

Rapport belemmerende regelgeving mobiel erfgoed

Inleiding.

In de Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg heeft de minister van OC&W aangekondigd een onderzoek te laten doen naar de beperkingen in de sectorale wet- en regelgeving voor de instandhouding en herstel van mobiel erfgoed. Op dit moment is er geen aparte wettelijke regeling voor de bescherming van mobiel erfgoed. De Monumentenwet strekt zich alleen uit tot onroerende zaken. Mobiel erfgoed zijn per definitie roerende zaken omdat ze niet duurzaam met de grond of via een gebouw met de grond zijn verenigd.

De door het ministerie van OC&W voorgelegde onderzoeksvraag is.

Hoe is de stand van zaken omtrent beperkingen voor het gebruik van mobiel erfgoed door sectorale wet- en regelgeving?

Bij deze hoofdvraag horen de volgende subvragen:

- Met welke wet- en regelgeving (bijvoorbeeld milieueisen, Arbo-wetgeving, veiligheidsvoorschrift en Europese richtlijnen) heeft mobiel erfgoed te maken?
- Welke beperkingen worden hierdoor opgelegd aan het mobiel erfgoed? Bijvoorbeeld als het gaat om onderhoud, restauratie of het mobiel (varend, vliegend, rijdend) houden?
- Zijn er in de genoemde regelgeving ontheffingen mogelijk voor de geconstateerde beperkingen? En welke acties moeten daarvoor genomen worden?
- Kan een register waardevol erfgoed een positieve rol spelen bij het verkrijgen van vrijstellingen?
- Zijn historische woonboten te definiëren als mobiel erfgoed of als onroerend erfgoed?

Het onderzoek heeft zich dan ook beperkt tot de voorliggende vragen.

Omdat alles dat niet onroerend is, volgens de wet een roerende zaak is moet er voor dit onderzoek een grens worden getrokken voor wat valt onder de term Mobiel erfgoed. Om deze reden kan ook niet worden uitgegaan van roerend erfgoed want daar zouden teveel zaken onder vallen. Voor dit onderzoek is aansluiting gezocht bij de Australische , 'Protection of Movable Cultural Heritage Regulation (Statutory rules 1988, no. 194) en dan in het bijzonder bij onderdeel VI inzake objecten van toegepaste wetenschap of technologie. Onder deze categorie worden in Australië onder andere luchtvaartuigen, objecten voor wegtransport, objecten voor watertransport , objecten voor railtransport en landbouwmachines beschermd voor zover zij van historisch belang zijn. Dit onderzoek richt zich op die categorieën met daarbij de woonschepen die van historisch belang kunnen zijn.

In Vlaanderen heeft de wetgever er voor gekozen om met het decreet van 23 mei 2008 houdende de ontwikkeling, de organisatie en de subsidiëring van het Vlaams cultureel-erfgoedbeleid. Een aparte regeling te treffen voor mobiel erfgoed. Dit wordt gelijkgesteld met het onroerende erfgoed. Het decreet kent geen specifieke indeling van het mobiel erfgoed. Alles dat roerend is kan er onder vallen. Daarnaast kent Vlaanderen het decreet houdende bescherming van het roerend cultureel erfgoed van uitzonderlijk belang. Dit decreet maakt het mogelijk om een lijst te maken van roerende

culturele topstukken die van zeer groot belang zijn voor de Vlaamse gemeenschap. De bijbehorende topstukkenlijst bevat vooral veel museumstukken en geen mobiel erfgoed. Tot slot kent Vlaanderen het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed. Dit decreet regelt de bescherming van alles dat vaart of drijft en waarvan het behoud van algemeen belang is. Opvallend is dat volgens de Vlaamse regelgeving schepen gelijkstelt worden met onroerende zaken.

In Nederland kennen wij nu nog geen wettelijke regeling voor mobiel erfgoed. Om deze reden is er ook geen definitie van mobiel erfgoed. Wetgeving uit het buitenland zoals hierboven al aangehaald zou een goed uitgangspunt zijn om wel tot een definitie te komen en deze ook vast te leggen. Het beperken van wat onder mobiel erfgoed valt op basis van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is vanuit juridisch oogpunt nu nog niet mogelijk. Hiervoor zal eerst een wettelijke basis voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed moeten worden gecreëerd met objectieve selectiecriteria. Gevolg van het ontbreken van een wettelijke basis voor mobiel erfgoed is dat bij huidige en toekomstige regelgeving op een enkele uitzondering na, geen rekening wordt gehouden met mobiel erfgoed. Dit heeft tot gevolg dat er een lange lijst aan knelpunten is ontstaan, bij het in stand houden en operationeel houden van mobiel erfgoed, die steeds groter wordt.

In dit rapport zullen per type mobiel erfgoed de specifieke belemmeringen uit de wetgeving worden behandeld. Omdat de milieuregels en de arboregels voor alle typen mobiel erfgoed dezelfde belemmeringen veroorzaken worden deze regels apart behandeld. Daarbij is ook gekozen voor een sectorale benadering van de knelpunten omdat deze ook alleen maar per ministerie kunnen worden opgelost. Een integrale benadering van knelpunten is gelet op de belangen die de diverse ministeries onder andere via hun regelgeving behartigen niet mogelijk. Ook voor de regels omtrent de onroerende monumenten zoals opgenomen in de Monumentenwet, geldt dat deze wet knelpunten die buiten het bereik van het verantwoordelijke ministerie van OC&W liggen niet integraal oplost.

Voor het onderzoek zijn gesprekken gevoerd met de volgende personen:

Nederlandse Federatie Historische Luchtvaart (NFHL):

De heer H. Haas

De heer C. Soeteman

Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC):

De heer B. Pronk

De heer T. Bresters

Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN):

De heer J. Nieweg (directeur van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik)

De heer R. Schuddeboom (tevens FONV en directeur van het Havenmuseum Rotterdam)

Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV):

Mevrouw J. Bos (schriftelijke reactie)

Vereniging voor Beroepschartervaart / BBZ:

De heer J. Baalbergen

Register Holland:

De heer P. Fokkens

De heer H. Boland (vice president van de Internationale vereniging European Maritime Heritage (EMH))

Landelijke woonboten organisatie (LWO):

De heer F. Bos

De heer E. Blaauw

Extern advies

Mevrouw M. de Wit (Zelfstandig advocate artt. kunst en recht)

1. Woonboten en de ruimtelijke wetgeving.

Omdat woonboten onderdeel uitmaken van dit onderzoek is het van belang om vast te stellen of sommige woonboten niet vallen onder de Monumentenwet omdat zij onroerend zouden zijn. Daarbij kom ik bij de eerste onderzoeksvraag.

Onderzoeksvraag 1.) Zijn historische woonboten te definiëren als mobiel erfgoed of als onroerend goed?

