

Advies over het

Mobiel cultureel erfgoed

tussen monument en museum

aan de wethouder van Kunstzaken

december 2005

**Advies over het
Mobiel cultureel erfgoed
tussen monument en museum**

Samenvatting

Er zijn goede redenen om beleid op het terrein van mobiel cultureel erfgoed te formuleren, meent de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur. Er zijn twee invalshoeken om dat beleid vorm te geven, de invalshoek van monumentenzorg en de invalshoek van museaal beleid. De motie-Hulman uit het jaar 2000 (bijlage 1) kiest voor een monumentale invalshoek, de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur bepleit een museale beleidsvisie. Een sluitende wettelijke bescherming van mobiel cultureel erfgoed lijkt op gemeentelijk niveau juridisch niet goed mogelijk en ook het toezicht op de uitvoering van monumentenbeleid is een zware taak door de noodzakelijke opbouw van een nieuw stelsel van vergunningen en een controleapparaat.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur raadt de gemeente af om een eigen register in het leven te roepen. De opstelling van een register wekt grote verwachtingen over een actieve inbreng van de gemeente en zou een onoverzienbare financiële last in de richting van de gemeente leggen. Beter is het om uit te gaan van museale registers. Met het formuleren van museaal beleid bestaat in Rotterdam veel ervaring. Musea zijn altijd al nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de collectie Rotterdam. Het behoort tot de kerntaak van musea om te verwerven, te bewaren, kennis te verzamelen, te beheren en te ontsluiten. Musea zijn ook gewend om selectiecriteria te ontwikkelen om uit een veelheid van objecten de relevante voorwerpen te kiezen en te bewaren. Zeker nu op landelijk niveau criteria zijn ontwikkeld voor de beoordeling van mobiel erfgoed, het zgn. 'Waardestellend kader' van het Instituut Collectie Nederland, moet het goed mogelijk zijn om in Rotterdam tot een verantwoorde keuze te komen van wat voor de geschiedenis van deze stad het behouden waard is. Groot belang wordt gehecht aan de vorming van ensembles van roerend en onroerend erfgoed en aan het levend houden, het laten functioneren van gebruiksklare voorwerpen.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur adviseert om bij de uitwerking van het beleid samen te werken met twee koppels van twee met name genoemde instellingen: het Maritiem Museum Rotterdam en het Havenmuseum voor wat betreft de water- en havengebonden voorwerpen, het Historisch Museum Rotterdam en de Stichting RoMeO voor wat betreft de publieke transportmiddelen en eventueel ander rollend materieel. In twee bijlagen bij het advies wordt ingegaan op de actuele situatie van het Havenmuseum en RoMeO en worden voorstellen gedaan voor directe gemeentelijke ondersteuning van deze instellingen. Op de vier genoemde instellingen zijn de uitgangspunten van het gemeentelijk museumbeleid van toepassing. In beginsel moeten zij tezamen alle museale functies uitvoeren. De gemeente kan de instellingen ondersteunen met verschillende beleidsinstrumenten die in het advies verder worden toegelicht.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur adviseert om te komen tot een beperkte kerncollectie Rotterdams mobiel cultureel erfgoed. Onderhoud en beheer van deze collectie moet goed worden geregeld en door middel van publiekprivate samenwerking wordt het behoud van de voorwerpen voor de stad verzekerd. Een veel bredere categorie voorwerpen wordt facilitair ondersteund, zo mogelijk via het Havenmuseum en RoMeO.

Bij het behoud van mobiel cultureel erfgoed zijn vele particulieren en talloze vrijwilligers betrokken. Het is van groot belang dat bij de ontwikkeling van gemeentelijk beleid rekening wordt gehouden met deze betrokkenheid. De inzet van particulier initiatief moet een kernwaarde zijn in het gemeentelijk beleid op dit erfgoedterrein.

Inleiding

De wethouder van Kunstzaken heeft de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur gevraagd om te adviseren over het door de gemeente te voeren beleid op het terrein van het mobiel cultureel erfgoed. Hij heeft, als lid van de gemeenteraad een motie ingediend waarin wordt gevraagd om beleid op dit terrein. De motie is op 13 november 2000 aangenomen, maar beleid is tot op de dag van vandaag nog niet geformuleerd.

De afgelopen tijd zijn enkele documenten verschenen waarnaar in dit advies wordt verwezen.

- het onderzoeksrapport 'Rollend, varend, rijdend, vliegend, mobiel erfgoed in Rotterdam; een stand van zaken' van de DSP-groep van 16 maart 2004;
- 'Mobiel cultureel erfgoed, notitie over de stand van zaken en een voorzet voor het ontwikkelen van beleid' van november 2005 van de dienst Kunst en Cultuur van de gemeente Rotterdam;
- 'Een waardestellend kader voor het mobiel erfgoed' van het Instituut Collectie Nederland van 30 juni 2005.

Onder verwijzing naar deze documenten behoeft hier de voorgeschiedenis van dit advies niet uitvoerig te worden toegelicht. Ook de definitie van het object van het voorgestelde beleid lijkt voldoende duidelijk. Het gaat hier niet om roerend erfgoed in het algemeen. Onder dit brede begrip vallen bijvoorbeeld ook de voorwerpen uit de gemeentelijke museale collecties, de Erasmuscollectie van de Bibliotheek Rotterdam en de archiefbescheiden van het Gemeentearchief Rotterdam. In het onderhavige advies gaat het om objecten die gerelateerd zijn aan de industriële geschiedenis van de stad en die met mobiliteit te maken hebben. Kort gezegd: transportmiddelen. De titel van het DSP-rapport is in dit verband veelzeggend: 'Rollend, varend, rijdend, vliegend'.

Het beleid van de gemeente Rotterdam zou zich kunnen concentreren op wat voor het verklaren van de geschiedenis van de stad van belang is. De zorg voor andere objecten kunnen we gevoeglijk aan de landelijke overheid overlaten. Dat betekent vooral dat we ons hier kunnen concentreren op water- en havengerelateerde objecten. Voorts moeten we denken aan publieke transportmiddelen: trein, tram, bus en metro, voor zover uniek voor Rotterdam. In beginsel kunnen we particuliere vervoermiddelen zoals auto's, motorfietsen, fietsen en dergelijke buiten beschouwing laten,

tenzij de fabrikant in Rotterdam was gevestigd. We behoeven evenmin aandacht te besteden aan luchttransportmiddelen (tenzij in verband met het vroegere vliegveld Waalhaven).

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur bepleit het voorgestelde beleid te beperken tot industriële objecten. Pre-industriële voorwerpen zijn weinig specifiek voor de stad, juist de opkomst van de industrialisatie en de ontwikkeling van de haven vanaf midden negentiende eeuw kenmerken Rotterdam.

In dit advies behoeven we evenmin diep in te gaan op de redenen om mobiel cultureel erfgoed te behouden. Wij kunnen ons vinden in de samenvatting van het gemeentelijk beleid die in de notitie van de dienst Kunst en Cultuur is opgenomen en waarin verwezen wordt naar de uitgangspunten van het gemeentelijk cultuurbeleid voor de periode 2005 - 2008. De redenen om mobiel erfgoed te behouden zijn in principe niet anders dan de redenen om ander erfgoed te bewaren, zoals monumenten, archeologische voorwerpen, archieven en kunst. We geven het daarom slechts in een beknopte formulering weer. Cultureel erfgoed biedt mensen kennis van hun eigen geschiedenis en cultuur, het laat zien waar we vandaan komen. Erfgoed geeft mede vorm en inhoud aan sociale identiteit. Erfgoed is vaak gewoon mooi, een lust voor oog en oor. Het draagt bij aan de geestelijke rijkdom van een samenleving. Mobiel cultureel erfgoed heeft daarnaast een hoge cultuurtoeristische attractiewaarde, het is goed bruikbaar in een beleveniscultuur.

Monument of museum

De motie Hulman vraagt twee zaken te bewerkstelligen:

- dat roerende erfgoederen dezelfde monumentale status kunnen krijgen als onroerende goederen met alle consequenties van dien;
- dat deze roerende erfgoederen voor het publiek toegankelijk blijven of worden gemaakt.

