

Maritiem-industriële erfgoedensembles

Martine van Lier, Erfgoedadviseur ErfgoedWerf en Erfgoedkwartiermakers

Hoe bijzonder Nederland – land van water en schepen - eigenlijk is als maritiem land, realiseren veel mensen zich niet. We zien het als vanzelfsprekend. Maar dat is het niet. Daar is heel veel inzet, kennis en ervaring voor nodig, die in eeuwen is opgebouwd. Erfgoedadviseur Martine van Lier pleit in haar essay voor de Erfgoeddag voor een (her) waardering van het maritiem erfgoed in Zuid-Holland.



Nederland is al eeuwenlang een maritiem transportland, zowel op zee als op binnenwater. Het Europese statistiekbureau Eurostat bevestigde onlangs nog dat meer dan de helft van de totale Europese binnenvaartvloot vaart onder Nederlandse vlag. Daarmee blijft Nederland veruit het belangrijkste binnenvaartland van Europa.

Zuid-Holland is Nederlands maritieme provincie bij uitstek. Dat komt door de geografische ligging aan tal van belangrijke rivieren: Rijn, Oude Maas, Nieuwe Maas, Waal, Lek, Noord, Drecht, Merwede, Beneden Merwede, Linge, Oude Rijn en Hollandsche IJssel, die in de delta van Zuid-Holland uitmonden in de Noordzee. Met Rotterdam als veruit de grootste havenstad van Europa is Nederland via het binnenwater verbonden met het Europese achterland en via zee met de hele wereld. Als Maritieme Topregio is Zuid-Holland het grootste maritieme knooppunt van Europa. Hier meren jaarlijks 30.000 zeeschepen en 110.000 binnenvaartschepen aan; dat is 82 zeeschepen en 301 binnenvaartschepen om te laden en te lossen per dag. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Zuid-Holland een van de dichtstbevolkte en meest geïndustrialiseerde gebiedenter wereld is.


Als Maritieme Topregio is
Zuid-Holland het grootste maritieme
knooppunt van Europa

De haven van Rotterdam heeft een sterke maritieme traditie en een meer dan 400 jaar lange historie van maritieme innovatie. Denk bijvoorbeeld aan de sleepvaart, de berging en het baggerbedrijf, maar ook aan de ontwikkeling van het goederenvervoer, eerst via stukgoed en bulkgoederen en vervolgens via de containervaart. Denk ook aan de ontwikkeling van de aanleg van olie- en gasplatforms naar de aanleg

van windmolenparken, offshore constructies en kunstmatige eilanden. Met de verandering van het klimaat wordt ook de wereldwijde inzet van onze kennis van watermanagement steeds belangrijker.

Nog altijd is de sterke maritieme traditie en lange historie met maritieme innovaties zichtbaar in Zuid-Holland. Neem bijvoorbeeld de RDM Campus op Heijplaat, waar vroeger de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij gevestigd was. Die is nu herbestemd tot een leerwerkplek voor het Techniek College en innovatieve bedrijven. Of neem de Sleepboothaven in Maassluis, waar het wereldwijd vermaarde bedrijf Smit Internationale gevestigd was. Daar wordt nu Loods M ontwikkeld, een integraal concept waar musea, onderwijs en bedrijven gekoppeld zullen worden om schepen, havenpanden en het stadscentrum te verduurzamen. We zien hernieuwde belangstelling voor *slow tourism* met nieuwgebouwde houten trekschuiten, die door paarden op jaagpaden over de trekvaarten getrokken worden. Een enorme innovatie was destijds de graanelevator, waarvan het laatste exemplaar behouden wordt door het Maritiem Museum Rotterdam en het Museum aan de Stroom in Antwerpen. Gelukkig biedt België wel subsidie voor de instandhouding van deze unieke graanelevator, iets wat Nederland helaas nog steeds niet biedt aan roerende monumenten.

