

Maritiem erfgoed Noord Nederland

Kansen voor ontwikkeling

“Een export product van Noord Nederland”?



Robbert van Hasselt, projectleider.
 ID management
 T: 0031 6 28 65 78 41
 E: r.v.hasselt@idmm.nl
 Gruttostraat 14
 7948DK Nijeveen
 The Netherlands

Inhoudsopgave:	blz
1: Inleiding	3
2: Beleid in relatie tot Maritiem erfgoed in Noord Nederland	4
3: Maritiem erfgoed in Noord Nederland	6
3.1. : Roerend en Onroerend	6
3.2. : Erfgoed en Charters	6
3.3. : Economische waarde van maritiem erfgoed in Noord Nederland	7
3.4. : Erfgoed als bindend boegbeeld voor gebied marketing	8
3.5. : Spelers in het maritiem erfgoed	8
4: Toekomst van Maritiem erfgoed	8
5: Hoe verder?	9
<i>Eventuele programma lijnen</i>	
5.1. Structuurversterking van de bruine vloot	9
5.2. Productinnovatie	9
5.3. Cultuurhistorie	9
5.4. Fysieke infrastructuur	9
5.5. Economie en natuur	9
5.6. Ruimtelijke ordening	9
5.7. Internationale samenwerking	9
5.8. Samenwerking afstemming andere projecten	9
Bijlage: Economische invloed op de chartervaart in Noord Nederland.	10

1: Inleiding

Noord Nederland is een gebied met heel eigen karakteristieken en staat daarmee ook voor eigen uitdagingen. Het gaat om een aantrekkelijk, ruim (UNESCO) kustgebied met zowel kleinere stedelijke centra als grote dunbevolkte kustgebieden en eilanden met veel toeristisch potentie. Tegelijkertijd gaat het hier om perifere gebieden die te maken hebben met krimp van de bevolking door vergrijzing, ontgroening en migratie van jongeren naar het “Westen”. Deze gebieden kunnen een sterke impuls gebruiken waarbij onder meer het maritiem erfgoed een belangrijke stuwende motor is en nog meer kan zijn. Maritiem erfgoed verhoogt de kwaliteit van de leefomgeving en is in meerdere opzichten een sector die aandacht verdient en daarmee bijdraagt aan een duurzame welvaart.

In deze notitie wordt het maritiem erfgoed in de context van huidig beleid geplaatst, wordt ingegaan op het maritiem erfgoed in Noord Nederland en worden mogelijke programmalijnen voorgesteld om de potentie van het maritiem erfgoed optimaal in te zetten.

Haven van Den Helder



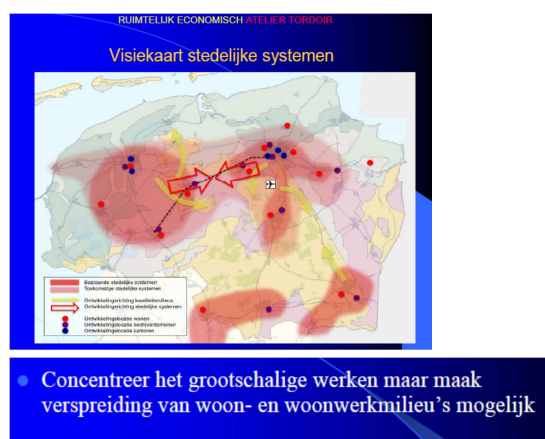
Haven van Harlingen

2. Beleid in relatie tot maritiem erfgoed in Noord Nederland

Europa zette tussen 2000 en 2010 sterk in op concurrentie kracht van de regio's resulterend in de Lissabon Strategie die inmiddels weer opgevolgd is door de Göteborg agenda met een sterk accent op duurzaamheid. De toekomstvisie documenten over Europa 2020 zetten sterk in op een combinatie van concurrerend en duurzaam zijn met een sterke focus op leefbaarheid in relatie tot demografische ontwikkelingen. Een dergelijke tendens is ook de onderscheiden in de regio's van Noord Nederland; Noord Holland, Friesland en Groningen. Ook daar convergeren economie en duurzaamheid en is er veel aandacht voor demografische ontwikkelingen.

Bijgaand kaartje uit het "Ruimtelijk economisch toekomst perspectief voor Noord Nederland, 2010" van prof dr. Tordoir laat zien wat de stedelijke concentraties en de periferie zijn. Die periferie is extra kwetsbaar en heeft te maken met complexe economische en demografische structuur problematiek.