De bescherming van onroerende erfgoederen op grond van de Monumentenwet geschiedt door het opnemen van deze voorwerpen in een landelijk register. Opneming in het register beschermt het monument tegen aantasting door de eigenaar. Ook is soms subsidie te verkrijgen voor de restauratie van een pand.

De gemeente Rotterdam zou roerend cultureel erfgoed bescherming kunnen bieden door een gemeentelijke verordening vast te stellen en daarin het model van de Monumentenwet over te nemen. Op grond van deze verordening zou het de eigenaar van een beschermd object kunnen worden verboden om het object te vervreemden, het buiten de grenzen van stad of land te brengen, het te wijzigen zonder toestemming van de gemeente. Ook kan een verordening de eigenaar verplichten het object in goede staat van onderhoud te houden en het toegankelijk te maken of te houden voor het publiek.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur beveelt aan om, als het om mobiel erfgoed gaat, niet voor een analoge toepassing van de beschermingsconstructie van onroerend erfgoed te kiezen, om juridische

en om praktische redenen. Het is allereerst de vraag of de Nederlandse rechter deze inbreuk op het eigendomsrecht van een particulier op grond van een verordening van een lagere overheid acceptabel acht. Er bestaat een reële kans dat een dergelijke verordening wordt vernietigd wegens strijd met de wet, omdat deze buiten de grenzen van de gemeentelijke huishouding treedt en de eigenaar van een roerend goed verplichtingen oplegt die veel verder gaan dan in landelijke wetgeving is vastgelegd.

Voorts moet bedacht worden dat een vergunningsstelsel de instandhouding van een kostbaar apparaat vergt. Juist door het mobiele karakter van dit erfgoed is controle uiterst ingewikkeld en moeizaam. Verhoudingsgewijs is het toezicht op de uitvoering van de Monumentenwet eenvoudig. Het gaat in het laatste geval immers uitsluitend om onroerende goederen, dus om registergoederen waarvan de eigendomssituatie uit het kadaster blijkt. Eigendoms- en bezitsverhoudingen van roerende goederen zijn veel minder toegankelijk en controleerbaar. Voorts kan het vergunningssysteem van onroerend goed gekoppeld worden aan de verlening van bouwvergunningen en is derhalve relatief eenvoudig in het bestuursapparaat onder te brengen. Roerend erfgoed vereist een geheel nieuw stelsel van vergunningen met bijbehorend controle-apparaat.

Alleen de infrastructuur waarop of waarin mobiel erfgoed zich beweegt kan tot de categorie van de monumenten en beschermde stadsgezichten worden gerekend: wegen, bruggen, viaducten, dijken, rivieren en kanalen, vliegvelden en havens. Mobiel cultureel erfgoed zelf behoort naar zijn aard tot de sector musea en niet tot die van de monumenten. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur adviseert het mobiel cultureel erfgoed te beschouwen als onderdeel van de Collectie Rotterdam en primair beleid te ontwikkelen vanuit museaal perspectief. Hierbij kan enerzijds goed worden aangesloten bij het gemeentelijk museumbeleid zoals dat al vele decennia lang vorm heeft gekregen; anderzijds moet nieuw beleid worden ontwikkeld omdat mobiel cultureel erfgoed door zijn specifieke karakter afwijkt van de gebruikelijke museale voorwerpen.

Het eigen karakter van mobiel cultureel erfgoed ligt vooral in de beheerssituatie en de problemen die daaruit voortvloeien. Het eigendom van deze objecten ligt bijna altijd in handen van particulieren of groepjes particulieren verenigd in een stichting of vereniging. Het beheer is meestal gericht op het in bedrijf houden van het transportmiddel. Het schip moet weer gaan varen, de tram weer gaan rijden. Particuliere eigenaren en beheersorganisaties hebben veelal geen museale pretenties, zijn dan ook niet geregistreerd als erkend museum en hebben daar ook geen behoefte aan, ze concentreren zich op het behoud van de objecten en op het actieve gebruik ten eigen nutte of voor een breder publiek. In het bijzonder de kennisfunctie ontbreekt. Zelden is er specifiek collectiebeleid. De educatieve functie ontbreekt of is beperkt aanwezig.

Daartegenover bestaat bij de musea een grote huiver om zelf mobiel cultureel erfgoed te verzamelen en te beheren. Het museum is niet goed opgewassen tegen de specifieke eisen die het beheer van dergelijke voorwerpen stelt en al helemaal niet heeft men de enthousiaste vrijwilligers in huis waaraan het beheer feitelijk moet worden toevertrouwd. Op een enkele uitzondering na hebben musea er geen behoefte aan om transportmiddelen in beweging te houden. Liever een

model of een goede foto dan een echt schip met alle zorgen van dien. Wel heeft het museum vaak alle kennis over deze voorwerpen in huis en kan men de collectie wetenschappelijk ontsluiten. Ook is er kennis over marketing en educatie beschikbaar. Samenwerking tussen musea en beheerders van mobiel cultureel erfgoed ligt derhalve voor de hand. Hun activiteiten zijn complementair en overlappen elkaar weinig.

Register of waardestellend kader

Musea zijn gewend om te verwerven, te bewaren en tegenwoordig ook om af te stoten. Musea hebben een collectiebeleid. Dat beleid ligt meestal vast in een collectienota. In Nederland bestaat er een grote mate van overeenstemming over de eisen die aan een goed collectiebeleid worden gesteld. Vakgenoten kunnen goed beoordelen of een beleid aan die eisen voldoet en tussen die vakgenoten bestaat vaak grote overeenstemming over de te hanteren criteria voor de beoordeling of voorwerpen voor opname in de collectie in aanmerking komen of eventueel afgestoten moeten worden. Dat moet ook wel, want de grotere musea hebben al gauw meer dan tienduizenden, zo niet honderdduizenden voorwerpen in de collectie. Zonder goede selectiecriteria valt een collectie niet te beheren. Het hebben van een collectiebeleidsplan is dan ook een voorwaarde om als museum erkend te worden door het Nederlands Museumregister.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur raadt de gemeente dringend af om een eigen register in het leven te roepen. Het opnemen van roerend erfgoed in een gemeentelijk (publiekrechtelijk) register schept verregaande verwachtingen over een actieve inbreng van de gemeente in behoud en beheer. Omdat het al gauw om honderden, zo niet duizenden voorwerpen gaat die veelal een complexe beheers- en behoudsproblematiek hebben wordt hier een onoverzienbare financiële last richting gemeente gelegd. De Raad bepleit opnieuw om vanuit museaal perspectief naar deze problematiek te kijken. Waardering en selectie van dit type erfgoed is in wezen collectiebeleid en behoort tot de eigen verantwoordelijkheid van de instellingen zelf. De overheid behoeft niet zelf aan selectiebeleid te doen. Het opnemen van erfgoed in een gewoon museumregister is immers niet verplichtend, wekt geen bijzondere verwachtingen van gemeentelijke ondersteuning. Alle musea, particulier of niet, houden registers bij van hun collectie, eenvoudigweg omdat ze anders niet als museum erkend worden.

Het is niet nodig dat de museale instellingen in Rotterdam zelf criteria gaan opstellen voor de beoordeling van mobiel erfgoed. Recent heeft het Instituut Collectie Nederland in overleg met deskundigen en belanghebbenden uit deze wereld een lijst met criteria opgesteld, het 'Waardestellend kader voor het mobiel erfgoed'. De Staatssecretaris van Cultuur heeft het in juni jl. aan de provincies en gemeenten aangeboden met het verzoek dit kader als beoordelingsinstrument over te nemen. Het ligt voor de hand dat de drie overheidsniveaus hetzelfde waardestellend kader hanteren. Dat gebeurt bij andere sectoren ook: een door het rijk gesubsidieerd maritiem museum hanteert hetzelfde (professionele) beoordelingskader als een door de gemeente gesubsidieerd maritiem museum. Hetgeen niet betekent dat de collecties op elkaar lijken. In tegendeel, onderlinge afspraken en lokale inkleuring leiden nu juist tot

relevante verschillen tussen musea onderling. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur meent, dat het door het Instituut Collectie Nederland opgestelde waardestellend kader bruikbaar is in de selectie van voorwerpen, behorend tot de Collectie Rotterdam.