Over de vraag of een woonboot roerend of onroerend is zijn vele artikelen geschreven en uitspraken gedaan door rechters. De discussie spitst zich niet zozeer toe op echte oude schepen die worden bewoond maar meer op de woonarken en het fenomeen van de drijvende waterwoning. Het criterium om vast te stellen of een zaak onroerend is volgt uit artikel 3.3 Burgerlijk Wetboek. " Onroerend zijn de grond, alsmede de gebouwen en de werken die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken". Omdat woonboten drijven boven de grond en slechts zeer beperkt vastzitten aan de grond van de wal is het uitgangspunt dat een woonboot roerend is. Echter in Van Dijk-Barkmeijer/Duijnste- Van Imhoff/Verbeek/Schep, 'Waterwoningen in IJburg: tussen wal en schip? , Bouwrecht 2007/28, p. 111 wordt betoogd dat woonboten en met name drijvende woningen wel degelijk onroerend kunnen zijn. Mogelijk ingegeven door dit artikel heeft het Gerechtshof Arnhem bij uitspraak van 15 oktober 2007 bepaalt dat woonboten onder omstandigheden een onroerende zaak zijn. Bij uitspraak van 15 januari 2010 heeft de Hoge Raad dit oordeel verworpen en vastgesteld dat een woonboot een schip is in de zin van artikel 8.1 Burgerlijk Wetboek en dus per definitie een roerende zaak. Dit is slechts anders indien de verbinding met de oever zodanig duurzaam is dat er sprake is van verbondenheid met de grond. Hiervoor is onvoldoende dat er een verbinding is via leidingen, kabel en buizen. Ook is onvoldoende dat de woonboot aan palen is verankerd met beugels. Feitelijk is alles dat drijft en verplaatsbaar is ook al is het verbonden met de grond een schip en dus een roerende zaak.

Gelet op het voorgaande moet worden vastgesteld dat woonboten altijd roerende zaken zijn die niet vallen onder de Monumentenwet. Drijvende woningen die zeer duurzaam met de wal zijn verankerd en niet los kunnen worden gemaakt van de wal zijn mogelijk wel onroerend, maar hiervan zijn geen voorbeelden aanwezig in Nederland.

Onderzoeksvraag 2.) Wat zijn de beschermingsmogelijkheden in de Wro voor woonboten?

Woonboten zijn wel zaken die vallen onder de ruimtelijke regels zoals bestemmingsplannen. Hierdoor is de vraag of de Wet ruimtelijke ordening (Wro) mogelijkheden biedt om historische woonboten via het bestemmingsplan te beschermen. Daarbij moet meteen worden opgemerkt dat woonboten nooit worden gezien als een bouwwerk in de zin van de Woningwet, waardoor veel gemeenten aparte regels hebben opgesteld voor het (ver) bouwen en onderhouden van woonboten. Daarnaast zijn er vaak gemeentelijke verordeningen opgesteld met regels over ligplaatsen voor woonboten en gelden de huisvestingsverordeningen.

Het grootste gevaar voor historische woonboten zijn volgens het ministerie van VROM, sloop, slecht onderhoud, zinken door lekkage ,botsingen met pleziervaartuigen of schepen , het droogvallen van het water, hoogwater en ijsgang. In de praktijk blijkt dat eigenlijk alleen lekkage van leidingen een veelvoorkomende reden is dat woonboten zinken.

In de Wro is geen directe beperking opgenomen van onderwerpen die kunnen worden opgenomen in een bestemmingsplan. Ruimtelijk relevante zaken kunnen worden geregeld in een bestemmingsplan dus ook de ligging van historische woonboten en de daarbij behorende voorzieningen. Zo kan in een bestemmingsplan worden opgenomen dat een bepaalde ligplaats alleen bedoeld is voor een historische woonboot. Hiermee wordt voorkomen dat op die locatie een historisch relevante woonboot wordt vervangen door een moderne woonboot. Wel kan de historische woonboot dan nog steeds worden vervangen door een andere historische woonboot. Sommige gemeenten leggen in hun bestemmingsplannen zelfs vast welke woonboot op een bepaalde plek mag liggen. Bij gebrek aan rechterlijke uitspraken is het tot nu toe onduidelijk of dit ook toelaatbaar is.

Daarnaast kunnen voorzieningen worden opgenomen in het bestemmingsplan die bescherming bieden tegen aanvaringen met plezierboten en schepen. Ook kunnen bepalingen ten aanzien van het waterpeil worden opgenomen ter voorkoming van fluctuaties in het waterpeil die schade kunnen veroorzaken aan een woonboot.

Het is dus tot op zeker hoogte mogelijk om historische woonboten via de Wro in een bestemmingsplan te beschermen. Het nadeel hiervan is dat de Wro ook de mogelijkheid geeft om vrij eenvoudig een bestemming weer te wijzigen. Het wijzigen van een bestemming is niet meer eenvoudig zodra het gaat om een monument in de zin van de Monumentenwet. De wijziging kan dan alleen plaatsvinden na een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor het monument. Omdat woonboten op dit moment geen onderdeel uitmaken van de Monumentenwet, genieten historische woonboten niet deze uitgebreide bescherming.

Onderzoeksvraag 3.) Met welke knelpunten hebben historische woonboten te maken?

Een belangrijk knelpunt voor historische woonboten is te vinden in het Besluit lozing afvalwater huishoudens. Op grond van dit besluit zijn gemeenten verplicht om woonboten aan te sluiten op de gemeentelijke riolering. Dit gaat gepaard met hoge kosten voor zowel de gemeente als de eigenaar. Deels komen deze kosten in aanmerking voor een subsidie. Voor historische woonboten blijkt het soms onmogelijk om de voorzieningen aan te brengen voor een rioolaansluiting, zonder het historische karakter van de woonboot aan te tasten. Soms is het mogelijk om dan te werken met een gelijkwaardige oplossing in de vorm van een IBA (afvalwater zuiveringsinstallatie). Dit is echter niet altijd mogelijk zodat het voor een beperkte categorie historische woonschepen van belang kan zijn om een ontheffingsregeling te maken. Dit moet gezien de beperkte gevolgen daarvan ook mogelijk zijn. Probleem hierbij is dat de samenloop met regelgeving over schepen ertoe kan leiden dat een woonboot een dubbele installatie moet hebben, een aansluiting op het riool en tank aan boord voordat er mag worden gevaren vanwege de Wet pleziervaartuigen.

In schepen is in het verleden op grote schaal asbest toegepast en dus komt er ook asbest voor in woonschepen. Op grond van het productbesluit asbest is het in Nederland verboden om asbest op voorraad te hebben, te bewerken of te verwerken. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om de in schepen aanwezige asbest te vervangen voor nieuwe asbestonderdelen. Voor woonschepen levert dit in de praktijk echter geen problemen op anders dan de kosten van het verwijderen van asbest.

Indien er wordt gevaren met een woonschip dan gelden dezelfde regels als voor de reguliere en pleziervaart. Dit betekent dat afhankelijk van het formaat van het woonschip de Wet pleziervaartuigen en de Binnenvaartwet van toepassing zijn.

In december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. Deze wet regelt onder andere het beheer van het water in Nederland. Veel woonboten zijn gelegen in een door Rijkswaterstaat of het waterschap beheerd waterstaatswerk. In het kader van het waterbeheer en het gebruik van het water kan Rijkswaterstaat op grond van de Waterwet regels geven voor woonboten. In de praktijk leidt dit nog wel is tot problemen voor woonboot bezitters. Dit komt vooral voort uit de manier waarop vanuit de waterbeheerders wordt omgegaan met woonboten en niet zo zeer vanuit de Waterwet zelf. Rijkswaterstaat stelt bovendien de Beleidsregel grote rivieren op waarin het beheer van deze rivieren wordt geregeld. Van belang is dat historische woonboten ook een plaats krijgen in deze beleidsregel.