In dezelfde notitie wijst Tordoir op de neiging in het Noorden om de focus te leggen op grote industriële exportcentra, high tech en stedelijke centra. Hij wijst voorts op het "middenrif" van de economie dat vaak veel meer stuwkracht heeft dan gedacht. De opkomst van de diensten sector is er een van en geeft volgens Tordoir veel werk, beïnvloedt de leefbaarheid en draagt sterk bij aan de welvaart, zelf als er weinig export is. Het maritiem erfgoed waaronder de charterbranche is zo'n voorbeeld van een belangrijke sector, juist in de perifere kust en krimpgebieden. De sector doet het redelijk goed en heeft meer potentie. Alleen al in Noord Nederland gaat in de charterbranche ruim 25 miljoen in om en ontvangt de branche 462.000 passagiers per jaar.



De sector is arbeidsintensief, (maten, schippers, catering, onderhoud door werven) en stuwend. Het meeste geld dat gasten uitgeven wordt buiten Noord Nederland verdiend. Voorts trekt de sector veel mensen aan die niet in Noord Nederland wonen en werken.

Voor een belangrijk deel gaat het om export omdat veel Duitsers en andere nationaliteiten voor de bruine vloot naar het Noorden komen. De spin off van het maritiem erfgoed gaat verder, het verhoogt de waarde van het onroerend goed, maakt havens en vaarwegen aantrekkelijker voor toeristen en is een belangrijk boegbeeld om het Noorden mee te vermarkten; niet voor niets staat het maritiem erfgoed vaak op een vacature of folder als men mensen naar het Noorden wil trekken.

De *Derde nota Waddenzee, 2007*, legt de nadruk op ruimte voor natuur en landschap en op ruimte voor menselijke activiteiten, waaronder duurzame recreatie. Deze nota is nog steeds actueel en van toepassing op het ontwikkelen van de wadden regio en geeft belangrijke kaders waaronder het maritiem erfgoed zich kan ontwikkelen. Hier wordt onder meer gewezen op het handhaven van de rust en vrij baan geven aan de natuur. Chartervaart is hierbij een aandachtspunt, economie en natuur komen hier samen. Ook wordt gewezen op het belang van het bewaren van de cultuurhistorische waarden waar het maritiem erfgoed er een van is. Klippers, tjalken, botters, en aken varen al honderden jaren op het wad. Nu vertellen deze schepen het verhaal van het gebied aan hun passagiers. In de nota wordt het belang van duurzaam en economisch levensvatbaar toerisme benoemd waar ook de bruine vloot bij hoort.

Regionaal college waddengebied, waddentoogdag, resultaten van de deelsessies:

Werelderfgoed, Unesco status, de trilaterale strategie

Men concludeert dat de Unesco status onvoldoende uit de verf komt en een regie rol wordt gemist. Voorts wordt overwogen om de cultuurhistorie van het omringede gebied er bij te betrekken. Het maritiem roerend en onroerend erfgoed speelt daar onmiskenbaar een rol in en kan een verbindend element worden dat de waddenregio's in de drie provincies aan elkaar verbindt.

Waddenzee havens

Hier wordt gesproken over kansen om havens verder te ontwikkelen en op nichemarkten in te spelen waarvan de bruine vloot er een is.

Duurzame energie

Het belang van duurzame energie wordt onderkend, de bruine vloot loopt hier eigenlijk al voor de muziek uit, zij maakt als belangrijkste voortstuwing al honderden jaren gebruik van de wind. Ook in deze sector is nog winst te behalen die het kwetsbare waddengebied ten goede komt.

3: Maritiem erfgoed in Noord Nederland

3.1.: *Roerend en Onroerend 1+1=3.*

Maritiem erfgoed is te onderscheiden in roerend en onroerend erfgoed. Roerend zijn de schepen die een essentieel deel van het erfgoed uitmaken en mogen rekenen op veel belangstelling. Zij gaan altijd samen met het onroerend erfgoed. Een monumentale haven, pakhuizen, handelshuizen, kades, vormen de onmiskenbare context die van 1+1 drie maken. Harlingen haven zonder de bruine vloot zou een totaal ander beeld geven omdat hij niet gebruikt wordt, een haven zonder schepen wordt daarom ook wel vergeleken met een vijver.

