



Aan: Raadsleden van de gemeente Haarlem

Postbus 511

2003PB Haarlem

Haarlem, 16 november 2011

Betreft: Zienswijze ten aanzien van het ontwerpbesluit tot aanwijzing van de "Onderneming" als beschermd gemeentelijk monument, gepubliceerd in de Stadskrant nr. 40 van 6 oktober 2011.

Allereerst een aantal onjuistheden. In de publicatie in de Stadskrant van 6 oktober jongstleden, in de notulen van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit van 5 juli 2011, in de Afdeling Omgevingsvergunning van de gemeente Haarlem, 29 september 2011, in de concept Beschikking Aanwijzing beschermd gemeentelijk monument van Afdeling Omgevingsvergunning, nr. VVH/OV/2011-276318, ongedateerd, en ook in Oplegvel Collegebesluit en in het Collegebesluit registratienr. 2011/214445 van 27 september 2011, is telkens sprake van De Onderneming en/ of "De Onderneming". Dat schip bestaat niet. Ook zou het schip liggen aan de Zuid-Schalkwijkerweg 39 in plaats van aan het Jaagpad in het Zuider Buiten Spaarne.

Het Collegebesluit vermeldt dat het schip na aanwijzing als gemeentelijk monument en wanneer er geen planologische beperkingen zijn, ligplaats krijgt aan het Jaagpad 70a. **Er zijn echter planologische beperkingen, want het schip past niet binnen de op de plankaart aangeduide locatie Wsl VII.**

Onder punt 4 van het Collegebesluit Argumenten staat dat een monument ook een historisch woonschip kan zijn zoals bedoeld in de Haarlemse Woonschepenverordening (artikel 1 lid j). Volgens dat artikel is een historisch woonschip een varend woonschip dat...enz. Maar de "Onderneming" is nu juist geen woonschip, althans geen woonschip volgens de voorschriften. De term historisch woonschip is een contradictio in terminis, omdat schepen in het verleden nooit woningen waren. Schepen vervoerden goederen en/of personen en omdat men vaak lang onderweg was, moest er ook nog op gewoond worden, maar het gebruiksdoel was nooit wonen. De "Onderneming" is een schip dat er ongeveer uitziet als een vrachtschip uit het verleden. Maar een historisch vrachtschip is het evenmin, omdat door de totale verbouwing alle herinneringen aan die gewezen functie verdwenen zijn. Alleen het casco herinnert aan het vroegere vrachtvervoer. Daarom heeft het schip slechts het predicaat historisch casco. De voorzieningenrechter vond de definitie historisch woonschip ook niets en vermeldde in het proces-verbaal van 28 september 2011 dat verweerder (= gemeente Haarlem)



moet nagaan of ontheffingverlening op grond van artikel 8, derde lid, van de Woonschepenverordening in dit geval juist is en dat de gemeente de vraag zal moeten beantwoorden wat onder "historisch woonschip" in de zin van de Woonschepenverordening 2005 dient te worden verstaan.

In het Collegebesluit staat dat een externe specialist een redengevende omschrijving over het schip heeft opgesteld. Het betreft hier "Cultuurwerk" van Max Popma erfgoedprojecten. In de inleiding van zijn rapport staat : **"Het gaat om een conceptrapport; na bespreking met opdrachtgever kunnen rapport en advies in definitieve vorm overhandigd worden"**. Hieruit blijkt duidelijk dat er **geen sprake is geweest van een onafhankelijk onderzoek, terwijl de Monumentenverordening dat vereist**. In overleg met de opdrachtgever is besloten om voor dit advies het "format" te hanteren dat eerder is gebruikt bij de plaatsing van twee historische schepen op de gemeentelijke monumentenlijst in de jaren 1990. Gegevens zijn onder andere verzameld op basis van een interview met de eigenaar. Ook deze zaken hebben niets te maken met onafhankelijkheid.

In de inleiding van het rapport staat dat voor de gemeente het schip niet zélf op Haarlem gevaren hoeft te hebben. **Maar in de monumentenverordening staat in de Artikelgewijze toelichting dat historische woonschepen "een sterke relatie met het verhaal van Haarlem moeten hebben."**

In het Collegebesluit staat: "Alle betrokken belangen zijn bij de voorbereiding van de besluitvorming voor de aanwijzing meegewogen." Burgers kunnen nu pas door middel van zienswijzen hun belangen naar voren brengen. Bij de voorbereiding zijn zij niet betrokken. Ook de Wijkraad en de Stichting tot behoud Groene Zoom zijn er niet bij betrokken geweest.

Voorts staat in het Collegebesluit: "De ARK (= Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit) heeft op 5 juli 2011 positief geadviseerd over plaatsing van het woonschip op de gemeentelijke monumentenlijst." Dat is maar gedeeltelijk waar, want de commissie wilde wel nog nader geïnformeerd worden over de betekenis van de c-status. De ARK is op het gebied van historische schepen niet deskundig. De bij de commissie betrokken architectuurhistoricus had toch moeten weten dat het over de term historisch casco gaat.

