. Het zijaanzicht van een bons doet enigszins aan een botter denken. Alle schepen die de vroegere Zuiderzee bevoeren lijken echter op elkaar. Per vissersplaats of -gebied werden wijzigingen aangebracht en gebruikte men eigen benamingen. De bons is geschikt voor ondiep water en kwam vooral voor in Elburg en Vollenhove.
 *Botter (foto Harderwijksezaken.nl)*	**Botter** Een botter heeft een hoge kop en een laag sterk geveegd achterschip. Het is een al lang bestaand type vissersvaartuig met een licht V-vormig vlak, met een net uitspringende kiel en hoekige kimmen die overgaan in bol naar buiten lopende zijden, waarvan het boeisel boven het berghout naar binnen valt. Een opvallend kenmerk is een zeer grote fok, die nodig was om de netten te slepen, maar moeilijk te hanteren bij overstag gaan. Botters visten op de voormalige Zuiderzee, maar werden ook gebruikt voor de kustvisserij op de Noordzee. Ze worden beschouwd als snelle vaarders en een van de meest elegante Nederlandse vissersschepen. Botters voeren doorgaans in span met een net tussen twee schepen in. Na de aanleg van de Afsluitdijk zijn veel botters verloren gegaan. Enkele tientallen worden door liefhebbers behouden. Een deel van deze botters wordt verhuurd voor de vaart met passagiers.
 *Jol (foto SSRP)*	**Jol** Vissersjollen zijn kleine, handzame karveel gebouwde, dus gladboordige scheepjes om op aal en ansjovis te vissen. De vissersjollen waren geschikt voor het vissen met staand want, vooral voor vissers met een kleine beurs die zich geen botter of een aak met een vlet konden veroorloven. Een jol had geen bun en geen vlet dat gesleept moest worden, maar had in de kuip ruimte voor de netten, de beug. De jollen werden gezeild met een grootzeil zonder giek. Voor het 'schieten' en 'halen' van de beug (de netten) op zee werd de gaffel gegeid en het grootzeil met de geilijn om de mast gebonden, waarna de kuip vrij was om er te werken. Vanaf 1930 werden er ook jollen gebouwd als jacht.
 *Kubboot (foto [redacted]*	**Kubboot** Een kubboot is een open houten roeiboot op spanten voor het uitzetten en binnenhalen van palingkubben. Kubben waren korte, van wilgenteen gevlochten korven [Zuiderzee] of van garen gebreide fuiken [Zeeland]. De korfkub werd geaasd met spiering en verzwaard met stenen aan een schuin in de bodem gestoken stok gehangen, waarbij de korf schuin op de bodem rustte en aan de onderkant een kleine opening overbleef waardoor de paling naar binnen kon zwemmen. De bovenkant was afgesloten door een houten dekseltje. De netkub die veel meer leek op een gewone fuik werd door stokjes opengehouden en met meerdere aan een lange lijn op de getijdestroom vastgelegd. Kubbevisserij zag je buiten de

	Zuiderzee en Zeland ook op de Hollandse plassen.
 *Kwak (foto* [redacted]	**Kwak** De kwak is en type botter, die vooral gebouwd werd in Volendam. De kwak is een slag groter en minder gezeegd dan de andere Zuiderzeebotters. Een kwak viste met een zakvormig net, de kwakkuil, op garnalen of paling.
 *Pluut (foto* [redacted]	**Pluut** Een pluut werd gebruikt voor de visserij, maar daarnaast ook als waterschip. Waterschepen brachten vers water naar de talloze bierbrouwerijen van destijds. Een pluut heeft veel weg van een schokker en was afkomstig uit het Gelderse deel van de Zuiderzee, dat ook wel Zuidwal werd genoemd (Harderwijk, Spakenburg). Maar ook aan de Oostwal in Blokzijl, Vollenhove, Hasselt en Kampen waren ze te vinden. Een pluut is overnaads gebouwd, met zware rechte stevenbalk, kleiner dan de schokker, slanker, minder zeeg en met een breder vlak. De pluut voerde een smal gaffelzeil en soms een grote botterfok. De pluut is duidelijk ook verwant aan bons en botter. Pluten waren met de Staverse jol de enige Zuiderzeeschepen zonder zwaarden, maar er waren later ook typen met zwaarden. De zware pluten werden ook ingezet om zeeschepen over de ondiepte van Pampus te trekken.
 *Punter (Foto* [redacted]	**Punter** Een punter is een slank platbodemd open vissersbootje voor de binnenwateren, maar ook voor de Oostwal van de Zuiderzee. Het voerde een sprietzeil zonder giek en is sterk verwant aan de grundel. De punter werd en wordt veel gebruikt in het waterrijke Noordwest-Overijssel door de boeren, maar was tegelijkertijd een vervoermiddel. Veevervoer, verhuizingen en zelfs begrafenissen gingen per punter. Elke streek had z'n type; de Gieterse-, de Kamper-, de Beulakermeer punter, de Noordwesthoekpunter en zelfs zeepunters met kajuit. Giethoorn is het meest bekend geworden om de punter, en nog steeds is "punteren" een jaarlijkse trekpleister voor toeristen. Heden ten dage worden vooral elektrisch aangedreven punters voor verhuur aangeboden en ze worden nog steeds gebouwd door o.a. scheepswerf Schreur in Giethoorn, maar nu met gaffelzeil.