Erkende instellingen

Voor musea is in Nederland een basisregistratie ontwikkeld. Wil een museum erkend worden, dan dient het aan bepaalde minimumeisen te voldoen. Een erkend museum heeft niet door erkenning alleen al recht op overheidssubsidie. Wel worden erkende musea ondersteund door de provinciaal museumconsulent en worden ze door de collega-instellingen serieus genomen. Ook vrijwilligersmusea kunnen erkend worden en zijn feitelijk ook wel erkend. De gemeente Rotterdam zou, wat het onderdeel mobiel cultureel erfgoed van de Collectie Rotterdam betreft, uitsluitend zaken moeten doen met erkende musea. Deze musea hebben een selectiebeleid en hanteren daarbij het hiervoor besproken waardestellend kader.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur is van mening dat alle kunst- en cultuurinstellingen op de een of andere wijze aan kwaliteitszorg moeten doen, ook vrijwilligersorganisaties. Dat geldt derhalve ook voor de instellingen die mobiel erfgoed beheren, professioneel of vrijwillig. Alleen die instellingen die continu proces van kwaliteitsverbetering kennen zouden voor gemeentelijke ondersteuning –op welke wijze dan ook– in aanmerking moeten komen. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur neemt deze instellingen op in zijn ondersteuningsprogramma kwaliteitszorg (zie de nota *Op eigen kracht*, pag. 11). Het INK-project verbetering collectiebeheer waarmee de vier te verzelfstandigen gemeentelijke musea zijn begonnen zou dan ook op termijn uitgebreid moeten worden met de erkende beheerders van mobiele collecties.

“Er is een grote mate van versnippering van de activiteiten en er is weinig of nauwelijks samenwerking, afstemming en kennisdeling in Rotterdam”, aldus de probleemstellende notitie van de dienst Kunst en Cultuur. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur deelt deze mening en stelt voor om het gemeentelijk beleid zo veel mogelijk te concentreren op vier instellingen. Deze vier instellingen worden door middel van onder andere het subsidiebeleid ‘aangestuurd’ als het gaat om de uitvoering van gemeentelijk mobiel erfgoedbeleid. Tezamen voeren deze instellingen alle museale functies uit. Twee instellingen in de sector water en haven, twee instellingen in de sector transport.

Tussen het Maritiem Museum Rotterdam en het Havenmuseum bestaan goede contacten. Er zijn wel eens momenten geweest dat de verhouding wat moeizaam was, maar dat is verleden tijd. Het Maritiem Museum wil niet zelf mobiel cultureel erfgoed beheren, maar wil wel de kennisfunctie op dit terrein uitoefenen. Dit museum zal het Havenmuseum ondersteunen bij het opstellen van selectiecriteria en collectieplan. Het Maritiem Museum Rotterdam heeft een grote wetenschappelijke kennis in huis. Het Havenmuseum daarentegen is vooral sterk in beheer en faciliteiten. Het beheert verschillende Rotterdamse havens voor historische schepen en een sleepheiling, het beheert een eigen kerncollectie, het heeft nauwe

contacten met en faciliteert vele particuliere eigenaren van schepen, het organiseert grote groepen vrijwilligers en het draagt actief bij aan het aantrekkelijk maken van het centrumgebied Waterstad. Samen met het Maritiem Museum ontwikkelt het publieksgerichte acties.

Het Havenmuseum is een erkend museum. Toch kan het nog niet alle museale functies naar behoren uitvoeren. Wat de kennis en collectiefunctie betreft moet het terugvallen op het naastgelegen Maritiem Museum. De publieksfunctie (ontvangst en informatie over de voorwerpen) kan verbeterd worden. De educatieve functie kan meer tot ontwikkeling worden gebracht. Zoals bekend is de exploitatie van het Havenmuseum moeilijk, met name door de omvang van de problematiek van wegvallende gesubsidieerde arbeidsplaatsen. Ondanks deze knelpunten is de combinatie Havenmuseum/Maritiem Museum een sterke, veelbelovende partner in de uitvoering van gemeentelijk beleid op het terrein van het mobiel erfgoed.

Een dergelijke combinatie is nog niet aanwezig op het terrein van de transportmiddelen. De Stichting RoMeO is vooral geconcentreerd op het in bedrijf houden van oude trams. Het Openbaar Vervoer Museum (gevestigd in het metrostation Oostplein) is bij deze stichting aangesloten. RoMeO is geen erkend museum, heeft geen duidelijke kennisfunctie op dit terrein. Deze stichting zou wellicht kunnen uitgroeien tot een museale voorziening. Een combinatie met het Historisch Museum Rotterdam lijkt daarbij een aantrekkelijke optie. Op termijn kan met deze twee instellingen een stevige combinatie ontstaan waarin alle museale functies met betrekking tot publieke transportmiddelen bijeen zijn gebracht.

Beleidsinstrumenten

Als we mobiel erfgoed bezien vanuit museaal perspectief, dan geldt hiervoor wat voor alle musea geldt. Niet alleen wat je hebt, maar ook wat je er mee doet is voor het overheidsbeleid van belang.

Musea hebben over het algemeen verschillende functies:

- verzamelen, uitbreiden, afstoten,
- beheren van een collectie, conservering en restauratie,
- ontsluiten, toegankelijk maken van de voorwerpen, documenteren,
- presenteren, tentoonstellen, in werking zetten,
- educatie, groepsontvangsten, vriendenvereniging,
- marketing.

De motie-Hulman vraagt om het voor het publiek toegankelijk maken of houden van erfgoed en geeft daarmee een zekere prioriteit aan de functies waarop gemeentelijke ondersteuning zich zou moeten richten. Maar ook andere beleidsaccenten kunnen een rol spelen. Zo zou het zinvol kunnen zijn om te kiezen voor die museale functies die ook ander gemeentelijk beleid ondersteunen, bijvoorbeeld beleid op educatief, toeristisch, economisch of ruimtelijk vlak. Werkend mobiel erfgoed leidt tot een vorm van openluchtmusealisering en kan een positief effect hebben op de belevingswaarde van bepaalde stadsdelen, kan dagtoerisme uitlokken of educatieve schoolbezoeken stimuleren. Activiteiten als verzamelen, beheren, restaureren en documenteren behoren in dat geval niet direct tot de gemeentelijke prioriteiten en komen ten laste van private middelen.

Toch zou het niet verstandig zijn om deze laatste functies principieel van ondersteuning uit te sluiten. Als het gemeentelijk beleid gericht is op de bescherming van erfgoed dat voor de geschiedenis van Rotterdam van belang is, dan kan de gemeente zich niet afzijdig houden van de bewaar- en behoudfunctie. Dat hoeft niet uitsluitend in subsidies voor verwerving en restauratie vertaald te worden. Ook het ter beschikking stellen van terreinen, havens, loodsen, remises en dergelijke is al een bijdrage aan de behoudfunctie van de museale instellingen. Of de ondersteuning en scholing van vrijwilligers in behoudstaken. Zinvol is ook het koppelen van stagiaires van verschillende opleidingen aan erfgoedbeheer. Als voorbeeld van zo'n koppeling wordt hier verwezen naar bijlage 5 bij dit advies, een casusbeschrijving van de wijze waarop de Hogeschool Rotterdam en het Albedacollege in het project Droogdok RDM verbonden worden aan museale functies op het terrein van mobiel erfgoed.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur onderscheidt ten principale vier mogelijke beleidsinstrumenten voor ondersteuning op het terrein van mobiel cultureel erfgoed:

- het verzamelen, beheren en toegankelijk maken van kennis;
- het beschikbaar stellen van faciliteiten: terreinen, gebouwen en infrastructuur;
- het verstrekken van financiële steun in de exploitatie van mobiel erfgoed;
- bijdragen aan de financiering van aankoop en vooral van restauratie van voorwerpen.