2. Met welke regelgeving heeft mobiel erfgoed te maken?

De regelgeving waarmee mobiel erfgoed krijgt te maken verschilt per type erfgoed en het soort eigenaar. Particuliere eigenaren die als hobby mobiel erfgoed onderhouden hebben met name op het gebied van milieu- en arboregelgeving met minder belemmeringen te maken dan professionele organisaties. Per type erfgoed zal worden ingegaan op de bestaande regelgeving waarmee men te maken krijgt. Omdat de arboregelgeving en milieuregels voor inrichtingen, voor alle hier beschreven typen mobiel erfgoed dezelfde gevolgen hebben worden die in twee aparte paragrafen behandeld.

2.1 Belemmeringen voor voertuigen voor op het spoor zoals treinen en trams.

De grootste belemmering voor treinen zijn de veiligheidseisen die worden gesteld aan het rijden op het spoor. Het gaat dan om de plicht om een E-ATB (eenvoudig Automatisch Trein Beïnvloedingsstelsel) in de trein in te bouwen. De kosten van een E-ATB liggen rond de 30.000 euro per trein. Zonder E-ATB mogen historische treinen sinds april 2009 geen gebruik meer maken van het hoofdspoorwagennet. Ter compensatie van de kosten heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een eenmalige uitkering gedaan voor de bestaande historische treinen die met dit probleem werden geconfronteerd. Voor historische treinen die nog worden gerestaureerd of worden geïmporteerd geldt dat de kosten door de eigenaren moeten worden gedragen. Dit vormt een belemmering bij het gebruik van historische treinen. Er is een mogelijkheid tot ontheffing door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In antwoorden op Kamervragen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat mede namens de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aangegeven dat hij gelet op de spoorveiligheid, geen gebruik meer zal maken van de mogelijkheid om ontheffingen te verlenen (Handelingen II, 2007/08, 2087) voor historische treinen. De stringente toepassing van de E-ATB plicht wordt als zeer beknellend ervaren door de organisaties die zich bezighouden met het in stand houden van historische treinen. Zij zouden liever zien dat een bepaald gedeelte van het spoor toegankelijk is voor historische treinen zonder E-ATB. Een ontheffing van de E-ATB plicht voor historische treinen is gelet op het eerdere standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat niet mogelijk.

In 1999 is de Europese Pressure Equipment Directive van kracht geworden met daarin bepalingen over het op de Europese markt brengen van drukapparatuur waaronder stoomapparaten. De richtlijn is geïmplementeerd in het Warenbesluit Drukapparatuur en de Warenwetregeling drukapparatuur. De richtlijn zelf sluit de toepassing uit op ruimschoots voldoende drukbestendige apparaten zoals motoren, turbines, stoommachines, turbogeneratoren, compressoren, pompen en servomechanismen.

Waar de Europese richtlijn alleen ziet op bepaalde nieuwe producten gaat het Warenbesluit drukapparatuur veel verder. Daarin zijn ook bepalingen opgenomen ten aanzien van het in gebruik nemen van stoommachines, de werking van stoommachines en het periodiek keuren van stoommachines. Doel van deze strengere regeling is om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren met werknemers die werken met de stoommachine. Op 1 augustus 2005 zijn de regels voor gebruik en keuring wel enigszins versoepeld. Het grootste knelpunt dat nu bestaat betreft de stoomketels die niet gelast zijn maar met nagels in elkaar zitten. Om te controleren of deze stoomketels voldoen aan de eisen van gebruik wordt soms gevorderd dat de nagels worden verwijderd en onderzocht. Door deze handeling beschadigt de stoomketel en worden de bestaande verbindingen juist zwakker. De eis

dat de nagels worden onderzocht volgt niet rechtstreeks uit de regelgeving maar wordt door sommige keurmeesters geëist om te kunnen beoordelen of de ketel voldoet. Er zijn geen duidelijke richtlijnen voor de keuring van historische ketels.

Een specifieke ontheffing van deze regels is gelet op het doel, de veiligheid van drukapparatuur, niet mogelijk. Vanuit de organisaties die zich bezighouden met het in stand houden van historische treinen is het wel wenselijk dat overleg plaatsvindt met de Technische Commissie voor Drukapparatuur over de methoden voor het keuren van historische drukapparatuur.

Uit het onderzoek 'Asbest in kaart'; Historisch onderzoek Asbestgebruik. Methode Asbestkansenkaart van Historisch onderzoeksbureau Register uit 2006 in opdracht van Senternovem blijkt dat Nederlandse treinen en trams in het verleden werden geïsoleerd met asbest. Daarnaast blijkt uit het rapport dat ook asbest is toegepast in rem- en frictiemateriaal voor treinen en trams. Op grond van het productbesluit asbest is het in Nederland verboden om asbest op voorraad te hebben, te bewerken of te verwerken. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om de in treinen en trams aanwezige asbest te vervangen voor nieuwe asbestonderdelen. In de praktijk wordt nu gebruik gemaakt van bijna gelijkwaardige producten om het asbest te vervangen. Tot op heden is er echter geen goede vervanger ontwikkelt voor asbest in rem- en frictieonderdelen waardoor dit wel voor hogere kosten zorgt. Een ontheffing om dit knelpunt op te lossen is gelet op de asbestwetgeving echter niet mogelijk.

Vanuit de organisaties die betrokken zijn bij het in stand houden van historische treinen is aangegeven dat de bielzen die zij gebruiken voor hun spoor nu nog bestaan uit gecreosoteerd hout. Creosoot wordt door de Europese Unie en het ministerie van VROM gezien als een gevaarlijke stof. Toch mogen bedrijven gecreosoteerd hout onder voorwaarden nog toepassen. Dit is geregeld in het Besluit PAK-houdende coatings en producten Wms 2003. Op grond van dit besluit mag gecreosoteerd hout echter niet worden toegepast indien het in contact kan komen met oppervlakte- of grondwater. In de praktijk betekent dit een verbod van het gebruik van gecreosoteerd hout voor bielzen. Hiermee gaat Nederland verder dan de Europese richtlijnen 76/769/EEG en 2001/90/EG inzake Creosoot. Uit punt 32 van Bijlage 1 bij richtlijn 76/769/EEG blijkt dat gecreosoteerd hout dat de eerste keer in de handel wordt gebracht of *in situ* wordt herbehandeld, uitsluitend door professionele gebruikers en in industriële toepassingen worden gebruikt, bijvoorbeeld voor spoorwegen, wel is toegestaan. Gelet hierop en de beperkte toepassing van gecreosoteerde bielzen voor de spoorwegen bij treinmusea of ten behoeve van historische treinen is het mogelijk om een ontheffing te verlenen voor het gebruik van gecreosoteerde bielzen.

2.2 Belemmeringen voor voertuigen voor op de weg zoals auto's en motorfietsen.

Uit het onderzoek 'Asbest in kaart'; Historisch onderzoek Asbestgebruik. Methode Asbestkansenkaart van Historisch onderzoeksbureau Register uit 2006 in opdracht van Senternovem blijkt dat asbest is toegepast in rem- en frictiemateriaal voor auto's. Richtlijn 71/320/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid- Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en richtlijn 2002/78/EG, verbieden ook expliciet de toepassing van asbest in reminrichtingen van auto's. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om de auto's aanwezige asbest te vervangen voor nieuwe asbestonderdelen. Tot op heden zijn er echter geen goede alternatieven ontwikkeld voor deze toepassing van asbest,

zodat dit als een knelpunt wordt ervaren. Gezien de gevaren van asbest en de huidige regelgeving is een ontheffing echter niet mogelijk noch wenselijk.