 *Schokker (foto LVBHB)*	**Schokker** Een schokker is een aan de botter verwant platboomd vissersvaartuig. De naam stamt waarschijnlijk van het eiland Schokland. De schokker kenmerkt zich door de sterk naar binnen vallende boorden en de ronding van de berentanden (de verticale balkjes tegen het boeisel als geleiding voor de ankertros). De voorsteven van de schokker maakt een hoek van ongeveer 45 graden met de waterlijn. Schokkers stonden bekend om hun enorme zeewaardigheid en tot omstreeks 1875 voerden sommige schokkers zelfs twee masten, de grote met een sprietzeil en stagfok, de bezaansmast met een bezaantje. Urker vissers voeren ermee, maar ook Elburg had een grote vloot van kleine schokkers. Daar werden ze bons genoemd. De laatste bons, de EB39, is in Spakenburg gerestaureerd.
 *Schouw (foto TopBoats)*	**Schouw** De schouw is een vissersscheepje met een kenmerkende platte zeshoekige voor- en achtersteven. De voor en achter omhoog gebogen bodem sluit boven de waterlijn niet aan op de zijden, maar aan een bord. Dit was eenvoudiger en dus goedkoper van constructie. Op het boeisel staat een vrijwel zeegloos zetboord. Daarmee is de schouw een karakteristiek scheepje met een gestrekte lijn. Er zijn verschillende typen schouwen. Schouwen zijn veel gebruikt door boeren en kooplieden voor het vervoer van vee en goederen. Tegenwoordig worden schouwen steeds meer gezien als plezierjacht en zijn ze zeer geliefd om de goede zeileigenschappen.
	ZEESCHEPEN
 *Baggerschip (foto Baggermuseum Sliedrecht)*	**Baggerschip** Baggerschepen zijn speciaal ontworpen om materiaal van de bodem op te nemen en naar een andere plaats te vervoeren. Baggerschepen worden onder andere gebruikt om havens en vaargeulen aan te leggen en op diepte te houden. Een oud type is de emmerbaggermolen en een bekend type op zee is de sleephopperzuiger.
 *Coaster (foto* [redacted]	**Coaster of kustvaarder** Een coaster of kustvaarder is een handelsschip voor het vervoer van vracht langs de kust tot 35 zeemijl uit de kust. Veel coasters zijn gebouwd op Groninger werven voor de vaart op de Zuiderzee, de Waddenzee, de Oostzee en de vaart op Engeland. Kustvaarders hadden een lengte van maximaal 75 m een laadvermogen van maximaal 500 brutoregisterton (brt) en werden gebruikt voor de kleine handelsvaart. Ze vervoerden vooral bouwmaterialen en hout. De Groninger coasters hadden als bijnaam 'little grey devils', omdat het kleine en handige schepen waren die op veel plaatsen konden komen.