De kennisfunctie kan het beste worden ondergebracht bij bestaande museale instellingen als Maritiem Museum Rotterdam en Historisch Museum Rotterdam. Hier zit bij uitstek de deskundigheid voor deze functie. Het ter beschikking stellen van faciliteiten onder gunstige economische voorwaarden, faciliteiten als havenbekkens, kaden, infrastructuur als rails en wegen, remises, tentoonstellingsruimten, werkplaatsen en kantoren kan geschieden door gemeentelijke diensten of door museale instellingen als Havenmuseum en RoMeO. Deze laatste twee instellingen zouden bij uitstek in staat moeten zijn om namens de gemeente faciliteiten te beheren en ter beschikking te stellen aan een groot aantal vooral particuliere eigenaren, vrijwilligers en dergelijke. Erkende instellingen worden door de gemeente ondersteund door middel van een exploitatiesubsidie. De methodiek hiervan is bekend, de systematiek is die van de cultuurplanprocedure, wellicht straks aangevuld met visitatieprocedures. Wat de financiering van aankoop en restauratie betreft, hier gaat het om het a fonds perdu bijdragen in de verwervings- en restauratiekosten van objecten die behouden moeten blijven op grond van hun grote waarde voor de stad. Hiervoor kan een fonds worden ingesteld waaruit ook het behoud van ander voor Rotterdam van belang zijnd erfgoed wordt ondersteund.

In bijlagen 2 en 3 bij dit advies wordt de huidige situatie van de Stichting RoMeO en van het Havenmuseum beschreven. De tekst over het Havenmuseum is een update van eerdere stukken die door de Rotterdamse Kunststichting zijn uitgebracht. (Het advies over het Maritiem Buitenmuseum van maart 2002 en het cultuurplanadvies van april 2004). Uit deze bijlagen blijkt met welke problemen beide organisaties momenteel kampen. In deze tekst vindt de gemeente aanknopingspunten

als het gaat om de vraag op welke wijze de instellingen daadwerkelijk moeten worden gesteund. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur adviseert, indien het gaat om de ontwikkeling van beleid op het terrein van mobiel erfgoed, met beide instellingen op korte termijn gesprekken te openen over hun acute noden. Met name de aanstelling van een vrijwilligerscoördinator is bij beide instellingen urgent. Geadviseerd wordt de instellingen hiertoe op zeer korte termijn in staat te stellen.

Op de situatie van het Maritiem Museum Rotterdam en het Historisch Museum Rotterdam wordt in dit advies niet verder ingegaan. Aangenomen wordt dat in de turbulentie van het verzelfstandigingsproces, tussen beide instellingen en de gemeente voldoende contacten zijn geweest om tot gemeentelijk beleid te komen.

Kernwaarde

De wereld van het mobiele erfgoed is bijzonder. Op werkelijk zeer grote schaal stoppen enthousiaste particulieren geld en tijd in het behoud van historische voorwerpen. Dat is van grote maatschappelijke betekenis. Hier worden voorwerpen in stand gehouden en getoond, niet op grond van het budgetmechanisme van de overheid of het marktmechanisme van het bedrijfsleven, maar krachtens inspanning van particulieren, vrijwilligers. De gemeente dient er zeer op bedacht te zijn dat deze wereld van het particulier initiatief beschermd en gekoesterd wordt. Welke beleidsinstrumenten de overheid ook ontwikkelt, altijd zal deze kernwaarde behouden moeten blijven. De uitdaging voor particulieren om de voorwerpen zelf te beheren en te exploiteren is belangrijk genoeg om in stand te worden gehouden. Het idee mag niet ontstaan dat de overheid de zorg voor het erfgoed nu wel zal overnemen. De vele vrijwilligers dienen gestimuleerd te worden om hun inspanning te blijven verrichten. Hun motivatie mag niet door gemeentelijke steun ondermijnd worden en zij dienen voldoende stimulans te ontvangen om ook buiten de gemeente steun te vinden voor hun werkzaamheden. Op dit punt is grote zorgvuldigheid geboden bij de verdere uitwerking van het gemeentelijke beleidsinstrumentarium.

Kerncollectie Rotterdam

Het beheren van mobiel erfgoed is een zware taak. Vergeleken met museaal erfgoed dat onder ideale bewaarcondities in depot of op zaal in een museum bewaard wordt, stelt het behoud van mobiel erfgoed zeer zware eisen. Met name het beheer van schepen die door natuurlijke invloeden bijzonder onderhoudsgevoelig zijn, is financieel en personeel een zware taak. Het is derhalve raadzaam om een beperkt aantal voorwerpen tot de kerncollectie Rotterdam te rekenen. Het is deze kerncollectie waarop alle functies uit het brede museale beleid van toepassing zijn: verwerving, behoud en beheer, documentatie, exploitatie/presentatie, educatie en marketing.

Objecten uit de kerncollectie Rotterdam behoeven, om behouden te blijven niet uitsluitend op het grondgebied van Rotterdam bewaard te worden. Via de Stichting RoMeO bijvoorbeeld rijden op het terrein van het

Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem oude trams van de RET, als zodanig goed herkenbaar. Dag in dag uit rijden deze onverwoestbare tramstellen, waarvan de oudste uit 1929 dateert, grote groepen bezoekers over het uitgestrekte terrein van het museum. Tot een zorgvuldig erfgoedbeleid behoort ook een liberaal bruikleenverkeer tussen musea onderling.

Erfgoedbeleid brengt altijd het maken van keuzes met zich mee, erfgoedbeleid is primair vaststellen van wat meer en wat minder waardevol is. Dat is soms niet eenvoudig, het is soms hard en zelfs onaardig, want we zouden wel heel veel uit ons verleden willen bewaren. In bijna ieder mens schuilt een verzamelaar en veel historische voorwerpen oefenen een grote aantrekkingskracht op ons uit. De gemeentelijke overheid moet echter op dit punt behoorlijk onbuigzaam zijn en scherpe selectieprocessen eisen. Het waardestellend kader van het Instituut Collectie Nederland zal gehanteerd worden als het gaat om het bepalen van de samenstelling van de kerncollectie Rotterdam. Alleen wat daarin als van grote waarde voor Rotterdam wordt beschreven kan onderdeel zijn van de kerncollectie.

Voorwerpen die tot de kerncollectie behoren kunnen eigendom zijn van de gemeente (met name van gemeentelijke diensten), van gesubsidieerde musea en van particuliere rechtspersonen of natuurlijke personen. Indien de gemeente deze rechtspersonen en natuurlijke personen direct of indirect ondersteunt in beheer- en behoudstaken, dan dient de gemeente medezeggenschap te hebben over het object. Voorkomen moet worden dat het object na directe geldelijke ondersteuning door de gemeente ongecontroleerd buiten de stadsgrenzen wordt gebracht. Eigendomsoverdracht aan de gemeente of een museum is niet altijd raadzaam, publiekrechtelijke regelgeving lijkt op lokaal niveau niet goed mogelijk om eigendomsrechten in te perken, reden waarom hier bepleit wordt om vormen van publiekprivate samenwerking te ontwikkelen. In een contract tussen gemeente en eigenaar dient te worden vastgelegd op welke wijze het object voor de stad behouden blijft en toegankelijk wordt gemaakt voor een breed publiek. De gemeente kan daarbij ook zelf aangeven op welke wijze zij voor publieke doeleinden gebruik wenst te maken van het object.

De collectie mobiel cultureel erfgoed Rotterdam is echter veel breder dan de kerncollectie. Hiertoe behoren ook vele objecten die door particulieren zijn verworven en opgeknapt en die al dan niet toegankelijk zijn voor een breder publiek. Op deze categorie objecten is ondersteunend beleid van de gemeente van toepassing. Door middel van allerlei faciliteiten wordt de particuliere eigenaar ondersteund. De gemeente neemt echter niet de verantwoordelijkheid op zich en lang niet alle museale functies zijn op deze objecten van toepassing.