Deze voorbeelden van maritieme industriële erfgoedensembles tonen de maritieme vernieuwingen van toen en inspireren daarmee de inzet



Nog altijd is de sterke maritieme traditie en lange historie met maritieme innovaties zichtbaar in Zuid-Holland

voor nieuwe maritieme innovaties. Zij hebben de samenleving dus veel te bieden. Denk aan:

- ▶ Een aantrekkelijke leefomgeving - havens met mooie schepen
- ▶ Avontuurlijke ontdekkingsstochten - kinderen beleven de scheepvaart
- ▶ Duurzame innovaties – zeilen bijplaatsen op zeeschepen beperkt de CO₂-uitstoot
- ▶ Behoud van maritieme ambachten – ijzer smeden, zeilen naaien, houtbewerken
- ▶ Bouwen aan perspectief en optimisme – waterbeheer en klimaatadaptatie
- ▶ Gezondheid en sportiviteit – recreëren, sporten en bewegen op het water
- ▶ Recreatie en toerisme – waterrecreatie in de eigen omgeving, rondvaarten, sail-evenementen
- ▶ Transport via water – de campagne 'hier varen 500 vrachtauto's'
- ▶ Spreiding personenvervoer – pontjes, veerdiensten en de waterbus
- ▶ Stadsmarketing – rondvaart is het meest geboekte uitje in Amsterdam
- ▶ Promotie – Sail Amsterdam is het grootste evenement van Nederland
- ▶ Woningen – tienduizenden mensen wonen op schepen en arken, een voorbeeld voor drijvende woonwijken
- ▶ Economie – de maritieme sector draagt voor 4,3% direct en 6,6% indirect bij aan het bruto binnenlands product; een deel daarvan komt voor rekening van maritiem erfgoed: historische salonvaartuigen en rondvaartboten, de bruine vloot, historische havens, maritieme musea, historische scheepswerven en ambachtelijke werkplaatsen. De opbrengst is aanzienlijk, maar nog niet berekend.

Nu steeds duidelijker wordt wat een belangrijke rol de maritieme sector speelt en hoe veelzijdig de invloed van maritieme erfgoedensembles is op de kwaliteit van onze leefomgeving, rijst de vraag waarom de maritieme sector als geheel en de maritieme erfgoedsector in het bijzonder



En juist hier kan de provincie Zuid-Holland een eminente rol vervullen: het aanjagen van verbinding en samenwerking tussen gemeenten, erfgoedorganisaties, onderwijs en bedrijven. De erfgoedlijnen Historisch Haringvliet, de Trekvaarten en de Waterdriehoek bieden hiervoor goede aanknopingspunten. Dankzij deze erfgoedlijnen zijn al enkele mooie maritieme projecten ontstaan, zoals het bijzonder transport van een eikenboom met paard en schuit naar de scheepstimmerwerf Klaas Hennepoel waarover de film *Van Boom tot Boeijer* is gemaakt, of het vaararrangement tussen het Binnenvaartmuseum en het Baggermuseum. Ook zijn de eerste stappen inmiddels gezet om het maritiem-industriële erfgoed langs de lijn Hoek van Holland tot en met Gorinchem meer aandacht te geven met een aantal voorstudies in opdracht van de provincie¹.

vaak zo'n moeite heeft om draagvlak te krijgen voor nieuwe projecten. Waarom heeft deze belangrijke sector het zo moeilijk?

- ▶ De verhalen van het maritiem erfgoed zijn bij het grote publiek nog te onbekend.
- ▶ Als roerend erfgoed kent het varende erfgoed, in tegenstelling tot monumenten op de wal, geen wettelijke bescherming en nauwelijks financiële ondersteuning.
- ▶ Het maritiem erfgoed is mede daardoor vooral afhankelijk van de inzet van particuliere eigenaren en erfgoedvrijwilligers. Deze inzet is waardevol en onbetaalbaar, maar kent wel grenzen aan spankracht en organisatievermogen.

Op lokale schaal worden hier en daar wel maritieme erfgoedensembles behouden en gepresenteerd, maar verbinding met overheden en andere erfgoedorganisaties en samenwerking met onderwijs en bedrijfsleven blijft moeilijk te organiseren voor vrijwilligers die het al zwaar genoeg hebben met hun eigen project.

Tijdens de bestuurlijke bijeenkomst van de provincie Zuid-Holland eind 2022 kondigde toenmalig gedeputeerde De Zoete voor cultureel erfgoed aan dat zij het maritiem-industrieel erfgoed nu echt meer aandacht wil geven. Als eerste stappen daartoe gaf zij de opdracht aan het Erfgoedhuis Zuid-Holland om een wikipagina² over maritiem-industrieel erfgoed te ontwikkelen en aan de TU Delft om het maritiem-industrieel erfgoed in de Waterdriehoek en de ontwikkelpotentie daarvan nader te onderzoeken. Daarbij wordt vooral gekeken naar de biografie van het landschap en het architectonisch herontwerp, maar merkwaardig genoeg niet naar de erfgoedschepen, zonder welke de maritieme industrie niet had bestaan. De provincie is dus op de goede weg, maar de aanpak is nog wat voorzichtig, nog niet echt integraal en vooral gericht op inventarisaties en studies.