 *Tankschip (foto Zandcee)*	**Koopvaardijschip** De koopvaardijvloot bestaat uit diverse soorten handelsschepen, zoals bulkschepen, stukgoedschepen, tankschepen, containerschepen en roroschepen. De scheepstypen zijn aangepast aan het soort lading, zoals bulk, natte lading, containers of auto's. Nederland heeft nog altijd een sterke maritieme positie, zowel op het gebied van scheepsbouw als van rederijen. De schaalvergroting zorgde voor een voortdurende ontwikkeling naar steeds grotere schepen.
 *Lichtschip (foto* [redacted]	**Lichtschip** Een lichtschip is ontworpen als drijvende vuurtoren. Een lichtschip is daarmee een lichtbaken dat andere schepen waarschuwt voor zandbanken of andere obstakels of gevaarlijke gebieden. Een lichtschip is op een bepaalde positie verankerd. Lichtschepen hebben doorgaans geen eigen voortstuwing, maar wel motoren voor het opwekken van elektriciteit voor de lampen van de vuurtoren op het schip. Lichtschepen konden bemand of onbemand zijn. Lichtschepen hebben doorgaans een signaalrode kleur. Sinds de jaren '80 zijn er geen lichtschepen meer als lichtbaken in functie.
 *Logger (foto* [redacted]	**Logger** Een logger is een zeevissersvaartuig voor de vangst van haring, dat rond 1850 in Nederland bekend werd. Eerder werden loggers gebouwd van hout, later van staal. Een logger viste met de vleet aan een lijn. Loggers waren snelle zeilschepen met een logger- of kottertuig. Een logger heeft een kenmerkende vorm met een steile steven, gestrekte romp en een sterk overhangend achterschip. Later werden de loggers gemotoriseerd. Ze waren de opvolgers van de houten bomschuiten, die op het strand getrokken werden om hun lading vis te lossen. Inmiddels zijn de loggers vervangen door trawlers.
 *Loodsboot (foto Scheepvaartwest)*	**Loodsboot** Een loodsboot is een boot die een loods aan boord van een zeeschip brengt. De loods brengt het zeeschip veilig een zeehaven binnen. Een loodsboot heeft een vaste positie op zee en heeft diverse loodsen en loodsjollen aan boord. Een loodsjol is een kleine boot die de loods naar een zeeschip brengt. Vroeger werden de jollen geroeid, later werden ze voorzien van een motor. Tegen-woordig vaart de loods ook wel met een snelle motorboot, een loodstender, vanuit de haven naar een zeeschip toe om het de haven in te begeleiden. Een loodsboot is een stabiel zeewaardig schip met een flinke verblijfsaccommodatie voor de bemanning. Op het dek is ruimte voor de loodsjollen en voor kranen om de jollen van en aan boord te hijsen. Loodsboten kunnen uitgerust zijn met een mitrailleur of boordkanon ter verdediging van het zeegat.

 *Marineschip (foto [redacted]*	**Marineschip** De Nederlandse marine kent veel typen marineschepen en oorlogsschepen, zoals kruisers, torpedobootjagers, kanonneerboten, torpedoboten, fregatten, korvetten, patrouillevaartuigen, landingsvaartuigen, mijnenleggers, mijnenvegers, duikboten, transportschepen, bevoorradingsschepen en vliegdekschepen. Doorgaans worden deze schepen, na dienst gedaan te hebben voor de Nederlandse marine, afgestoten en verkocht aan de marine van andere landen. Alleen niet-strategische schepen kunnen verkocht worden aan particulieren. Marineschepen zijn doorgaans grijs of zwart gekleurd en meestal voorzien van wapens.
 *Reddingsboot (foto [redacted]*	**Reddingsboot** Een reddingsboot is een boot die is ontworpen voor het redden van mensen en schepen in nood. Door de tijden heen zijn er roeireddingsboten, zeilreddingsboten en motorreddingsboten gemaakt. De grootte en het type is afhankelijk van het gebruik en het soort vaarwater waarvoor ze zijn bedoeld. Er zijn open reddingssloepen, halve en geheel gesloten reddingsboten, vrijvalreddingsboten en zelf richtende reddingsboten. Reddingsboten zijn vaak opvallend signaalkleurig oranje.
 *Tonnenlegger (foto [redacted]*	**Dienstvaartuig** De Nederlandse dienst Rijkswaterstaat kent diverse typen dienstvaartuigen, zoals patrouillevaartuigen, werkschepen, charters en tonnenleggers. Doorgaans worden deze schepen na het einde van hun technische en/of economische levensduur verkocht, soms ook aan particulieren.
 *Schoener (foto VollwertBIT)*	**Schoener** Een schoener is een zeegaand zeilschip met 2 of meer masten, waarbij de achterste mast doorgaans langer is dan de voorste. De romp van een schoener heeft een S-spant met een diep stekende kiel. Rond 1900 zijn vooral in Groningen veel schoeners gebouwd voor de kustvaart. Na 1920 werden deze zeilende vrachtschepen vervangen door motorvrachtschepen.
 *Trawler (foto [redacted]*	**Trawler** Een trawler is een vissersschip voor de vangst van diverse soorten zeevis. Eerst viste een trawler met scheerborden aan beide zijden, die het net uithielden. Deze trawlers werden zijtrawlers genoemd. Tegenwoordig gebruiken vissers hektrawlers, waarbij het net aan de achterkant van het schip overboord wordt gezet. Hektrawlers zijn voorzien van vriesinstallaties om de vis aan boord te koelen en conserveren.