Een belangrijk knelpunt voor de uitbreiding van de collectie oldtimers in Nederland is de douaneheffing op import van klassieke auto's van buiten de EU. Het komt voor dat buiten de EU een auto wordt gevonden die van belangrijke historische waarde is voor Nederland en waarvan er in Nederland geen of nog maar enkele exemplaren zijn. Het naar Nederland importeren van deze auto kan vanwege de invoerheffingen zeer kostbaar zijn. De heffing op import van oldtimers van buiten de EU is geregeld in de Douanewetgeving en vanuit Europa regelgeving. Gelet op de complexiteit van deze regelgeving is het niet goed mogelijk om daarvoor een ontheffing te regelen. Voor de toekomst zou een register cultureel erfgoed daarbij een rol kunnen gaan spelen. Gedacht zou kunnen worden aan een ontheffing van de invoerrechten voor een oldtimer die van zeer grote historische waarde is en daarom van de kerncollectie van het register deel zal uitmaken.

Een probleem voor historische vrachtwagens en bussen is dat zij verplicht een tachograaf aan boord moeten hebben. De tachograaf dient onder andere ter registratie van de rust- en werktijden. De regeling voor de verplichte tachograaf is opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De regeling is echter het gevolg van de Europese verordening EG/561/2006. Ontheffing hiervan is niet mogelijk zodra een vrachtwagen of bus op enige manier commercieel wordt geëxploiteerd. Daar is ook bij historische voertuigen al snel sprake van. Met name om concurrentievervalsing in het transport en personenvervoer te voorkomen zijn er geen uitzonderingen in de regeling opgenomen.

2.3 Belemmeringen voor luchtvaartuigen zoals vliegtuigen.

Een belangrijke kostenpost voor met name grotere historische vliegtuigen is het verschil in accijnzen tussen lichte olie en kerosine zoals geregeld in de Wet op de accijnzen. In het kader van het Belastingplan 2009 (Belastingplan 2009 Kamerstukken II 2008/09, 31704) is gesproken over het opheffen van dit verschil voor de historische luchtvaart. Hiervoor zou de Wet op de accijnzen moeten worden aangepast. Door de minister van Financiën is aangegeven dat hij een voorkeur heeft voor een subsidieregeling in het kader van de bescherming van mobiel erfgoed. Aangezien ook voor bepaalde historische schepen nu een gedoogbeleid geldt voor het gebruik van rode diesel in plaats van de duurdere witte diesel, is het goed mogelijk om te komen tot een uniforme regeling voor zowel historische vliegtuigen als historische schepen. Bovendien geldt voor rondvluchten met historische vliegtuigen het BTW tarief van 19% wat die rondvluchten extra duur maakt terwijl voor passagiersvervoer wel het lage tarief van 6% BTW geldt.

Per 1 juli 2009 is het tarief voor de vliegbelasting in Nederland op 0 euro gezet zodat deze kostenpost ook voor de historische luchtvaart is komen te vervallen. In de praktijk is wel gebleken dat ook na 1 juli 2009 onterecht vliegbelasting in rekening is gebracht voor historische vluchten.

Op grond van titel 8A.3 Wet luchtvaart is er een Regeling luchtvaartheffingen op basis waarvan een geluidsheffing moet worden betaald aan de luchthaven waar men landt. De kosten van deze heffing lopen op met het geluid dat een vliegtuig produceert. Dit betekent dat de kosten relatief hoog zijn voor de historische vliegtuigen. De prijs hiervan wordt doorberekend aan mensen die een historische vlucht willen maken. Vaak zijn de kosten van historische vluchten al niet kostendekkend aan de passagiers door te berekenen. Doel van de heffing is het innen van een bijdrage voor de geluidssanering rondom de luchthaven. Mede vanwege deze regeling is het verplicht om een

geluidscertificaat te hebben voor een historisch vliegtuig. Het verkrijgen van een geluidscertificaat is een kostbare procedure voor historische vliegtuigen waarvan de geluidsproductie niet bekend is. Bovendien is voor onder andere historische vliegtuigen van het type Catalina een nul decibel certificaat afgegeven. Waarom andere historische vliegtuigen niet op dezelfde wijze worden behandeld is onduidelijk. In ieder geval bestaat de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van geluidsonderzoek maar daar wordt maar op zeer beperkte schaal gebruik van gemaakt.

Vanwege de geluidsproductie gelden er rond luchthavens geluidszones en voor Schiphol geldt zelfs een jaarlijkse maximale geluidsproductie. Het meeste geluid wordt echter veroorzaakt door de reguliere luchtvaart waarbij de geluidsbijdrage van de historische luchtvaart gering is. Op dit moment levert dit dus nog geen grote beperkingen op voor de historische luchtvaart. Uit de milieu-effectrapportage van vliegveld Lelystad, waarvan af veel vluchten worden gemaakt met historische vliegtuigen, blijkt dat er in de nabije toekomst sprake zal zijn van een beperking in het aantal vluchten. De bijdrage in de geluidsproductie van historische vliegtuigen voor dit vliegveld is dermate groot dat een toename van het aantal vluchten met historische vliegtuigen een beperking zou kunnen opleveren voor het reguliere vliegverkeer. De provincies zijn ten aanzien van de meeste luchthavens het bevoegd gezag en zouden in het kader van de vergunningverlening en de geluidsruimte rekening moeten houden met de belangen van de historische luchtvaart. Het is niet mogelijk om dit via een wettelijke regeling vast te leggen omdat de situatie verschilt per vliegveld.

Historische vliegtuigen vallen ook onder Europese en nationale veiligheidsvoorschriften ten aanzien van onder andere onderhoud en luchtwaardigheid. Doel van deze regels is het voorkomen van incidenten met vliegtuigen. Voor historische vliegtuigen geldt dat er een speciaal bewijs van luchtwaardigheid is dat rekening houdt met de kenmerken van het historische vliegtuig. Daarnaast is er een type certificaat en een geluidscertificaat. Het bewijs van luchtwaardigheid en het type certificaat zijn benodigd om te garanderen dat het vliegtuig in een goede staat verkeert voor gebruik. Daarbij horen ook onderhoudseisen voor het vliegtuig.

Het geluidscertificaat of een geluidsverklaring is benodigd om vast te kunnen stellen of het vliegtuig kan voldoen aan de geluidsnormen. Dit betekent voor historische vliegtuigen dat er vaak een zeer kostbaar geluidsonderzoek moet worden gedaan. Voor dit geluidsonderzoek is geen mogelijkheid tot ontheffing opgenomen. Wel is in artikel 3.19b, lid 5 van de Wet luchtvaart opgenomen dat een historisch vliegtuig niet hoeft te voldoen aan de geluidseisen. Ten eerste kan dat het geval zijn indien het luchtvaartuig ingrijpend gewijzigd zou moeten worden om het aan de geluidseisen te laten voldoen. Daarmee zou het historisch karakter ontoelaatbaar kunnen worden aangetast. In zo'n geval kunnen eventueel ruimere geluidseisen worden gesteld. Ten tweede kan het zijn dat het historische karakter niet rechtvaardigt dat niet aan de geluidseisen zou hoeven te worden voldaan. Gedacht kan worden aan een luchtvaartuig waarvoor een zogenaamde hushkit beschikbaar is welke niet afdoet aan het historische karakter. Praktisch gezien blijkt de hushkit echter vaak niet toepasbaar. Een afweging van de belangen zou er dan toe kunnen leiden dan toch strengere geluidseisen te stellen teneinde hinder te vermijden.