De branche-organisaties uit de wereld van het mobiel erfgoed zijn al enige tijd bezig met het opstellen van landelijke registers. Die activiteit wordt gestimuleerd door het Ministerie van OCenW. Met het register van het varend erfgoed is men al een eind gevorderd, de andere drie zijn nog in een vroege fase van ontwikkeling. De registers hebben in principe geen andere status dan dat zij de opvatting van deskundigen uit de eigen branche weergeven van wat de moeite waard is om te behouden. De registers hebben geen rechtskracht richting overheid. Toch lijkt het

verstandig deze landelijke registers op den duur ook te gebruiken voor de selectie van objecten die voor facilitaire ondersteuning door of namens de gemeente in aanmerking komen.

Stedelijke ensembles

Een aantrekkelijke vorm van gemeentelijk beleid is om ensembles te vormen van mobiel en onroerend erfgoed. Het bij elkaar brengen van verschillende objecten in een min of meer natuurlijk ogende omgeving spreekt tot de verbeelding: oude schepen, havenkranen en een sleepheiling naast het Witte Huis of stoomtreinen op een spoorwegemplacement met alles erop of eraan hebben een grotere belevingswaarde dan objecten in een 'bedrijfsvreemde' context. Dit spreekt temeer, nu mobiel cultureel erfgoed vooral opvalt door zijn dominerende gebruiksfunctie. Met mobiel erfgoed halen we de geschiedenis naar het heden door de voorwerpen werkend, levend te houden. Het zijn geen dode, doelloze objecten in vitrines, maar levende voorwerpen die een zichtbare functie vervullen. We zetten de voorwerpen niet vast in een monumentale status, maar betrekken ze op het heden. Levend mobiel erfgoed komt het best tot haar recht in een inspirerende omgeving. Op dit punt kan gemeentelijk monumentenbeleid en beleid met betrekking tot mobiel erfgoed elkaar in positieve zin beïnvloeden. In bijlage 4 bij dit advies wordt een voorstel gedaan om na te gaan denken over de mogelijkheid om mobiel erfgoed te combineren met de 'echte' werkende haven, de Rotterdamse haven zoals die nu in werkelijkheid functioneert. Het is daarbij niet de bedoeling om een discussie uit te lokken over de actuele locatie van mobiel erfgoed in de stad, wel om een lange-termijnperspectief te formuleren over de ontwikkeling van een stimulerende omgeving voor de beleving van het Rotterdamse erfgoed.

Bijlagen bij het advies over

Mobiel cultureel erfgoed

BGS 00/2261
Rotterdam, 9 november 2000.

Van de heer S. Hulman e.a. een motie *) om te bevorderen dat een nota wordt opgesteld om roerende erfgoederen dezelfde monumentale status te kunnen geven als onroerende erfgoederen

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 7, 9 en 13 november 2000 ter bespreking van de algemene beschouwingen en de ontwerpbegroting voor 2001 c.a.;

constaterende:

- dat door demografische ontwikkelingen de personen die nog daadwerkelijk met het roerend erfgoed hebben gewerkt steeds minder talrijk zijn;
- dat het vastleggen van technieken en ambachten daarom steeds belangrijker wordt;
- dat het roerend erfgoed vaak een attractief onderdeel is bij evenementen;
- dat alleen door geformuleerd beleid roerende goederen van monumentale waarde als zodanig herkend en erkend kunnen worden, zodat restauratie en conservering voor het nageslacht mogelijk is;

overwegende:

- dat het roerend erfgoed als een onderdeel van het gemeentelijk monumentenbeleid moet worden beschouwd;
- dat het roerend erfgoed een vast onderdeel moet zijn van de totale gemeentelijke culturele publiciteit;

draagt het college van burgemeester en wethouders op:

om binnen een jaar met een door de gemeenteraad vast te stellen nota te komen die er op toeziet dat roerende erfgoederen dezelfde monumentale status kunnen krijgen als onroerende goederen met alle consequenties van dien, en waarin wordt aangegeven op welke wijze deze voor het publiek toegankelijk kunnen blijven dan wel gemaakt kunnen worden,

en gaat over tot de orde van dag.

S. Hulman
J.G.M. Peet
F.J. van der Heijden
V.A. Daal

*) *Aangenomen in de openbare vergadering op 13 november 2000.*



Bijlage 2

Stichting RoMeO

RoMeO staat voor Rotterdams Openbaar vervoer Museum en Exploitatie van Oldtimers. Stichting RoMeO is in 1997 op initiatief van de RET opgericht met het doel erfgoed van het openbaar vervoer in de regio Rotterdam te bewaren, renoveren, restaureren, exposeren en exploiteren. De RET wenste voortaan één overkoepelend aanspreekpunt te hebben voor al zijn museale zaken, in plaats van de voorheen verschillende gesprekspartners die diverse objecten beheerden. Deze stichtingen bestaan nog wel, maar zijn nu aangesloten bij RoMeO. RoMeO maakt onderscheid in museum- en exploitatiematerieel: met dat laatste voert RoMeO ritten uit.

Een opsomming van de activiteiten van RoMeO:

- het exploiteren van Lijn 10 gedurende het zomerseizoen met bekende historische Rotterdamse trams;
- het rijden van vooraf besteld besloten groepsvervoer met (semi-)historische trams;
- onderhoud van historische tramvoertuigen in remise Hillegersberg;
- restauratie van museumtrams in een pand aan de Keenstraat;
- opknappen van bussen in de RET-garage Sluisjesdijk;
- beheer van een oud metrorijtuig;
- inzet van exploitatie-inkomsten ten behoeve van restauratie- en revisieprojecten, grotendeels uitbesteed aan de RET (NB RoMeO creëert hiermee als vrijwilligersorganisatie betaald werk bij een gemeentelijke dienst, c.q. zelfstandige onderneming);
- museale activiteiten in de remise Nieuwe Binnenweg / Heemraadsplein (Trammuseum) en in metrostation Oostplein (Openbaar Vervoer Museum).

Het hiervoor benodigde personeel bestaat uit 150 vrijwilligers.

Naast de cultuurhistorische activiteiten verleent RoMeO enkele diensten aan de RET. De RET maakt bijna dagelijks gebruik van trams die bij RoMeO in beheer zijn voor het wegslepen van gestrand c.q. kapot materieel, voor besloten bijeenkomsten, voor massavervoer, bij uitval van de metro en bij sneeuwval. RoMeO is vanwege die functies van onmisbare waarde voor de RET. Vanwege de voorgenomen verzelfstandiging van de RET in 2006 wordt de Stichting RoMeO geconfronteerd met een aantal knelpunten en bedreigingen:

- Na de verzelfstandiging vervallen de museale taken die de RET sinds de oprichting in 1927 heeft uitgeoefend. De RET hoeft niet langer museummaterieel op haar terreinen te huisvesten. De collectie moet ergens in eigendom worden ondergebracht of gaat verloren. De vraag is nu wie de eigenaar wordt van het materieel. RoMeO kan de collectie alleen 'om niet' technisch onderhouden zolang er ten minste nog voldoende vrijwilligers zijn.
- Het museummaterieel staat gestald in de remise Hillegersberg. Deze remise komt waarschijnlijk op de monumentenlijst en de RET heeft vergevorderde plannen om deze remise op te heffen. Stichting RoMeO heeft echter dringend ruimte nodig en wil al het museale materieel graag op deze plaats bijeenbrengen. Hierdoor is het voor de RET

mogelijk andere locaties te ontruimen, zoals het Heemraadsplein en de Keenstraat. Maar het OBR heeft ook bouwplannen op deze plek. Een alternatief voor de huisvesting van trams zou op de lange termijn (tien tot twintig jaar) misschien op het terrein van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) op Heijplaat gevonden kunnen worden. De trams kunnen daar over treinrails rijden, alleen de stroomvoorziening moet geschikt gemaakt worden.