Wad- en Sontvaarder (foto [redacted]

Wad- en Sontvaarder
Een voorloper van de coasters was de Wad- en Sontvaarder, die vooral tussen 1900 en 1925 werden gebouwd. Het laadvermogen lag tussen de 125 en 250 ton. Het waren motorschepen, soms nog met een hulpzeil, die vooral op Groninger scheepswerven gebouwd zijn. Het type lijkt op de luxe motor, maar heeft een hoger boeisel met spuigaten of kantelkleppen en een hogere kop en kont, tegen overslaand zeewater. Het waren binnenschepen die ook dicht onder de kust konden varen tot aan de Oostzee toe.

Bijlage 9. Scheepsonderdelen

Historische schepen beschikken niet alleen over een historische romp, maar ook over een historische opbouw en een meestal grote hoeveelheid kenmerkende onderdelen. Bijgaand een omschrijving van de meest voorkomende historische scheepsonderdelen, gegroepeerd naar de functie die zij hebben.

Romp

De scheepsromp is het drijflichaam van een schip. De romp is doorgaans van hout, ijzer, staal en in bijzondere gevallen ook van ferrocement of beton gemaakt. Een scheepsromp bestaat uit diverse onderdelen, die hieronder omschreven zijn.

Spanten
Een spant is een houten of stalen balk of profiel, waaruit de romp van een schip is opgebouwd. Spanten worden op regelmatige afstand van elkaar bevestigd en vormen zo een spantenraam, het geraamte van een schip. Elke spant wordt op maat gebogen, zodat een vloeiende rompvorm ontstaat.

Scheepshuid
De scheepshuid wordt gevormd door houten huiddelen of huidplanken, of door stalen huidplaten of huidgangen, die aan de spanten zijn bevestigd. Houten huiddelen worden daartoe in de juiste kromming gebracht door ze krom te branden. Stalen huidplaten worden in de juiste kromming gebogen. Stalen huidplaten kunnen aan de spanten bevestigd worden door ze met klinknagels vast te klinken of door ze vast te lassen. Veel oude schepen die nog voor de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd, zijn nog geklonken.

Berghout, boeisel en potdeksel
Het berghout is een horizontale stevige plaat of strip, die op het breedste deel van de romp bevestigd is en die als stootrand dient. Het bovenste gedeelte van de scheepsromp boven het berghout heet het boeisel, ook wel boeiing of verschansing genoemd. Het boeisel wordt aan de bovenzijde afgewerkt met een potdeksel, een horizontale rand langs de bovenzijde van de romp.

Dekken en gangboorden
De dekken en gangboorden zijn de horizontale loopvlakken die bevestigd zijn aan de romp. Schepen hebben doorgaans een voordek en een achterdek en aan de zijkanten van het laadruim een gangboord. Zeilschepen hebben vaak ook een mastdek.

Opbouw

Schepen hebben boven op de scheepsromp diverse constructies, bedoeld om de functie waarvoor het schip is gebouwd mogelijk te maken. Hieronder volgt een omschrijving van de meest voorkomende opbouwen.