¹ 'Inventarisatie van en advies over de ontwikkelingsmogelijkheden van watergebonden industrieel erfgoed in de erfgoedlijnen Waterdriehoek en Trekvaarten', uitgevoerd door Natuurlijke Zaken in 2018

'Verkenning erfgoedlijn ijzeren eeuw; Maritieme industrie van Hoek van Holland tot en met Gorinchem', uitgevoerd door Arcadis in 2019

'Verkenning netwerk industriecultuur Rotterdamdelta 2.0', uitgevoerd door Arcadis in 2022

² geschiedenisvanzuidholland.nl/maritiem-industrieel-erfgoed

Het moet nu toch echt gezegd worden: de tijd begint te dringen. Willen we erin slagen om maritiem-industriële erfgoedensembles te behouden en als samenhangend verhaal te presenteren, dan moet er echt een flink tandwielletje bij. Er staan lege havenloodsen te verpieteren, er zijn scheepswerven en werkplaatsen die nauwelijks hun hoofd boven water kunnen houden, historische schepen verdwijnen naar het buitenland omdat er in Nederland geen financiering voor te krijgen is, of ze worden bij gebrek aan beleid en regelgeving die de cultuurhistorische waarde beschermt, verbouwd tot drijvende doorzonwoningen. Als we het tij niet op tijd keren, gaat dit maritiem-industriële erfgoed verloren, tegelijk met de verhalen die mensen boeien en samen met de mogelijkheden om mensen te inspireren en om maritieme innovatie aan te jagen.

Het is nodig dat het maritiem-industrieel erfgoed de wind in de zeilen krijgt. Benut de kansen die er liggen, voordat het te laat is. De locaties zijn in kaart gebracht, de initiatieven zijn bekend, de koplopers en kartrekkers staan klaar, de projectplannen zijn geschreven, het onderwijs en het bedrijfsleven willen meedoen. Denk aan de Koningin Wilhelminahaven in Vlaardingen met zijn haringpakhuizen en brede kades, aan de Stadswerven in Dordrecht met het Binnenvaartmuseum en Leefwerf de Biesbosch (waar al jaren de monumentale Biesboschhal leeg staat te wachten - waarom zou daar niet een innovatief internationaal water- en binnenvaartcentrum ontwikkeld kunnen worden?), aan het RDM-terrein op Heijplaat, aan het Maritiem District in Rotterdam met de Stadswerf Koningspoort en de grootste erfgoedhaven van Nederland, aan Zwijndrecht en Sliedrecht met hun scheepswerven en het Baggermuseum. Denk ook aan de Sleepboothaven van Maassluis en Loods M, die als verduurzamings- en innovatielab mogelijk gemaakt is door een forse financiële bijdrage van het Programma Erfgoed Deal en steun van de gemeente.



De tijd begint te dringen

Door regie te nemen en ambitie te tonen zou de provincie hier een belangrijke katalyserende rol kunnen spelen. Hoe? Door enerzijds te sturen op een inhoudelijk sterke aanpak, in lijn met de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's). Dan kunnen maritiem-industriële erfgoedensembles bijdragen aan integrale doelen in het kader van de grote maatschappelijke opgaven: verduurzaming, klimaatadaptatie, duurzame recreatie, doorgeven van kennis en inzetten op innovatie. En anderzijds door te sturen op een organisatorisch sterke aanpak, zodat projecten kunnen slagen. Dat kan door verbinding en samenwerking aan te jagen tussen gemeenten, erfgoedorganisaties en vrijwilligers, bedrijven en onderwijs. Belangrijk is te zorgen dat de graanelevator niet voorgoed naar België vertrekt, dat de haringpakhuizen in Vlaardingen op tijd herbestemd worden, dat de Biesboschhal een nieuwe functie krijgt en dat al deze erfgoedensembles met elkaar verbonden worden via vaarverbindingen, zoals past bij de waterrijke maritieme industriecultuur van Zuid-Holland.

Het zou van moed en inzicht getuigen om deze koplopers en kartrekkers en hun aanpak ruimte en vertrouwen te geven en hen te steunen met menskracht, tijd, geld en fysieke ruimte.