- RoMeO verdient relatief veel geld met het uitvoeren van ritten, maar kan naast onderhoud en revisie van het materieel onmogelijk ook nog de exploitatie van de remise Hillegersberg betalen. De jaarkosten voor de huur van de remise overstijgen namelijk de financiële draagkracht van de stichting. Zelfs wanneer het OBR de remise om niet ter beschikking stelt zijn de beheerskosten nog te hoog voor RoMeO.
- Na de verzelfstandiging van de RET moet Lijn 10, die nu een goede inkomstenbron vormt voor RoMeO, worden opgeheven of op een andere manier geëxploiteerd worden. Stichting RoMeO dient dan de exploitatie voor eigen rekening en risico over te nemen met een eigen rij- en exploitatievergunning.
- Verdere uitbreiding van commerciële activiteiten van RoMeO kan leiden tot problemen met de belastingdienst. De betaling van vrijwilligersvergoedingen aan chauffeurs vormt in dat kader een lastig onderwerp.
- Voor de coördinatie van de vrijwilligers is tot nog toe geen personeel beschikbaar. Dit knelpunt kan opgelost worden door de aanstelling van één medewerker. Deze coördinator moet vooral een mogelijk toekomstig probleem voorkomen, namelijk dat er door gebrek aan coördinatie voor de commerciële activiteiten geen continuïteitsgarantie afgegeven kan worden. Bij commerciële contracten zoals bijvoorbeeld met Spido (zie hieronder) verplicht RoMeO zich immers om te allen tijde trambestuurders en conducteurs te kunnen leveren.

Stichting RoMeO heeft naar aanleiding van deze ontwikkelingen een aantal initiatieven genomen om de kansen voor de stichting te vergroten en de continuïteit van de activiteiten veilig te stellen:

- Met de directie van Spido wordt een combinatiepakket voor toeristen samengesteld. Stichting RoMeO zoekt nieuwe partners om met behulp van trams een versteviging aan te brengen in de toeristische infrastructuur van Rotterdam. RoMeO kan dit doen door diverse toeristische attracties letterlijk met elkaar te verbinden. Vrije trambanen maken de tram tot een ideaal vervoersmiddel voor toeristen en bezoekers van evenementen. Denk hierbij aan Diergaarde Blijdorp, vanwege het opheffen van de voormalige lijn 3, maar ook aan de Snertram, de partytram met dansvloer en het plan voor een jazztram tijdens het North Sea Jazz Festival. RoMeO heeft daarnaast een idee voor een nieuw evenement: een 'historische tramweek'. Hierover is contact gelegd met Rotterdam Festivals.

In de toekomst ziet RoMeO mogelijkheden om met stagiaires te werken, maar dat is alleen mogelijk onder de voorwaarde dat de begeleiding van die stagiaires door anderen verzorgd wordt. Wellicht zou de RET daarop aangesproken kunnen worden.

RoMeO onderhoudt, afgezien van gesprekken over een mogelijke fototentoonstelling over oude trams, nauwelijks contacten met het Historisch Museum. RoMeO is zich wel bewust van de meerwaarde die beide organisaties voor elkaar kunnen hebben. RoMeO ziet een duidelijk

onderscheid tussen de taak van het museum en die van zichzelf. RoMeO heeft vooral technische kennis in huis, terwijl het museum kennis bezit van de cultuurhistorische waarde en de plaats van objecten binnen een collectie.

In het geval van RoMeO is er daarnaast sprake van toeristische en sentimentele waarde, die belangrijk is voor de identiteit en de beleving van de stad. Deze aspecten worden volgens RoMeO nog onvoldoende benut.

Stichting RoMeO maakt deel uit van de initiatiefgroep voor een themapark over het onderwerp 'transport'. Onder de werktitel 'Transport World Rotterdam' is in 2003 een idee gepresenteerd voor een themapark over vervoer, dat gehuisvest zou kunnen worden op het voormalige RDM-terrein. Vooral nog kon dit idee niet omgezet worden in een haalbaar plan. Mogelijk kan de Stichting RoMeO in de toekomst aansluiting zoeken bij het plan voor een nieuwe opleiding met als thema mobiliteit van de Hogeschool Rotterdam en het Albeda College op het RDM-terrein. In dat geval zou RoMeO benut kunnen worden als contextrijke leeromgeving voor deze opleiding.

Aanbevelingen aan de gemeente op de korte termijn

Om de knelpunten van RoMeO te verlichten en de gemeente optimale kansen te geven ten aanzien van het benutten van de betekenis van het cultureel erfgoed van de RET ziet de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur de volgende punten als gewenste inspanningen voor de gemeente.

- 1 Voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van RoMeO is de aanstelling van een vrijwilligerscoördinator op korte termijn noodzakelijk. De Raad is van mening dat de gemeente de middelen daarvoor beschikbaar zou moeten stellen.
- 2 Voor het onderbrengen van het materieel dient een geschikte locatie gevonden te worden.
- 3 De RET heeft RoMeO tot 'maatschappelijke opgave' benoemd. Dit moet alleen nog geformaliseerd worden zodat ook in de toekomst financiële ondersteuning gegarandeerd is.
- 4 Ten aanzien van het eigendom van het materieel moet een heldere keuze gemaakt worden. Al het materieel zou na verzelfstandiging van de RET ofwel ondergebracht moeten worden in stichtingen, ofwel eigendom van de RET blijven. Op basis van die afweging moet een exploitatie- en samenwerkingsregeling ontworpen worden.
- 5 Voor de registratie- en documentatiefunctie zou samenwerking met het Historisch Museum een goede oplossing zijn.

NB In de erfgoedwereld bestaan, zoals bekend, verschillende opvattingen over het beheer van collecties. Er zijn twee lijnen: cultuurhistorici die objecten in hun oorspronkelijke staat willen terugbrengen en bewaren en betrokkenen die objecten uit het verleden in werkende staat willen houden. Binnen RoMeO is er nog een andere tramstichting actief in Rotterdam: de al langer bestaande Tramweg Stichting (1965). Deze stichting werkt landelijk en heeft een afdeling in Rotterdam. De Tramweg Stichting is een representant van de 'preciezen', die de collectie bij voorkeur in oorspronkelijke staat willen behouden. RoMeO is meer gericht op het werkend houden en exploiteren van materiaal.

Bijlage 3

Update Havenmuseum - december 2005

Het Havenmuseum stelt zich ten doel een collectie materiële getuigenissen te verwerven en te onderhouden, die de geschiedenis van haven, scheepvaart en scheepsbouw van Rotterdam representeert en het publiek daarover te informeren.

Het Havenmuseum is een openluchtmuseum, dat sinds 1968 het werkend maritiem erfgoed in stand houdt en beeldbepalend aanwezig is in de stad. Uitgangspunt is het werkend karakter van het museum en het verhaal van de haven die Rotterdam van 1850 tot 1970 huisvestte.

De ambities van het Havenmuseum lopen uiteen van het realiseren van een collectiebrede presentatie tot een verdere invulling van de binnenstedelijke havens. Het Havenmuseum beheert een vooraanstaande collectie schepen en scheepsonderdelen en beschikt tevens over een in Nederland redelijk unieke restauratieafdeling.

Het jaarplan 2006 van het Havenmuseum dateert van mei 2005. In dit plan worden de volgende doelen geformuleerd:

- het verbeteren van de thematische presentatie van de collectie;
- opzetten en uitbreiden van educatieve projecten en cursussen;
- intensiveren van de samenwerking met het Maritiem Museum, de ligplaatshuurders en het maritiem bedrijfsleven.

Het jaarplan 2006 onderkent de volgende knelpunten:

- de inkomsten van het Havenmuseum nemen af terwijl de kosten stijgen;
- de vraag naar activiteiten stijgt, maar de middelen zijn ontoereikend om er meer te kunnen aanbieden;
- het personeelsbestand moet worden afgebouwd in verband met het verdwijnen van gesubsidieerde arbeid, waardoor de openingstijden moeten worden beperkt;
- vernieuwingen en verbeteringen in de presentatie leiden soms tot hogere exploitatielasten. Naast de eenmalige investering in bijvoorbeeld het lichtplan brengt dit plan structureel hogere energie- en onderhoudskosten met zich mee.