Stuurhut
Een constructie met rondom ramen, van waaruit een schip wordt bestuurd. De stuurhut bevat naast het stuurwiel ook de bedieningshandels van de scheepsmotor en de keerkoppeling, een instrumentenpaneel met meters en waarschuwingslampen en het bedieningspaneel van de navigatieverlichting.

Roef
De roef is de opbouw op een schip die bedoeld is als schipperswoning. Een roef heeft doorgaans ramen aan de zijkanten. Bij een motorschip is de roef vaak direct achter of soms voor de stuurhut gebouwd.
Zeilschepen hebben doorgaans een roef aan de den, waarbij de roef direct aan het laadruim is gebouwd,

voor het achterdek waar het schip bestuurd wordt. Bij later gemotoriseerde zeilschepen is op het achterdek achter de roef vaak een stuurhut gebouwd.

Ruim
Het ruim of laadruim is bedoeld om de lading of vracht van een schip in te kunnen vervoeren.

Den en keggenbank
De opstand van het laadruim die boven de scheepsromp uitsteekt heet de den. Aan de zijkant van de den zit meestal een keggenbank, een profiel waarop bevestigingsmateriaal zit, waarmee de dekzeilen kunnen worden vastgemaakt.

Luikenkap
De luikenkap sluit het laadruim aan de bovenkant af. De luiken die samen de luikenkap vormen, zijn doorgaans van hout of metaal. Houten scheepsluiken zijn panelen van drie dikke houten planken naast elkaar, die aan de onderkant verbonden zijn met klampen. De naden tussen de planken zijn dichtgemaakt met presenningband, zodat de luiken waterdicht zijn. De luiken liggen op merkels, houten of stalen balken met een geul, waardoor het regenwater kan weglopen. Een luikenkap is vaak afgedekt met een dekzeil of dekkleed. Een luikenkap kan verschillende vormen hebben:
• Een Friese kap is een licht geknikte luikenkap, die in het midden wat hoger is dan aan de zijkanten. Een Friese kap kan houten luiken hebben, maar ook aluminium of stalen luiken.
• Een Belgische kap is een luikenkap met dwarsscheeps gebogen luiken. Een Belgische kap kan stalen of aluminium luiken hebben, maar ook houten luiken, opgebouwd uit smalle dwarsscheeps verbonden planken.
• Een beurtluikenkap is een luikenkap met bijna vlakke stalen luiken. Deze kap kwam voor op beurtschepen, die gebruikt werden voor de beurtvaart, een verbinding over water tussen een aantal havens volgens een vaste dienstregeling.

Ramen, lichtluiken, lichtranden en patrijspoorten
Bij woonschepen waarbij ook het voormalig laadruim als woning is ingericht, is vaak een aantal luiken vervangen door lichtluiken, waarin ramen zijn aangebracht. Ook zijn vaak ramen, lichtranden en/of patrijspoorten aangebracht in de den. Lichtranden en patrijspoorten zijn ronde of ovale ramen; lichtranden zijn gesloten, patrijspoorten kunnen opengezet worden, zodat ze ook verse lucht toelaten. In de roef zitten roeframen, die vaak opengezet kunnen worden. Roeframen zijn meestal in een getoogd houten kozijn gezet. Ook bij historische vaartuigen en arken zijn de ramen vaak getoogd, dat wil zeggen dat ze aan de bovenkant boogvormig zijn.

Theehut
Een theehut is een voor de stuurhut geplaatste opbouw, doorgaans van staal, waarin vaak een keuken zat. Een theehut is hoger dan de luikenkap, maar lager dan de ramen van de stuurhut. Theehutten komen vaak voor op sleepschepen en luxe motors.

Herft
Een herft is een meestal aan de voor- en achterzijde van de luikenkap geplaatste bergplaats, die afgesloten wordt met een herftluik. Een herft wordt gebruikt om materiaal in op te bergen dat tijdens het varen of voor het scheepsonderhoud gebruikt wordt, zoals emmers, trossen, schoonmaakmiddelen, stootwillen en fenders.