3.2. : *Erfgoed en Charters*

Er zijn 2 categorieën te onderscheiden in het maritiem erfgoed. De chartervaart bestaat uit schepen die varen met betalende gasten en daarmee renderende bedrijven zijn. Voor de gemiddelde leek zien deze schepen er uit als origineel, daarvan liggen er ongeveer 100 in Noord Nederland en zijn er nog eens 300 die Noord Nederland regelmatig bezoeken.

Daarnaast zijn er de varende monumenten die origineler zijn, vaak in prive bezit, dan wel van een behouds organisatie waarvan de laatsten ook moeten werken met een sluitende exploitatie. Die schepen dragen in hoge mate bij aan de beleving van het gebied, doordat zij in (museum) havens liggen, rondvaren, droogvallen en bijvoorbeeld meedoen aan het skûtsjesilen. Aan deze schepen zijn verschillende monument classificaties verbonden.

3.3.: Economische waarde van maritiem erfgoed in Noord Nederland

Het maritiem erfgoed past in de huidige belevingseconomie. Schepen stinken, werken en varen door aantrekkelijke gebieden. Schepen zijn de grote publiekstrekkingen bij evenementen. Een schip dat aanlegt, door een brug vaart, een klussende schipper is leuk voor de beste stuurman aan wal en een praatje met de maat. Nederland heeft verreweg de grootste vloot van traditionele zeilschepen ter wereld, dankzij de vele havens, vaarwegen, eilanden en de enthousiaste mensen die deze schepen varen en onderhouden. Noord Nederland heeft daarmee een unieke selling point in handen.



In Noord Nederland liggen 108 schepen die ongeveer 162.000 passagiers per jaar ontvangen in 6372 vaardagen per jaar. Naast de "thuis-vloot" zijn er 300 schepen die Noord Nederland bezoeken, gezamenlijk komt dat neer op jaarlijks 462.000 passagiers per jaar. De gezamenlijke omzet is ruim 11 miljoen per jaar, voorts is er gerelateerde omzet uit catering, medewerkers boekingskantoren, schoonmaak, etc, bijna 1 miljoen. Daarnaast zijn er posten als besteding per gast, onderhoud, havengelden en toeristenbelasting.

Totale economische invloed van de chartervloot in Noord Nederland¹

Omzet chartervloot Noord Nederland	€ 11.663.181,-
Overige omzet	€ 968.044,-
Besteding gasten in Noord Nederland	€ 11.550.000,-
Onderhoud schepen	€ 827.172,-
Havengelden en toeristenbelasting	€ 327.943,-
Totale spin off chartervloot	€ 25.336.340,-

Cijfers van het monumentale varend erfgoed zijn hierbij niet opgenomen. Ook niet de vele wedstrijden, evenementen als de beurtrace, strontrace, visserijdagen, skûtsjesilen, sloepenrace, wedstrijden met Lemmeraken etc. Voor het Noorden gaat het hier grotendeels om export; veel geld wordt buiten Noord Nederland verdiend en uitgegeven in Noord Nederland.

Hiernaast is er ook sprake van een secundaire spin off, mensen die in het Noorden gaan wonen en werken omdat zij watersport willen beoefenen en/of de regio hebben leren kennen door een zeiltocht of het bijwonen van een wedstrijd. Een andere spin off is de waardeverhoging van het onroerend goed in de buurt van maritiem roerend erfgoed. "In Leiden zorgde het terugbrengen van de grachten voor een waardeverhoging van woningen van 5% tot 15% en groeiden de omzet van recreatie en horeca".² Uiteindelijk leidt dit weer tot meer, bijvoorbeeld, OZB inkomsten en baatbelastingen voor gemeentes.

¹ BBZ, vereniging voor beroepschartervaart, cijfers januari 2011

² Ton Bade, Spiegel der Zeilvaart 2009-7

3.4. Erfgoed als bindend boegbeeld voor gebiedsmarketing

De promotionele waarde van het maritiem erfgoed is groot, het erfgoed zit in het Noord Nederlands DNA, is onze nationale trots en wordt actief uitgedragen. Evenementen in Den Helder, Harlingen, Delfzijl, het skûtsjesilen zijn daar mooie voorbeelden van. Hier ligt ook nog potentie door bijvoorbeeld de Unesco status daarin te verweven.

3.5.: Spelers in het maritiem erfgoed.