Een ontheffingsmogelijkheid voor de verplichte geluidscertificaten lijkt niet mogelijk omdat de geluidsbelasting van vliegvelden wordt berekend aan de hand van de geluidsgeluiden over vliegtuigen. Juist omdat historische vliegtuigen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de geluidshinder rond een vliegveld is het dus van belang dat bekend is hoeveel geluid een historisch

vliegtuig produceert. Door zoals is gebeurd voor de historische Catalina het geluidscertificaat op nul decibel te zetten kan dit probleem worden opgelost.

Veel problemen ondervindt de historische luchtvaart vanwege apparatuur en onderhoudseisen. Het was enkele jaren geleden verplicht om een responder voor noodsignalen in te bouwen, een zogenoemde GWI. Dit type responder bleek niet goed te werken en moet nu weer worden vervangen door een Emergency Locator Transmitter (ELT). Hierdoor moeten dubbele kosten worden gemaakt. Daarnaast gelden er belastende regels voor het onderhoud aan historische vliegtuigen waarvan de fabrikant niet meer bestaat. Deze regels leiden tot hoge kosten. Daarnaast zijn de nieuwe onderhoudregels, beter bekend als 'subpart M' voor de historische luchtvaart onuitvoerbaar. Van belang is dat er overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat plaats zal vinden om te kijken wat haalbaar is voor de historische luchtvaart waarbij het mobiel erfgoed belang niet uit het oog wordt verloren.

Voor de stalling en het gebruik van historische vliegtuigen zal vrijwel altijd sprake zijn van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Voor musea zal dit bestaan uit het feit dat er sprake is van een toeristische attractie met gevolgen voor het milieu en voor de stalling van werkende vliegtuigen zal dit het gevolg zijn van de aanwezige stoffen en werkzaamheden. Op de gevolgen van het zijn van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer zal apart worden ingegaan.

Voor het landen met historische vliegtuigen op water gelden zeer strenge regels als gevolg van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Door de complexiteit van deze regels durven gemeenten vaak geen toestemming te geven voor waterlandingen. Hierdoor is het maken van vluchten met historische watervliegtuigen vrijwel onmogelijk geworden. Dit probleem is op te lossen door onderzoek te laten doen naar de gevolgen van waterlandingen voor de omgeving.

De Flora- en faunawet levert voor de historische luchtvaart nog een extra knelpunt op. Ook al houden historische vliegtuigen zich aan de voorgeschreven vlieghoogte dan nog kunnen zij boven natuurgebieden de Flora- en faunawet overtreden omdat in die wet wordt uitgegaan van het verbod op het verstoren van dieren. Een betere afstemming van de regels uit de Flora- en faunawet met de regels voor het vliegverkeer zou dit probleem verhelpen.

Uit het onderzoek 'Asbest in kaart'; Historisch onderzoek Asbestgebruik. Methode Asbestkansenkaart van Historisch onderzoeksbureau Register uit 2006 in opdracht van Senternovem blijkt dat vliegtuigen in het verleden werden geïsoleerd met asbest. Daarnaast blijkt uit het rapport dat ook asbest is toegepast in rem- en frictiemateriaal voor vliegtuigen. Op grond van het productbesluit asbest is het in Nederland verboden om asbest op voorraad te hebben, te bewerken of te verwerken. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om de in vliegtuigen aanwezige asbest te vervangen voor nieuwe asbestonderdelen. Gelet op de grote gevaren van asbest is er echter vanuit de eigenaren van historische vliegtuigen ook geen behoefte op een vrijstelling hiervan voor zover dat al mogelijk zou zijn.

In veel historische vliegtuigen zijn lichtgevende instrumenten toegepast met nucleair materiaal als verlichtingsbron. Dit materiaal brengt geen gevaarlijke straling voort. Toch is het op basis van de Kernenergiewet verboden om deze apparatuur nog langer toe te passen. Een ontheffing is mogelijk maar alleen de opleiding van een houder van zo een ontheffing kost al 20.000 euro. Omdat

onthefing wel mogelijk is zou moeten gekeken naar een goedkopere en betere oplossing voor de historische luchtvaart.

Tot slot zijn de verzekeringspremies voor historische vliegtuigen sinds 2005 enorm gestegen voor met name de grotere historische vliegtuigen. Dit is het directe gevolg van een Europese regeling. De minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd om de premie lager vast te stellen maar heeft voor de historische luchtvaart nog geen gebruik gemaakt van deze bevoegdheid.

2.4 Belemmeringen voor watervaartuigen zoals klassieke jachten en historische schepen.

De belangrijkste wet voor historische schepen is de Binnenvaartwet. Deze wet is van toepassing op een pleziervaartuig dat:

- op vol vermogen meer dan 20 kilometer kan varen;
- of 15 meter of langer is;
- of als lengte x breedte x diepgang 100 of meer is.

Of een passagiersschip dat:

- bestemd is voor het vervoer van meer dan 12 personen; de bemanning niet meegerekend;
- of 15 meter of langer is;
- of op vol vermogen meer dan 20 kilometer kan varen.

Of een vrachtschip van:

- 15 meter of langer;
- of als lengte x breedte x diepgang 100 of meer is.

En van toepassing op sleep- en duwboten.

De wet geeft regels en eisen waaraan binnenvaartschepen en de bemanning moeten voldoen in het kader van de veiligheid op het binnenwater. Voor schepen die waren toegelaten onder de voorganger van de Binnenvaartwet, de Binnenschepenwet geldt dat zij nog vallen onder de regels van die wet tot en met 2018. In 2019 vervalt de overgangstermijn en moeten alle schepen voldoen de Binnenvaartwet.

De eisen en regels van de Binnenvaartwet worden in zijn geheel als belemmerend gezien. Omdat de knelpunten per schip verschillen zijn er geen specifieke knelpunten aan te wijzen. De Binnenvaartwet is deels gebaseerd op richtlijn 2006/87/EG inzake technische voorschriften voor binnenvaartschepen. In deze richtlijn zal nog een hoofdstuk 19 worden opgenomen met specifieke regels voor historische schepen. Tot op heden is dit hoofdstuk nog niet ingevuld waardoor het gevaar bestaat dat historische schepen vanaf 2018 niet meer kunnen voldoen aan de technische voorschriften. Het is dus van belang dat er snel een goede regeling wordt getroffen voor historische schepen in hoofdstuk 19 van richtlijn 2006/87/EG omdat dit veel knelpunten zou oplossen.

Voor vrijwel alle eisen uit de Binnenvaartwet kan een ontheffing worden verleend. Omdat de eisen uit de Binnenvaartwet echter Europees zijn heeft dit wel tot gevolg dat een schip dat vaart met een ontheffing van bepaalde eisen niet buiten Nederland kan varen omdat de andere landen onze ontheffingen niet erkennen.

Het Besluit Lozing Afvalwater Huishoudens vereist sinds 2009 dat pleziervaartuigen tussen de 2,5 en 24 meter een vuilwatertank aan boord hebben of in ieder geval niet meer lozen op het oppervlakte water. Een uitzondering hier op is gemaakt voor historische vaartuigen die voor 1950 zijn gebouwd, evenals individuele replica's van zulke vaartuigen, indien zij hoofdzakelijk met oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt. Hiermee is een belangrijke belemmering voor de historische schepen weggenomen. Niet uitgesloten kan echter worden dat ook schepen van na 1950 in de nabije toekomst van dermate historisch belang worden dat zij worden geconfronteerd met deze regel. Op dit moment levert de wet echter vrijwel geen beperkingen meer op.