Het Havenmuseum heeft in 2005 één directeur, twintig reguliere medewerkers, dertig gesubsidieerde (ID)medewerkers en 150 vrijwilligers. Eind 2005 hebben de beoordelingsgesprekken voor de gesubsidieerde medewerkers plaatsgevonden. Duidelijk is dat vier à vijf personeelsleden 'bemiddelbaar' worden verklaard en het museum zullen gaan verlaten. De afdelingen techniek/onderhoud en publiek/presentatie verliezen allebei twee à drie mensen. Dit heeft gevolgen voor het openhouden van het museum en voor de demonstraties aan het publiek. Voor het openhouden van het museum zijn in het verleden nooit vrijwilligers ingezet en het museum kan en wil dat in de toekomst ook niet doen.

Het Havenmuseum heeft de volgende oplossingen gevonden voor de problemen die voortvloeien uit het verdwijnen van de ID-regeling:

- Het museum brengt zoveel mogelijk museale objecten onder in stichtingen of verenigingen. Deze onderhouden zelf hun object én

zorgen voor de benodigde financiële middelen. Het Havenmuseum heeft contact met de bestuursleden van de stichtingen die op hun beurt contact onderhouden met de vrijwilligers.

- Deze vrijwilligers hebben behoefte aan scholing op het gebied van cultuurhistorisch inzicht, techniek en presentatie. Die scholing kan door het Havenmuseum worden georganiseerd in samenwerking met bijvoorbeeld het Erfgoedhuis Zuid-Holland, Instituut Collectie Nederland of een overkoepelende instantie op het gebied van mobiel cultureel erfgoed.
- De financiële administratie zal op vrijwillige basis worden uitgevoerd door een gepensioneerd gemeentemedewerker.
- De aansturing van de afdelingen techniek/onderhoud en publiek/presentatie vindt in de toekomst plaats door één persoon. Deze maatregel moet de afdelingen dichterbij elkaar brengen en waar mogelijk integreren. De onderhoudsafdeling wordt gevraagd het publiek ook iets over haar werk te vertellen.
- Eind december 2005 organiseert het museum een congres voor potentiële particuliere investeerders.

De gekozen oplossing maakt veel mogelijk, maar vraagt ook om iets nieuws namelijk het aansturen van de vele vrijwilligersorganisaties. Een vrijwilligerscoördinator is hiervoor een onontbeerlijke en cruciale schakel. Zonder zo'n coördinator zal de gekozen oplossing niet werken.

De vrijwilligerscoördinator moet enerzijds de wensen en behoeften van het museum kennen en anderzijds die van de stichtingen kanaliseren. De coördinator moet overzicht hebben: hij moet geloofwaardig overkomen bij vrijwillige erfgoedliefhebbers die hun tijd besteden aan het op peil brengen en presenteren van de collectieobjecten.

Het Havenmuseum heeft voor de financiering van zo'n functionaris een aanvraag ingediend bij de Centrumraad die tot en met 2005 middelen verstrekke voor gesubsidieerde arbeid. De aanvraag is afgewezen, omdat de Centrumraad voor dit doel geen geld meer beschikbaar had.

Voor de langere termijn (2006 en verder) formuleert het museum de volgende prioriteiten:

- versterking van de bedrijfsvoering en financiële huishouding door een nieuwe benadering van de financiële planning;
- verbetering van de inrichting, uitstraling, bewegwijzering en informatieverstrekking. Hiervoor is een eenmalige investering van € 300.000 nodig;
- bouw van een entrepaviljoen en verbouwing van het kantoor. Hiervoor is een eenmalige investering van € 600.000 nodig.

Van dit bedrag van € 900.000 is inmiddels € 650.000 beschikbaar. Het museum hoopt op korte termijn de rest te verwerven, zodat de verbouwing in de eerste maanden van 2006 kan starten en voor het zomerseizoen van 2006 gereed is.

Op de langere termijn (2006 en verder) zijn er nieuwe knelpunten te verwachten:

- invoering van handhaving van Arbo-normen en risico-inventarisatie leiden tot hogere kosten;
- bijscholing door externe organisaties van vrijwilligers en professioneel personeel kan niet plaatsvinden, omdat er geen personeel beschikbaar is om dit te organiseren.

Tegenover de knelpunten wordt tevens een aantal kansen geplaatst:

1 Onderwijs

- Onderwijsinstellingen richten zich meer en meer op het bieden van contextrijke leeromgevingen. Specifieke kennis en kunde ten aanzien van het werkend houden van de collectie werkend erfgoed kan in de toekomst wellicht aangetrokken en ontwikkeld worden in samenwerking met Rotterdamse onderwijsinstellingen.
- Er kunnen stageplaatsen worden ingericht voor vmbo-ers in de richting techniek en geschiedenis.
- De locatie RDM biedt mogelijkheden om stagiaires van de potentiële nieuwe opleiding mobiliteit (zie bijlage 2) in de directe omgeving, bijvoorbeeld in een klein dokje, aan werkend erfgoed van het museum te laten leren en werken.

2 Samenwerking

- De samenwerking tussen het Havenmuseum en het Maritiem Museum is sterk verbeterd. Dit wordt zichtbaar door op elkaar afgestemde openingstijden, een gezamenlijk aanbod kinderactiviteiten en het beter benutten van elkaars sterke kanten. Concreet betekent het dat de registratie- en documentatiefunctie van het Havenmuseum, evenals het collectiebeleid, in de toekomst zullen worden uitgevoerd door het Maritiem Museum. Het Havenmuseum legt zich nadrukkelijk toe op het werkend houden en presenteren van de mobiele collectie.

3 Professionalisering

- Door de inschakeling van een gespecialiseerde vrijwilliger zal de financiële rapportage verbeteren.
- Het Havenmuseum richt zich meer en meer op het aanleveren van een 'raamwerk' waarin de collectiestichtingen kunnen functioneren op het gebied van kennis en kunde (kenniscentrum) enerzijds en facilitair, in de fysieke buitenruimte anderzijds.
- Er ontstaan kleine bedrijfjes die specifieke kennis ontwikkelen en bewaren die nodig is voor het onderhoud van varend cultureel erfgoed.

4 Taakafbakening en samenwerking

- Het Havenmuseum kan aan de Leuvehaven uitsluitend de werkende haven van het verleden laten zien. In de context van de locatie is dat niet anders mogelijk én niet anders wenselijk, omdat op die locatie geen hedendaagse havenactiviteit heeft plaatsgevonden en dus ook niet gedaan moet worden alsof dat wel zo was.
- Het Havenmuseum heeft wel een wens om de collectie en de presentatie meer te verbinden aan het heden en de toekomst. Met de verbouwing van de loods waarin nu het kantoor gevestigd is tot een ontvangstruimte kan aan die wens deels tegemoet gekomen worden.
- Het Havenmuseum ontwikkelt ideeën om een aantal kenmerkende havenlocaties in het Rijnmondgebied cultuurhistorisch met elkaar te verknopen. Onderwerpen als de visserij in Vlaardingen en de jachtbouw in de omgeving van Dordrecht maken deel uit van het varend cultureel verleden van het Rijnmondgebied en de rivier. Een rondvaart langs die verschillende locaties met een goed verhaal kan een nieuwe, cultuurhistorisch interessante toeristische attractie opleveren.

Op de lange termijn (tien tot twintig jaar) ziet het museum misschien mogelijkheden voor een werkend wereldhavenmuseum op het RDM-terrein of in de Waalhaven. Op die locatie kunnen verleden en heden optimaal aan elkaar gekoppeld worden (zie bijlage 3).

Aanbevelingen aan de gemeente op de korte termijn

Om de knelpunten van het museum te verlichten en de gemeente optimale kansen te geven ten aanzien van de betekenis van het varend cultureel erfgoed voorziet de Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur twee mogelijke inspanningen door de gemeente:

- Voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van het Havenmuseum is de aanstelling van een vrijwilligerscoördinator op korte termijn noodzakelijk. De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur is van mening dat de gemeente de middelen daarvoor beschikbaar zou moeten stellen.
- In overleg met de Centrumraad dient bekeken te worden of het museum voor het beheer van de aanzienlijke buitenruimte en het lichtplan van het museum, dat is gedelegeerd aan de instelling, op de noemer van de beleidsprioriteiten van de Centrumraad (schoon, heel en veilig) alsnog een financiële bijdrage zou kunnen verwerven.