Er zijn verschillende organisaties die van belang zijn:

1. Scheepeigenaren, schippers en maten.
2. Behoudsorganisaties als het Fiskersskip in Moddergat of de Palingaak in Heeg.
3. LVBHB: Landelijke Vereniging voor het Historisch Bedrijfsvaartuig.
4. FONV: Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen.
5. BBZ: Vereniging voor de beroepscharteraar.
6. De boekingskantoren.
7. Scheepsmakelaars.
8. Financiers, banken, ABN AMRO.
9. Havens die veel historische schepen herbergen.
10. Scheepswerven.
11. Keurings instanties als EFM en Register Holland.

4: Toekomst van Maritiem erfgoed

Het maritiem erfgoed is een belangrijke sector voor Noord Nederland die zorgt voor werkgelegenheid, uitstraling, regionale trots in de meest kwetsbare gebieden die kampen met vergrijzing, ontgroening en krimp van de bevolking.

Tegelijkertijd is het een sector die zwaar onder druk staat; door nieuwe Europese regelgeving mag een groot deel van de chartervloot in 2013 niet meer varen. De verwachting is dat een groot deel van de schepen niet aan die nieuwe regelgeving kan voldoen. De vloot kan problemen krijgen met de exploitatie waardoor de bezoekersstroom gaat afnemen.

Nederlandse schepen die naar Duitsland en Denemarken varen worden aan de ketting gelegd omdat daar andere regelgeving geldt, hetgeen volgens de Europese Dienstenrichtlijn niet mogelijk zou moeten zijn. Daarmee worden zij ernstig gehinderd in de exploitatie van hun bedrijf.

Wonen op schepen is voor velen ook een probleem omdat er een tekort is aan ligplaatsen en er sprake is van een ligplaatsenbeleid dat verkeerd uitpakt voor de grotere schepen.³

Door bezuinigingen dreigen voorzieningen terug te lopen en bijvoorbeeld brug- en sluisbedieningen te verminderen.

Maar bovenal is het een unieke sector met kansen die een verder ontwikkeling waard zijn.

³ Varend erfgoed in de Ommelanden, 2009, Groninger schippers.

5: Hoe verder?

Het maritiem erfgoed kent zowel kansen als bedreigingen, waarbij het benutten van de kansen de bedreigingen minder sterk maakt. Door een geregisseerde ontwikkeling valt er veel te winnen en te behouden voor het maritiem erfgoed.

Daarbij kan gedacht worden aan een aantal programmalijnen die bijdragen aan leefbaarheid, werkgelegenheid en economische ontwikkeling in Noord Nederland:

5.1. Structuurversterking van de bruine vloot.

- Voldoen aan de nieuwe eisen, binnen schepen besluit.
- Duurzaamheid van de schepen, motoren, schoonmaakmiddelen, energie.
- Samenwerking erfgoed organisaties.
- Belangenbehartiging.

5.2. Productinnovatie.

- Arrangementen, evenementen, ketenbeheer.
- Marketing.

5.3. Cultuurhistorie.

- Ontwikkelen museumhavens.
- Restaureren van kunstwerken.
- Verhaal van het gebied vertellen, Unesco.
- Bouwen en restaureren van schepen.

5.4. Fysieke infrastructuur.

- Havens, vaarwegen ligplaatsen.
- Voorzieningen.

5.5. Economie en natuur.

- Kansen en spanningen

5.6. Ruimtelijke ordening.

- Spreiding recreatie druk, voorzieningen mogelijkheden kleine havens, landelijk gebied.

5.7. Internationale samenwerking.

- Wet en regelgeving.
- Overdracht van kennis.
- Samenwerking, arrangementen, evenementen.

5.8. Samenwerking afstemming met andere projecten.

- Netwerk toekomst, Interreg 4 project.
- Actie plan Hoogeland, 2009-2013, duurzame ontwikkeling visserijgemeenschappen.
- Friese Meren Project, Maritim, Interreg 4a, S@IL, Interreg 4B, etc.

BIJLAGE: Cijfers van de BBZ.

Cijfers zijn hoger; Noord Holland en de cijfers van de erfgoedwereld zijn niet meegenomen.



Economische invloed van de chartervaart in de Noord Nederland⁴

Inleiding

In dit kleinschalig onderzoek zal inzicht gegeven worden in de economische betekenis van de chartervaart voor Noord Nederland. Op dit moment zijn er 108⁵ charterschepen die een vaste ligplaats hebben in Noord Nederland. Deze groep van zeilcharterschepen vormt de kern in dit onderzoek, omdat deze schepen Noord Nederland gebruiken als uitvalsbasis. Het is in dit gebied waar deze schepen geboekt worden, waar de passagiers aan boord komen en waar reparaties en inkopen gedaan worden en zodoende van economische invloed. Daarnaast hebben we gekeken naar het aantal passanten in Noord Nederland. Januari 2011

Pam Wennekes - Beleidsmedewerker BBZ

Brongegevens

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende brongegevens:

Kerncijfers BBZ van het jaar 2009

Jaarlijks verzameld de BBZ de kerncijfers van de branche d.m.v. een representatieve steekproef onder haar leden.