Voor de historische zeewaardige zeilschepen die als passagiersschip dienen zijn geen aparte regels opgenomen in de Nederlandse wetgeving. Dit terwijl in richtlijn 2006/87 artikel 1.01 lid 19 wel de volgende definitie is opgenomen, “ „zeilend passagiersschip”: een passagiersschip dat is gebouwd en ingericht om ook door middel van zeilen te worden voortbewogen”.

Bovendien heeft de Raad van Europa in Aanbeveling nr. 1486 een definitie opgesteld voor historische schepen, “ historic ships can be all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique.”

De historische zeilschepen vallen nu onder de Schepenwet, het Schepenbesluit en de Regeling veiligheid zeeschepen. Zodra er meer dan 12 passagiers op het historisch zeilschip aanwezig zijn moet worden voldaan aan de eisen die gelden voor normale passagiersschepen. Aangezien deze eisen zijn toegespitst op de grote moderne passagiersschepen is het voor de historische zeilschepen onmogelijk om aan deze eisen te voldoen. De Schepenwet biedt wel de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen voor de daarin gestelde eisen. Toch zouden de eigenaren van zeewaardige historische zeilschepen graag een aparte regeling willen zien voor hun schepen. De Schepenwet en de daarop gebaseerde regelgeving zal komende jaren worden herzien zodat het mogelijk moet zijn om voor zover mogelijk rekening te houden met de historische zeilschepen.

In schepen is in het verleden op grote schaal asbest toegepast. Op grond van het productbesluit asbest is het in Nederland verboden om asbest op voorraad te hebben, te bewerken of te verwerken. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om de in schepen aanwezige asbest te vervangen voor nieuwe asbestonderdelen. Gelet op de grote gevaren van asbest is er echter vanuit de eigenaren van schepen ook geen behoefte op een vrijstelling hiervan voor zover dat al mogelijk zou zijn.

Ook voor historische schepen zit in de Wet op de accijnzen een belemmering wat betreft de brandstof. Voor pleziervaartuigen geldt dat zij de dieselmotoren moeten stoken met de witte diesel. Dit is een vrij dure brandstof terwijl de binnenvaart gebruik mag maken van de veel goedkopere rode diesel. Voor historische schepen die zijn opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten geldt op dit moment een gedoogregeling. Zonder wettelijke vastlegging hiervan staat niet vast dat zij ook in de toekomst gebruik kunnen blijven maken van rode diesel. Dit probleem doet zich ook voor bij historische vliegtuigen en het moet dan ook mogelijk zijn om voor beide tot een wettelijke regeling te komen in de Wet op de accijnzen. Een bijkomend probleem is dat de samenstelling van moderne brandstoffen en smeermiddelen steeds meer wijzigt en daardoor niet meer goed bruikbaar is in oude motoren.

Een ander knelpunt in de belastingwetgeving is dat de Belastingdienst de historische schepen soms ziet als pleziervaartuigen, ook als er gevaren wordt met gasten aan boord. Zodra een schip wordt gezien als pleziervaartuig kunnen de kosten die worden gemaakt bij het varen niet meer worden opgevoerd als bedrijfskosten. Dit heeft grote financiële gevolgen voor de eigenaren van historische schepen. Aangezien het hier een interpretatieverschil betreft over de belastingwetgeving kan dit knelpunt het best worden opgelost door overleg met het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst.

Een zeer belangrijk gevaar voor de historische schepen is een mogelijke aanscherping van richtlijn EG 2006/87 waardoor het verboden zou worden om te dubbelen. Dubbelen is het aanbrengen van een plaat over de bestaande romp heen bij een schip. In de praktijk blijkt dit een zeer veilige en solide reparatiemethode. In Europa wordt echter gesproken over een mogelijk verbod. Dat zou grote gevolgen hebben voor de eigenaren van historische pleziervaartuigen die dubbelplaten dan mogelijk zouden moeten verwijderen en zeer kostbaar onderhoud aan hun schip moeten plegen.

In de praktijk blijkt dat er steeds minder ligplaatsen zijn in havens voor grote historische schepen. De grote pleziervaart is niet welkom in de jachthavens en mag geen plaats nemen op de plekken voor de beroepsvaart. Dit is mede het gevolg van beleid en ruimtelijke planning van gemeenten. Bij de planning en inrichting van havens wordt geen rekening gehouden met de grotere historische schepen.

2.5 Milieuregelgeving

De Wet milieubeheer is de kaderwet ten aanzien van milieuregels. De meeste bepalingen uit deze wet en de bijbehorende regelgeving richten zich tot inrichtingen en niet tot particulieren. Van een inrichting is sprake zodra een activiteit bedrijfsmatig of in omvang bedrijfsmatig plaatsvindt, fysiek is te begrenzen en voor een bepaalde duur wordt verricht. Bedrijfsmatig betekent dat de activiteit commercieel is. In omvang bedrijfsmatig geeft aan dat het om meer dan een hobby moet gaan.

De grens tussen hobbymatig en bedrijfsmatig is moeilijk te maken maar in het kader van dit onderzoek kan er vanuit worden gegaan dat een particuliere bezitter van een historische auto of een historisch schip die daar zelf werkzaamheden aan verricht buiten op zijn eigen terrein niet valt onder de reikwijdte van de Wet milieubeheer.

Werkzaamheden aan grotere schepen, treinen, trams, vliegtuigen of meerdere auto's zal per definitie plaatsvinden op een locatie die is aan te merken als een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Op grond van de Wet milieubeheer zijn inrichtingen die bepaalde handelingen plegen of aan een bepaalde omvang voldoen milieuvergunningplichtig. De milieuvergunningen voor deze inrichtingen worden afgegeven door de gemeente of de provincie. In de milieuvergunning worden die voorschriften opgenomen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van milieu. Deze voorschriften worden vaak toegesneden op de specifieke situatie van de inrichting. Het is dan ook niet mogelijk om via de Wet milieubeheer een algemene ontheffing te introduceren voor inrichtingen waar wordt gewerkt aan mobiel erfgoed.

Inrichtingen waarvoor geen milieuvergunning is vereist vallen vrijwel allemaal onder het Activiteitenbesluit. De uitzonderingen hierop zijn niet van belang voor het mobiel erfgoed. Het

Activiteitenbesluit geeft regels voor bepaalde activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor het milieu ongeacht om wat voor inrichting het gaat.

Vanuit alle sectoren blijkt dat, voor zover werkzaamheden worden verricht in inrichtingen die vallen onder de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit, er geen grote knelpunten zijn. Voor alle sectoren geldt dat er wel angst is dat met name de regelgeving over de uitstoot van bepaalde stoffen in de nabije toekomst tot problemen gaat leiden. Tot nu toe zijn historische voertuigen uitgesloten van regels omtrent de uitstoot van schadelijke stoffen. Niet valt uit te sluiten dat vanuit Europa regelgeving zal komen waardoor historische schepen, vliegtuigen en auto's moeten worden aangepast vanwege hun milieubelasting.

2.6 Arboregelgeving

De arbeids- en arbowetgeving waarmee het mobiel erfgoed te maken krijgt is zeer divers. Voor schepen gelden bijvoorbeeld regels over stahoogte, werktijden, relingen en trappen. Voor vliegtuigen en treinen gelden weer heel andere regels. Het probleem is dat de regelgeving niet goed aansluit op de specifieke kenmerken van het mobiel erfgoed. Dit laatste komt omdat deze regelgeving to stand komt via belangenorganisaties en het ministerie van SZW zonder dat de eigenaren of de belangenorganisaties van mobiel erfgoed daarin worden gehoord. Vanuit alle organisaties is aangegeven dat zij graag hun problemen op dit punt zouden willen voorleggen aan het ministerie van SZW om zo tot een specifieke regeling te komen. Het maken van specifieke ontheffingen is gelet op de regelgeving niet mogelijk en ook volgens de belangenorganisaties in het mobiel erfgoed niet werkbaar.