Koekoek
Een koekoek is een lichtkap die op het dek of het dak van opbouwen wordt geplaatst. Een koekoek is vaak gemaakt van hout en soms van staal. Doorgaans heeft een koekoek scharnierende raampjes, zodat een koekoek licht binnenlaat, maar ook verse lucht.

Voor- en achteronder
Een voor- en achteronder zijn onderdekse ruimtes die voor verblijf of bewoning bedoeld zijn voor het schippersgezin of voor de scheepsmaat. Het voor- en achteronder zijn toegankelijk via een ingangskap of ingangskoekoek. Dit zijn kleine verhoogde opbouwen met scharnierende deuren en vaak een schuifkap, schuifluik of scharnierend luik.

Reling
Op het potdeksel van het schip en langs het dak van de roef zijn vaak voor de veiligheid relingen aangebracht, om te voorkomen dat mensen overboord vallen. Relingen zijn doorgaans gemaakt van verticale stalen scepters met een horizontale stalen of houten verbinding.

Stuurinrichting

Roer
Een schip wordt gestuurd met een roer: een aan het achterschip bevestigde verticale draaibare constructie van hout of staal.

Stuurwiel
Een stuurwiel, ook stuurrad of haspel genoemd, is een houten of stalen spaakwiel, dat via een overbrenging het roer bedient, waarmee een schip gestuurd wordt. De overbrenging kan bestaan uit kettingen met een kwadrant (een halve schijf boven de roerkoning, de as die het roer bedient), een mechanisch stuurwerk met een wormas, of een hydraulisch stuurwerk op oliedruk. Een stuurwerk met wormas heet een Engels stuurwerk. De houten afdekkap over het wormasstuurwerk op het achterdek wordt dankzij zijn vorm en omvang ook broodkast of broodwagen genoemd.

Helmhout
Een helmhout is een stevige hefboom die aan de bovenzijde van het roer bevestigd is en waarmee een schip gestuurd kan worden. Aan de bovenkant van het roer of het helmhout is bij zeilschepen vaak een roerklik aangebracht, een doorgaans houten sierstuk vaak met beschilderd houtsnijwerk. Een helmhout komt veel voor op zeilschepen.

Zwaard
Een zwaard is een houten of metalen peervormige stevige platte plaat, die aan de zijkant van een schip is bevestigd. Een zwaard of zijzwaard kan omhoog en omlaag scharnieren; in de lage stand steekt het zwaard een stuk in het vaarwater. Zwaarden zijn bedoeld om onbedoelde zijwaartse verplaatsing van een schip te voorkomen. Daarom komen zwaarden vooral op zeilschepen voor, die door de wind in de zeilen opzijgezet kunnen worden; dit wordt verlijeren genoemd. Zwaarden worden via een staalkabel met een zwaardlier op het achterdek bediend. Een zwaardlier is een tandwielkast met een jaagwiel, waarmee de as van de lier wordt rondgedraaid, om het zwaard met behulp van de staalkabel omhoog te draaien.

Tuigage

Mast
Een mast is een verticale paal bedoeld om dingen omhoog te kunnen trekken. Zeilschepen zijn voorzien van één of meer zeilmasten. Vrachtschepen waren vaak voorzien van een laadmast, de mast behorend bij het hijstuig, waarmee het schip lading aan en van boord kon zetten. De mast wordt bediend met een mastlier. Daarnaast hebben veel schepen op het voordek een lichtmast, waarop het toplicht is bevestigd, een onderdeel van de navigatieverlichting. Een mast, bokkenbenen, giek, gaffel, boegspriet of kluiverboom zijn van oorsprong van hout gemaakt, maar worden tegenwoordig ook van staal gemaakt.

Bokkenbenen

Voor het zetten en strijken van de mast zijn vaak bokkenbenen (ook bokkenpoten genoemd) aangebracht, twee stevige rondhouten die gebruikt worden als hefboom.

Giek
De giek is een horizontaal aan de mast bevestigd rondhout. Bij zeilschepen dient de giek ervoor om het zeil uitgestrekt te houden. Bij vrachtschepen met een hijstuig dient de giek om lading van de wal naar het schip te zwenken of omgekeerd.

Gaffel
Een gaffel is een recht of gebogen rondhout dat aan de mast omhoog getrokken wordt en waaraan de bovenkant van een zeil vastgemaakt is.