In de brief van Afdeling Omgevingsvergunning van 29 september 2011 aan F.Schreuders staat dat indien er aanleiding toe is, de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit over de ingediende zienswijzen om advies zal worden gevraagd. Hier gaat het dus om de slager die zijn eigen vlees keurt.

In de concept- Beschikking Aanwijzing beschermd gemeentelijk monument van de Afdeling Omgevingsvergunning, nr. VVH/OV/2011-276318 staat op blz.2: "Misschien ten overvloede maak ik u er op attent dat ook het interieur van het object onder de bescherming valt." Maar aan het interieur valt niets historisch te beleven, want alles is aangebracht na 1988.

Het rapport van Cultuurwerk van Max Popma erfgoedprojecten : Onderzoek cultuurhistorische waarde luxe motor "Onderneming" laat zien dat het schip bezocht is, dat er een interview met de eigenaar is geweest, dat gegevens van de FONV en de LVBHB zijn gebruikt en dat er gegoogled is(deskresearch). Het schip is bezocht, maar niet door een beoordelingscommissie van genoemde organisaties. Het noemen van de organisaties alleen geeft het schip nog geen "keurmerk".

De inschrijving onder nummer 11778 in het Bestand Historische Schepen maakt weinig indruk, omdat inschrijving door de eigenaar zelf gedaan kan worden en omdat de BHS minder strenge eisen stelt.



Opvallend is dat in de beschrijving van het schip bij de BHS een lengtemaat van 25 m. staat, terwijl bij de gemeente en in het rapport van Cultuurwerk een lengte van 24.06 m. is vermeld. Het rapport maakt duidelijk dat het begrip historisch nauwelijks van toepassing is. Enkele citaten: "Veel plaatwerk boven de waterlijn en van de opbouw was flinterdun. Sommige klinknagels waren losgesprongen. De motor liep, maar diende geheel gereviseerd te worden.Klinknagels zijn hier en daar vervangen door laswerk. Het voormalige ruim is ingericht met woon- en slaapvertrekken en een badkamer. In de den en in de luikenkap zijn ramen aangebracht.Er is een nieuwe stuurhut geplaatst en er werd uit praktische overwegingen een zogenaamde "Theehut" aan gebouwd,De roef is geheel verbouwd tot eigentijdse woonkeuken." Dit betekent dat het behalen van de B-status nooit meer mogelijk zal zijn.

In de Redengevende omschrijving stelt het rapport dat de "Onderneming" representatief is voor een scheepstype dat op Haarlem gevaren heeft en dat lange tijd beeldbepalend is geweest op de Haarlemse wateren. Dit betekent natuurlijk niet dat het schip daarmee ineens typisch Haarlems is. In het hele land varen zulke schepen. Het rapport noemt het schip zeldzaam in de Haarlemse context. Dit is een uiterst zwakke poging het schip een relatie met Haarlem te geven. De "Onderneming" heeft met Haarlem niets te maken. Het schip voer op de Zeeuwse en Zuidhollandse wateren, had geen beurtvaart op Haarlem. **De "Onderneming" voldoet dus niet aan de Monumentenverordening, Artikel 1, sub c ...uitzondering voor historische woonschepen – wanneer zij een sterke relatie hebben met het verhaal van Haarlem.** Het schip is niet een cultuurhistorisch waardevol object van het Haarlems erfgoed.

Het rapport noemt de ligging aan het Jaagpad historisch verantwoord. Maar dat standpunt deugt niet. Immers het jaagpad is nu juist de plaats waar eeuwenlang zeilschepen en trekschuiten werden gejaagd, voortgetrokken. Daarom past de "Dageraad" als historisch zeilschip goed aan het Jaagpad. Het is daar ook nog de enige plek waar het cultuurhistorisch aspect van het jaagpad nog beleefd kan worden, juist omdat er geen woonschepen of arken naast liggen. Het cultuurhistorisch belang van het jaagpad wordt door de "Onderneming" aangetast. De gemeente Haarlem kan beter niet de "Onderneming", maar het Jaagpad bestempelen als Haarlems erfgoed, maar helaas is het overgrote deel ervan verbroddeld. Het uitzicht op het Spaarne is door de aaneenrijging van woonboten bijna geheel verdwenen. **Koester het laatste stukje jaagpad dan tenminste nog.** Het staat nota bene in de doelstelling van het bestemmingsplan: het zoveel mogelijk open en toegankelijk maken en houden van de Spaarne -oever.