2.7 Handhaving van regelgeving.

De handhaving van regelgeving is geregeld in hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht. Daarnaast staan in de bijzondere wetgeving vaak nog nadere bepalingen ten aanzien van de handhaving van specifieke voorschriften. In de praktijk is het zo dat niet regelgeving zelf maar de handhaving daarvan tot problemen leidt.

Het uitgangspunt van het handhavingrecht is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in een vaste lijn aan uitspraken vastgelegd. Dit uitgangspunt is dat in geval van overtredingen van regelgeving het bestuur in de regel gehouden tot handhaving over te gaan, behoudens bijzondere omstandigheden, zoals concreet zicht op legalisering. Een concreet zicht op legalisering bestaat alleen als de overtreding middels een vergunning kan worden toegestaan. Dit laatste komt juist door het gebrek aan vrijstellingsmogelijkheden vrijwel niet voor bij het mobiel erfgoed.

Er kan echter ook van handhaving worden afgezien als er bijzondere omstandigheden zijn waardoor handhaving niet redelijk is. De Raad van State neemt in zijn rechtspraak niet snel aan dat er bijzondere omstandigheden zijn. Als handhaving van regelgeving zou leiden tot het beschadigen of onbruikbaar worden van mobiel erfgoed is dat een zeer ernstig feit. Omdat het mobiel erfgoed geen juridische status heeft kan een handhaver maar beperkt rekening houden met dit belang. Erkenning van mobiel erfgoed als een rechtens te beschermen belang zou dit probleem kunnen oplossen.

2.8 Knelpunten en mogelijkheden.

Aan de hand van de gedane inventarisatie kunnen de volgende onderzoeksvragen ten aanzien van de knellende regelgeving worden beantwoord.

Onderzoeksvraag 4.) Met welke wet- en regelgeving (bijvoorbeeld milieueisen, Arbowetgeving, veiligheidsvoorschrift en Europese richtlijnen) heeft mobiel erfgoed te maken?

Uit de inventarisatie van knelpunten in de regelgeving blijkt dat er veel specifieke knelpunten zijn die een bepaalde sector van het mobiel erfgoed raken. Daarbij is opvallend dat veel van deze regels afkomstig zijn van de Europese Unie. De invloed van Nederland binnen de Europese Unie beperkt zich tot de voorstellen die Nederland zelf doet tot wetgeving en het overleg met andere Europese landen over aankomende wetgeving. Daarbij is er vaak geen oog voor de belangen van het mobiel erfgoed.

Al het mobiel erfgoed heeft te maken met beperkingen vanuit de milieuregelgeving zoals de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit. Doel van de wetgeving is de bescherming van het milieu en deels mensen tegen vervuiling als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten. De bescherming van dit belang wordt zo noodzakelijk geacht dat er in deze wetgeving geen mogelijkheden voor ontheffing zijn opgenomen. Wel is er ruimte voor het toepassen van gelijkwaardige oplossingen maar dit is vrij kostbaar omdat dan moeten worden aangetoond dat de gelijkwaardige oplossing tot hetzelfde resultaat leidt als de voorgeschreven maatregel.

Ook de arboregelgeving raakt al het mobiel erfgoed. De knelpunten komen hier vooral voort uit het feit dat de arboregels uitgaan van het werken met moderne treinen, schepen, vliegtuigen en auto's. Daarbij komt dat arboregels sectoraal worden afgesproken. Zo kan het onderhoud aan schepen onder verschillende arboregels vallen die gelden voor houtbewerking, de metaalindustrie en de verfindustrie.

De belastingwetgeving en dan met name de regels ten aanzien van accijnzen en de waardering van het in stand houden van mobiel erfgoed zijn zeer knellend. Er is geen eenduidige benadering vanuit de belastingwetgeving voor de verschillende typen eigenaren van mobiel erfgoed en de activiteiten met mobiel erfgoed.

Onderzoeksvraag 5.) Welke beperkingen worden hierdoor opgelegd aan het mobiel erfgoed? Bijvoorbeeld als het gaat om onderhoud, restauratie of het mobiel (varend, vliegend, rijdend) houden?

De beperkingen vanuit de regelgeving voor het mobiel erfgoed zijn een zeer grote bedreiging voor het voortbestaan van werkend mobiel erfgoed. De regelgeving voor met name de historische schepen en luchtvaart zijn op zeer korte termijn bedreigend voor het voortbestaan van deze sectoren. Het gaat dan vooral om het mobiel houden wat juist ook de doelstelling is van de bescherming van dit type erfgoed.

Een ander gevolg van de regelgeving dat de alle sectoren in het mobiel erfgoed raakt is het in zoveel mogelijk authentieke staat houden van de collectie. Steeds vaker moeten treinen, trams, bussen, vliegtuigen, schepen en woonboten worden aangepast om nog te kunnen voldoen aan de laatste regelgeving. Deze aanpassingen tasten het mobiel erfgoed ernstig aan.

Onderzoeksvraag 6.) Zijn er in de genoemde regelgeving ontheffingen mogelijk voor de geconstateerde beperkingen? En welke acties moeten daarvoor genomen worden?

Het aantal ontheffingsmogelijkheden in de wetgeving is zeer beperkt. Indien bij het maken van de bestaande regelgeving wel rekening was gehouden met het mobiel erfgoed dan had dat mogelijk tot meer ontheffingsmogelijkheden geleid. Essentieel is dan wel dat het mobiel erfgoed juridische erkenning krijgt waardoor er ook grondslag is om rekening te houden met het mobiel erfgoed. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed zou een eerste stap kunnen zijn tot juridische erkenning. Hierbij moeten echter twee zaken niet uit het oog worden verloren. Ten eerste vergt juridische erkenning een breed gedragen en juridisch werkbare definitie van wat mobiel erfgoed is en welke status daaraan wordt gegeven. Ten tweede is wetgeving altijd een belangenafweging tussen het doel en het te beschermen belang van de wet en mogelijkheid en wil om daar uitzonderingen op te maken. Erkenning van mobiel erfgoed hoeft er niet toe te leiden dat deze belangenafweging altijd uitvalt in het voordeel van het mobiel erfgoed. Voor beschermde onroerende monumenten valt deze belangenafweging ook niet altijd in het voordeel van de bescherming van het monument uit.

De belangrijkste actie die kan worden ondernomen om de knelpunten in de regelgeving voor het mobiel erfgoed weg te nemen is het belang van het mobiel erfgoed mee te nemen in de regelgeving waar dat relevant is. Dit zou dan ook op Europees niveau moeten gebeuren. Bij tussentijdse wetswijzigingen kan hier ook alvast rekening mee worden gehouden. Wat betreft de arboreguleering is het van belang dat er een arbocatalogus komt die is toegesneden op het werken met mobiel erfgoed.