Verstaging
Een stag is een dik touw of staaldraad die van hoog in de mast gespannen wordt naar een putting, een stevig bevestigingspunt aan de scheepsromp. De verstaging is het geheel van stagen die de mast van een schip overeind houden.

Boegspriet, Kluiverboom of Botteloef
Een kluiverboom of een boegspriet is een over of langs de voorsteven(balk) uitstekend rondhout waaraan de voorste zeilen bevestigd kunnen worden. Een botteloef is een stalen boegspriet en komt voor op kleinere zeilschepen.

Overloop
Een overloop is een stang of balk op het voor- of achterdek, waarmee via een blok een zeil naar de ene of de andere kant van het schip kan worden gebracht.

Blok of katrol
Een blok of katrol is een constructie met ronde schijven waarlangs touwen of staaldraden geleid worden. Blokken worden bijvoorbeeld gebruikt bij het hijsen van zeilen of lading. Blokken zijn er in vele soorten en maten. Ze worden zowel van hout als van staal gemaakt.

Voortstuwing

Scheepsmotor
Een scheepsmotor is meestal een dieselmotor die de scheepsschroef aandrijft en zo zorgt voor de voortstuwing van het schip.

Zijschroef of 'lamme arm'
Een zijschroef of 'lamme arm' is een schroef aan een lange as die aan de zijkant van een schip in het water gehangen kan worden. De as wordt aangedreven door een motor die aan dek staat.

Opduwer
Een opduwer is een motor in een klein bootje, dat achter een schip wordt vastgemaakt. De opduwer duwt het schip vooruit. Hetzelfde principe zien we ook terug in de combinatie van een duwboot met één of meer duwbakken ervoor.

Sleepboot
Een sleepboot is een boot met een sterke motor, die andere schepen kan voortslepen. Sleepboten worden onder andere gebruikt om schepen tegen sterke stroom in stroomopwaarts te slepen of om grote schepen naar een haven of ligplaats te manoeuvreren.

Zeilen

Een bekende vorm van voortstuwing is varen met de wind in de zeilen. Als een zeilschip ligt aangemeerd zijn de zeilen gestreken en opgedoekt, dat wil zeggen dat ze neergelaten zijn en geplooid onder een dekzeil liggen, een huik genoemd. Als een schip voor langere tijd stilligt, worden de zeilen doorgaans losgehaald van de mast en de giek en droog weggelegd.

Andere vormen van voortstuwing
Een schip kan ook worden voortbewogen door menskracht of paardenkracht. Zeilschepen werden bij windstil weer of wind uit de verkeerde hoek vaak voortgetrokken aan een lang touw. De schipperse, schipperskinderen of de schipper liepen dan voor het schip uit over het jaagpad, een smal looppad naast het vaarwater. Daarbij hadden ze een brede band voor hun borst, het trekzeel, waaraan het touw bevestigd was waarmee ze het schip vooruit trokken. Als schippers het konden betalen, lieten ze het schip trekken door een trekpaard.

Een schip kan, als het water niet te diep is, ook voortbewogen worden met behulp van een vaarboom. Dat is een lange stok, die schippers op het voordek in het water steken, totdat de vaarboom de grond raakt. Dan bewegen zij het schip voorwaarts, door tegen de vaarboom te duwen, terwijl zij door het gangboord naar achteren lopen, waar zij de vaarboom weer omhoogtrekken. Door deze handeling steeds te herhalen houden zij de gang in het schip.

Een andere vorm van voortbewegen heet wegen. Daarbij loopt de schipper op de wal met een lange stok, die in een speciaal daarvoor aangebrachte geul in het voor- of achterdek steekt, die weegstoel of weeggoot heet. Door tegen de stok te duwen en naast het schip op de kant mee te lopen, blijft de gang in het schip.

Hijswerktuigen

Davit
Een davit is een hijswerktuig bestaande uit een rechtopstaande paal met een zijarm, waaraan een lier met blokken, een staalkabel en een haak bevestigd zijn. Een blok is een ronde schijf waarover een touw of staalkabel geleid wordt. Met een davit kunnen voorwerpen zoals een anker of een bijboot aan en van boord gehesen worden.