Schependatabank 2010

In de schependatabank wordt jaarlijks een inventarisatie gemaakt van alle traditionele vaartuigen onder Nederlandse vlag die beroepsmatig inclusief bemanning met passagiers varen.

De wind in de zeilen

"De wind in de zeilen" is een brancheonderzoek uit 1993, uitgevoerd door de NEHEM. In dit onderzoek is de economische invloed van de chartervaart voor Nederland in kaart gebracht.

Kerncijfers vloot Noord Nederland

Aantal schepen, capaciteit en vaardagen

Het aantal zeilschepen dat in Noord Nederland een vaste ligplaats heeft is 108. In totaal is er capaciteit voor 2484 passagiers aan boord. Bij een gemiddelde van 118 vaardagen waarvan de helft wordt gevaren in Noord Nederland, maken de schepen in Noord Nederland in totaal **6372** vaardagen per jaar.

Aantal passagiers

Uitgaande van gemiddeld 60 vaartochten per schip per jaar en gemiddeld 25 passagiers per schip ontvangt de chartervloot in Noord Nederland **162.000** passagiers per jaar

⁴ Friesland, Drenthe en Groningen

⁵ Van deze schepen zijn er 81 aangesloten bij de BBZ

Passanten in Noord Nederland

Naast de thuisvloot zijn er ook nog andere schepen die Noord Nederland bezoeken. Navraag leert dat per jaar gemiddeld 300 schepen per jaar zijn die Noord Nederland bezoeken, met een gemiddeld aantal overnachtingen van 40 per schip. Dit zijn **1200** vaardagen per jaar. Bij een gemiddelde bezetting van 25 passagiers gaat het om **300.000** passagiers op jaarbasis.

Totaal aantal passagiers aan boord van charterschepen in Noord Nederland

Met de passantenbezoeken erbij (300.000) ontvangt Noord Nederland **462.000** passagiers van charterschepen.

De omzet van de chartervloot

Uitgaande van een gemiddelde huurprijs van € 6406,32 per week (915,19 p/dag) genereerde de chartervloot in Noord Nederland aan omzet in totaal **€ 11.663.181,-** op jaarbasis

Overige omzet

Naast de directe omzet voor de schepen is er ook direct aan de chartervloot gerelateerde omzet. Denk hierbij de omzet uit catering en medewerkers boekingskantoren, schoonmaak, etc. Uit een eerder onderzoek van de NEHEM kwam naar voren dat dit 8,3% procent is van de totale omzet van de charterschepen. De overige omzet komt hiermee op **€ 968044,-**

Besteding per gast

Per gast van de zeilende chartervloot wordt er een bedrag van € 25,- per dag aan de wal besteed. Dit cijfer komt van Nederlands Bureau voor Toerisme. De totale besteding van gasten van charterschepen in Noord Nederland bedroeg in 2009 **€11.550.000,-**.

Onderhoud

Voor onderhoud wordt door de schipper eigenaar gemiddeld € 8510,- per jaar uitgegeven. Deze uitgave wordt voor 90% besteed in de haven van afvaart. De extra besteding aan onderhoud komt zo op een totaal van **€827.172,-**.

Havengelden en toeristenbelasting

Door de schepen wordt havengeld en in sommige havens ook toeristenbelasting betaald. Gemiddeld is dit € 43,31 per schip per overnachting. Er wordt in totaal door de vloot in Noord Nederland **6372** vaardagen gemaakt, aangevuld met **1200** vaardagen van passanten. In totaal wordt er **€ 327943,-** per jaar aan havengelden en toeristenbelasting betaald.

Totale economische invloed van de chartervloot in Noord Nederland

Omzet chartervloot Noord Nederland	€ 11.663.181,-
Overige omzet	€ 968.044,-
Besteding gasten in Noord Nederland	€ 11.550.000,-
Onderhoud schepen	€ 827.172,-
Havengelden en toeristenbelasting	€ 327.943,-

Totale spin off chartervloot € 25.336.340,-