3. De rol van een nationaal register mobiel erfgoed.

Een nationaal register mobiel erfgoed is een registratie van mobiel erfgoed dat van belang is voor Nederland. In het huidige register zijn diverse typen mobiel erfgoed opgenomen met daarbij verschillende categorieën aanduidingen die de historische waarde aangeven. Voor werkende museumstukken zoals trams, treinen, schepen, vliegtuigen en bepaalde auto's is het register van belang omdat het een erkenning van de historische waarde geeft. Met name het aantal historische treinen, trams en vliegtuigen dat in Nederland aanwezig is, is dermate beperkt dat vrij makkelijk een overzicht is te maken van het erfgoed dat van belang is. Voor schepen en auto's is dit echter zeer lastig vanwege het grote aantal.

Uit informatie van het Register Holland blijkt dat er waarschijnlijk 7000 schepen zijn die van historisch belang kunnen zijn. Het erkennen van een bepaalde categorie van deze schepen door registratie in een register mobiel erfgoed zou, indien er een voorkeursbehandeling zou komen voor geregistreerd mobiel erfgoed, kunnen leiden tot verwaarlozing van de niet in het register opgenomen schepen waardoor voor de toekomst een deel van het varend historisch erfgoed verloren gaat. Hierbij speelt een grote rol dat veel historische schepen in particulier bezit zijn.

Voor klassieke auto's, motorfietsen en vrachtwagens geldt hetzelfde probleem als voor historische schepen. Het aantal oldtimers in Nederland werd eind 2007 door het CBS geschat op 323.000. Het maken van een onderscheid tussen oldtimers die wel in het register mobiel erfgoed thuishoren en welke niet is vrijwel onmogelijk. Ook hier is de reële mogelijkheid aanwezig dat indien in het register opgenomen oldtimers een andere behandeling krijgen dan niet in het register opgenomen oldtimers, dit mogelijk zal leiden tot het verloren gaan van een deel van de voor de toekomst belangrijke voertuigen. Ook hierbij speelt een rol dat de meeste oldtimers in particulier bezit zijn.

Woonboten nemen in het onderzoek een bijzonder positie in. Volgens de rechtspraak is een woonboot een roerende zaak en valt daardoor buiten de bescherming van de Monumentenwet. Naar zijn aard is een woonboot in de meeste gevallen bestemd om op een bepaalde locatie te liggen en veel gemeenten houden in hun bestemmingsplannen dan ook rekening met woonboten. Alhoewel een deel van de woonboten in Nederland in staat is om te varen komt dit vrijwel alleen maar voor vanwege onderhoud of het innemen van een nieuwe ligplaats. De vraag is dan ook of historische woonboten moeten worden gezien als mobiel erfgoed. De grootste bedreiging van historische woonboten zijn ruimtelijke plannen in de zin van de Wro. Hiermee onderscheiden woonboten zich van duidelijk van de andere typen mobiel erfgoed uit dit onderzoek.

Bij de totstandkoming van de eerste Monumentenwet is weloverwogen het onderscheid aangebracht tussen roerende en onroerende monumenten. Uitbreiding van de Monumentenwet tot roerende monumenten werd gelet op de hoge kosten die daar mee gemoeid zouden zijn voor het Rijk, het benodigde ambtenarenapparaat om naleving te controleren en de inbreuk die dat mogelijk zou maken op het particulier eigendom van roerende zaken niet opportuun geacht. (Kamerstukken II 1955/56, 4115 nr. 3 MvT Monumentenwet en Kamerstukken II 1955/156, 4114 nr. 5 MvA Monumentenwet).

Bij de behandeling van de Monumentenwet 1988 kwam er een voorstel om schepen ouder dan 50 jaar onder de werking van de Monumentenwet te brengen. Dit werd door de toenmalig minister afgewezen. Zijn motivering daarvoor is voor de duidelijkheid in zijn volledigheid hier opgenomen.

“Het voorstel van de Stichting Nationale Contactcommissie Monumentenbescherming voor schepen die ouder zijn dan 50 jaar, de mogelijkheid te openen hen onder de bescherming van de Monumentenwet te plaatsen is, in overeenstemming met het standpunt van de Monumentenraad, niet overgenomen. Niet is in te zien waarom wel schepen, maar geen andere historische transportmiddelen onder de werking van de wet zouden moeten worden gebracht. Zulks zou echter leiden tot een voorhands onoverzienbare uitbreiding van de werking van de wet. De bestaande wet voorziet alleen in de bescherming van onroerende monumenten. Daargelaten dat door het brengen van roerende monumenten onder de wet het duidelijke en ook in de praktijk goed hanteerbare criterium «onroerend» zou worden losgelaten, zijn er ook praktische bezwaren met betrekking tot de bescherming van schepen. De wet gaat b.v. uit van een kadastrale aanduiding. Ook de toepassing van het vergunningstelsel op varende monumenten zou grote problemen met zich meebrengen. Daarnaast moet de vraag gesteld worden of het wettelijke beschermen van varende monumenten tot het door hen, die daarvoor ijveren, beoogde doel leidt. De eerste ondergetekende, die al heeft laten blijken oog te hebben voor het belang en de waarde van het varende patrimonium, is er voorstander van op andere wijzen b.v. door het ondersteunen van onderzoek, inventarisatie en documentatie, dit belang te erkennen.” (Kamerstukken II 1986/87, 19881 nr. 3 MvT Monumentenwet 1988.)

De reden om mobiel erfgoed niet op te nemen in de Monumentenwet ligt vooral in het feit dat het gaat om roerende transportmiddelen. Het uitgangspunt dat mobiel erfgoed vooral geholpen is bij onderzoek, inventarisatie, documentatie en erkenning geldt ook nu nog. In dat opzicht heeft een register mobiel erfgoed als belangrijke rol dat het onderzoek naar mobiel erfgoed makkelijker wordt gemaakt en het register zelf zorgt voor documentatie en erkenning.

Deze argumenten gelden echter in veel mindere mate voor historische woonboten, die in hoofdzaak geen transportmiddel zijn en veel meer gelijkenis vertonen met onroerende monumenten. Woonboten zouden dan ook veel beter thuishoren in de Monumentenwet dan op een register mobiel erfgoed waarbij de nadruk vooral ligt op het mobiel houden van historische transportmiddelen.

Onderzoeksvraag 7.) Kan een register waardevol erfgoed een positieve rol spelen bij het verkrijgen van vrijstellingen?

Voordat het Nationaal Register Mobiel Erfgoed de basis kan zijn voor vrijstellingen van wetgeving zal het register eerst een juridische status moeten krijgen. Zonder wettelijke basis is het geven van vrijstellingen van wetgeving juridisch niet mogelijk. Vervolgens is van belang dat de criteria om een object in te schrijven in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed objectief moeten worden vastgesteld. Het is op grond van de Grondwet en het bestuursrecht verboden om bij de toepassing van regelgeving willekeur toe te passen of mensen ongelijk te behandelen. Erkenning van een object als mobiel erfgoed waardoor er voor dit object vrijstellingen van de regelgeving gaan gelden kan tot procedures leiden van eigenaren van mobiel erfgoed die gelijk willen worden behandeld.

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed kan dus als grondslag dienen voor vrijstellingen van de regelgeving maar dan moeten er een objectieve en wettelijk vastgelegde criteria komen voor het vaststellen welke mobiel erfgoed objecten in aanmerking zouden komen voor plaatsing in het Register en daarmee de vrijstellingen van de wetgeving.

Vanuit de oogpunten, behoud, inventarisatie, onderzoek, documentatie en erkenning is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed nu al van groot belang. Voor zover dat register zou leiden tot een uitzonderingspositie bij stimuleringsmaatregelen en ontheffingen kan dit tot problemen leiden ten aanzien van auto's, motorfietsen, vrachtwagens en schepen.