Op de site van Haarlem staat bij de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK), voorheen Welstandscommissie onder het kopje Toetsing en beoordeling: "Uit de welstandsnota blijkt dat plannen niet alleen op zichzelf worden beoordeeld, maar vooral ook in samenhang met de omgeving...." Er moet dus niet alleen gekeken worden naar de "Onderneming" op zichzelf, maar ook naar de relatie met de omgeving. Er is elders al eerder betoogd dat de "Onderneming" beter past in de binnenstad aan een kade of in een haven, maar niet in een koeienland. De schoonheid van de "Dageraad" in de natuurlijke omgeving en ruimte, verwijzend naar de historie – gejaagd worden -, wordt door de "Onderneming" in ernstige mate aangetast.

Het rapport stelt dat de "Onderneming" de kenmerken van een zekere luxe weerspiegelt als het om de grootte van woonruimte gaat. **Vreemd**, want "Het oorspronkelijke ruim is geheel ingericht als woonruimte, de roef is verbouwd tot keuken." Het heeft niets meer met het verleden te maken.

Cultuurwerk heeft gebruik gemaakt van cijfermateriaal van BHS, LVBHB en FONV, maar dat wil niet zeggen dat deze organisaties zich actief met de “Onderneming” hebben bezig gehouden.

De eigenaar, dhr. Schreuders heeft in zijn correspondentie met de gemeente herhaaldelijk de term varende monument, of varende monumenten gebruikt, of geciteerd uit een mededeling van de wethouder. Zo staat in een brief van 5 januari 2011 aan de heer C.Kulk, hoofd Havendienst: **“De verantwoordelijke wethouder in het vorige college heeft, naar aanleiding van een mogelijke legalisering van het schip Onderneming, met zoveel woorden gezegd, “dat behoud van dit soort bewoonde varende monumenten binnen de Gemeente Haarlem mogelijk moet zijn”.**

Bij de door dhr. Schreuders ingediende zienswijze van januari 2008 schrijft hij nog: "Op verzoek van de gemeente heb ik in een reeds eerder door mij aan relevante gemeentelijke afdelingen aangereikte notitie (*"Ligplaats bewoonde varende monument(en)"*, januari 2008) aangegeven waar mijns inziens in het genoemde bestemmingsplangebied ruimte kan zijn voor ligplaats voor een tweede varend monument c.q. de "Onderneming".



In die notitie staat: "Een exercitie ter voorbereiding van een mogelijk voornemen van de gemeente Haarlem bepaalde varende monumenten te faciliteren en in het bijzonder de luxemotor "Onderneming"

Een definitie: Varende monumenten zijn varend erfgoed; schepen van weleer, varend in het heden, goed herkenbaar, gekoesterd door eigenaren, musea of stichtingen en deeluitmakend van het mobiel/varend erfgoed". Vervolgens worden kenmerken van het schip opgesomd. Het schip lijkt regelmatig te groeien of te krimpen, want nu is weer een lengtemaat opgegeven van 24,50 m.

Als je nu maar vaak genoeg beweert dat je schip een varend monument is, wordt het uiteindelijk misschien nog waar ook. **Maar de "Onderneming" is beslist geen varend monument.** Er is misbruik gemaakt van de terminologie varend monument. De term Varend Monument is beschermd, want geregistreerd bij het Benelux Merkenbureau.

De kwalificatie varend monument is namelijk uitsluitend voorbehouden aan historische schepen die van binnen en van buiten nog geheel origineel zijn. Als zij na zorgvuldige beoordeling aan alle strenge voorwaarden voldoen, krijgen ze een onderscheidingswimpel en een blauwe pas als bewijs. Zij hebben dan de status-A. Dit is door de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen zo bepaald. Wanneer een historisch schip nog niet aan alle eisen voldoet, maar gerestaureerd wordt en daardoor misschien in de toekomst nog gelijk kan worden aan het origineel, krijgt het de status-B.

De "Onderneming" herinnert alleen aan de buitenkant nog enigszins aan het verleden en heeft daarom slechts de status-C.

Al met al moet gesteld worden dat de "Onderneming" niet de aanwijzing gemeentelijk monument verdient. Het heeft met Haarlem niets te maken, laat staan dat het een sterke relatie met het verhaal van Haarlem zou hebben. Het is te ingrijpend gewijzigd, zelfs aan de buitenkant door de bouw van de zgn. theehut, vervanging van het stuurhuis en door het aanbrengen van ramen. Het past niet in de omgeving. Ook door de presentatie in de omgeving met alle storende elementen kan de "Onderneming" het predicaat gemeentelijk monument niet verdienen.

De Monumentenverordening stelt dat een gemeentelijk monument behoudenswaardig moet zijn en dat het een relatie met Haarlem moet hebben. Dat is voor velerlei uitleg vatbaar, maar het zijn geen bruikbare criteria om een boot op te beoordelen. Zie in dit verband ook de uitspraak van de voorzieningenrechter.

M.A. van Bruggen, voorzitter

G.Nol, bestuurslid

Bijlagen: foto "Dageraad" met juist gebruik van de oever

foto "Onderneming" met onjuist gebruik van de oever