Lieren
Een lier is een constructie met tandwielen, assen en één of meer jaagwielen, waarmee grote kracht kan worden uitgeoefend op touwen, staalkabels of kettingen. De tandwielen zijn zo geconstrueerd, dat zij de kracht kunnen regelen die nodig is om een zwaar voorwerp op te kunnen hijsen. Zo kan een schipper door aan het jaagwiel te draaien een anker ophalen, een zwaard ophalen, lading verplaatsen of de mast strijken of zetten. Veel voorkomende lieren aan boord zijn de ankerlier, mastlier, zwaardlier en davitlier. Lieren met een jaagwiel zijn met de hand te bedienen door aan het jaagwiel te draaien. Moderne lieren zijn vaak elektrisch bediend.

Braadspil
Een bijzondere vorm van een lier is een braadspil. Dit is een zware horizontale as op het voordek, waarmee de ankerketting kan worden opgehaald. Daartoe zitten aan de zijkant van de braadspil uitsparingen, waarin een stok gestoken wordt die als hefboom dient. Door de stok in een uitsparing te steken en opzij te bewegen draait het braadspil en trekt deze de ketting steeds verder op. Een braadspil is doorgaans van hout gemaakt.

Bevestigingsmateriaal

Anker
Een anker is een zwaar metalen voorwerp met daaraan bevestigd een lang stuk touw, staalkabel of ankerketting. Een anker is bedoeld om zich in de bodem van het vaarwater vast te haken, zodat het schip

op zijn plek blijft liggen. Er zijn veel soorten en vormen ankers, maar de meest voorkomende zijn het stokanker, klipanker en dreganker.

Bolders en bolderkasten
Een bolder is een stevige korte paalvormige constructie, op het schip of op de wal, waarop een tros of meertouw kan worden belegd, oftewel vastgemaakt. Er bestaan veel soorten en vormen bolders. Grotere schepen hebben vaak een bolderkast die de bolders op het voor- en achterdek van het schip omgeven en steunen.

Beting
De beting of sleepbeting is een stevige constructie van twee verticale buizen verbonden aan een horizontale buis die op het achterdek van een sleepboot staat. Over de beting lopen de sleepkabels, waarmee een sleepboot één of meer schepen voortsleept.

Overige scheepsonderdelen

Navigatieverlichting
Varende schepen hebben doorgaans navigatieverlichting, zoals een toplicht, heklicht, bakboord- en stuurboordlicht, fluitlicht en schijnwerper.

Luchthapper
Een luchthapper is een gebogen buis die boven de machinekamer geplaatst wordt en die verse lucht naar de scheepsmotor voert.

Naamborden
Schepen hebben doorgaans naamborden op de boeg, op het dak van de roef of aan de achterkant van de roef, of aan de zijkanten van het gangboord op het potdeksel staan. Een naambord is vaak van hout met sierletters in beschilderd houtsnijwerk.

Vlaggenstokhouder
Een varend schip voert tijdens de vaart doorgaans de vlag van het land van herkomst aan de achterzijde van het schip. Een schip heeft daartoe een vlaggenstokhouder.

Interieur
Sommige schepen hebben nog een cultuurhistorisch waardevol interieur van roef, stuurhut of woning. Het interieur kan veel informatie bevatten over de geschiedenis van het schip en kan van invloed zijn op de cultuurhistorische en de economische waarde ervan.

Bronnen

www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal

https://nl.wikipedia.org/

www.binnenvaartinbeeld.com

www.vaartips.nl

www.lvbhb.nl

Colofon

Ruimtelijk kwaliteitsplan historische schepen Harderwijk;
Plan voor gebruik en beheer van de havens voor historische schepen

De nota *'Ruimtelijk kwaliteitsplan historische schepen Harderwijk'* maakt deel uit van het welstandsbeleid van de gemeente en daarmee van het Omgevingsplan Harderwijk.

Projectgroep
[redacted], gemeente Harderwijk
[redacted], gemeente Harderwijk
[redacted], gemeente Harderwijk
Commissie Omgevingskwaliteit van het Gelders Genootschap

Advies en uitvoering
[redacted], Adviesbureau de ErfgoedWerf

Januari 2025