Bijlage 4

Een idee over 'wereldhavenerfgoed'

De rest van de wereld kent Rotterdam vooral vanwege twee 'identiteiten': de stad van het bombardement in mei 1940 en de haven. Na de oorlog groeide de haven in hoog tempo uit tot de grootste ter wereld, een positie die inmiddels door Sjanghai is overgenomen.

Het is dan ook opmerkelijk dat Rotterdam eigenlijk weinig serieuze aandacht besteedt aan deze twee voor de stad zo belangrijke onderwerpen. In het cultuurplanadvies 2005-2008 vroeg de voormalige RKS hier al aandacht voor: "Rotterdam besteedt over het algemeen weinig aandacht aan de gevolgen van het bombardement, terwijl deze meest invloedrijke gebeurtenis van de vorige eeuw eigenlijk een permanente expositie in het Historisch Museum waard is." Pas de laatste jaren is het besef van de wenselijkheid van deze collectieve historische reflectie in Rotterdam actueel. Het is dus tijd om serieuze stappen te nemen. Het Historisch Museum zou deze belangwekkende taak op zich kunnen nemen, uiteraard in nauw overleg met het huidige Oorlogsverzetsmuseum.

Het Johannes Postmuseum in Ridderkerk -of all places- opende recentelijk een presentatie die het bombardement op Rotterdam van 14 mei 1940 op realistische wijze laat herleven. Een levensechte zeventien minuten durende videoproductie die op de binnenzijde van de koepel van het gebouw wordt geprojecteerd, laat zien hoe het centrum van Rotterdam in enkele ogenblikken veranderde in een inferno.

Voor het verhaal van de haven geldt eigenlijk hetzelfde. Rotterdam heeft gelukkig het Maritiem Museum Rotterdam en het Havenmuseum, maar ondanks hun inspanningen kan de stad nog niet bieden wat eigenlijk wenselijk is: een waardige representatie van hetgeen de wereldhaven te vertellen had, heeft en zal hebben. TV Rijnmond levert sinds enige tijd een aansprekende bijdrage aan het verhaal over de haven. Iedere donderdag zendt Rijnmond het programma 'Ik zie de haven al' uit, waarin vele fascinerende aspecten van de wereldhaven aan bod komen.

Maar bezoekers van de stad die geïnteresseerd zijn in de werkende haven -en dat zijn er nogal wat- zou nog méér dan al gebeurt de mogelijkheid moeten worden geboden de schaal en de activiteiten van de werkende haven in al zijn glorie te beleven. Een 'werkend' bezoekerscentrum van de haven, waarbij niet alleen het verleden, het wereldhavenerfgoed, maar ook het heden en de toekomst van de werkende haven worden getoond. Een plek waar je de haven van vroeger en van de toekomst kunt voelen, ruiken, horen en ervaren. Een attractie van formaat die niet alleen interessant is voor het cultureel bewustzijn van oude en nieuwe Rotterdamers, maar die tevens een nieuwe toeristische impuls vormt.

Nu de 2^e Maasvlakte binnen enkele jaren een feit is en een deel van het traditionele havengebied binnen de ring, de Stadshavens, naar verwachting op termijn gedeeltelijk een andere bestemming krijgt, is het denkbaar een deel van dit gebied te benutten voor een werkend 'wereldhaven belevenismuseum'.

Zo'n museum zou enigszins kunnen lijken op een combinatie van het Maritiem Museum en het Havenmuseum, maar zou qua schaal en collectie veel groter zijn. De bezoeker moet kennis kunnen maken met datgene wat de Rotterdamse haven kenmerkt: de schaal. En dat is bij uitstek mogelijk in de Waalhaven, het grootste havenbekken van de stad/het land/Europa, waar echte oceaanstomers een ligplaats vinden en waar traditionele en bijzondere vormen van overslag plaatsvinden.

Het museum zou een publiekprivate partnershipconstructie kunnen krijgen, waarbij de stad of het Havenbedrijf in de eerste plaats faciliteert (door het beschikbaar stellen van grond en collecties) en de Rotterdamse havenbedrijven gevraagd wordt bijdragen te leveren aan het werkende havenonderdeel. Het is denkbaar dat de collecties van het Maritiem Museum en het Havenmuseum ingezet worden voor tentoonstellingen op locatie in het Waalhavengebied; het is zelfs denkbaar dat het hele maritieme collectiecluster op den duur van de Leuvehaven naar de Waalhaven verhuist.

Uiteraard kan ook Spido een belangrijke rol te vervullen in dit verhaal: een bezoek over water is de meest attractieve mogelijkheid.

Ter illustratie enkele opvattingen die dit idee ondersteunen:

1. *Uit Havenplan 2020 van het Havenbedrijf*

De herontwikkeling van de Stadshavens begint in de Waalhaven. In 2020 is dit een gebied waar stedelijke bedrijvigheid (onderwijs, maakindustrie) hand in hand gaat met specifieke havenactiviteiten, zoals in de maritieme industrie of het traditioneel stukgoed. In de Waalhaven zijn op termijn geen activiteiten meer die 24 uur per dag veel geluidsoverlast geven. Hierdoor verbetert de leefomgeving en ontstaan zelfs kansen voor woningbouw. Een specifiek gebied is het rivierfront (Sluisjesdijk, RDM-terrein, Quarantaineterrein). Dit deel van de Waalhaven is bij uitstek geschikt voor de vestiging van vernieuwende bedrijven en starters, kennisinstellingen, woningbouw, recreatie en cultuur.

2. *OBR - projectteam Stad en Haven*

De gemeente Rotterdam wil de economische structuur van haven en regio verstevigen. Dit in combinatie met het scheppen van een aantrekkelijk woon- en leefmilieu in Rotterdam. Om snel en slagvaardig te kunnen opereren is het projectteam Stad & Haven opgezet. Dit team buigt zich over projecten die te maken hebben met Mainport Rotterdam en de stedelijke economie. Zij bepaalt onder meer de economische waarde van een project, de aanpak en de financiering.

3. *OBR - afdeling Vrijtijdseconomie*

Een stad waar van alles valt te beleven biedt de bezoeker, bewoner of ondernemer volop kansen en mogelijkheden. Daarom werkt de gemeente Rotterdam hard aan een verdere uitbouw van Rotterdam als veelzijdige vrijetijdsstad. Het beleid kent drie speerpunten: stimulering van het bezoek, ondersteuning van initiatiefrijke ondernemers en meedenken bij het invullen van stedelijke ontwikkelingslocaties.

In het kader van te ontwikkelen beleid ten aanzien van creatieve economie kan nog gezegd worden dat een wereldhavenerfgoed-attractie bijdraagt aan de gemeentelijke opgave om nieuwe banen te scheppen in deze

sectoren. Ook in het kader van citymarketing en toerisme zou een nieuwe grootschalige attractie als deze zeer welkom zijn. De belangstelling daarvoor blijkt ondermeer uit de groei van het aantal excursies in het havengebied.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur stelt voor om in 2006 een bijeenkomst te organiseren met stakeholders (OBR, Stadshavens, Maritiem Museum Rotterdam, Havenmuseum, R'dam Marketing, etc.) om eens over dit idee te brainstormen en het OBR te verleiden tot het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek.

Bijlage 5

Casus: Research, design en manufacturing

De oude werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij laat zien hoe Rotterdam zich gedurende de laatste decennia heeft ontwikkeld: een rijk en imposant verleden en een roemloos einde onder invloed van globale economische ontwikkelingen. Het terrein ligt midden in het Stadshavensgebied, op Heijplaat bij de Waalhaven. Het verlaten Droogdok inspireerde twee Rotterdamse instellingen voor beroepsonderwijs -Hogeschool Rotterdam en het Albeda College- tot het maken van grensverleggende plannen. De ontwikkeling sluit aan bij het idee om monumenten te benutten door er nieuwe economie in te huisvesten. Zij willen in samenwerking met NV Stadshavens Rotterdam en de Technische Universiteit Delft het terrein ontwikkelen tot een cluster van innovatieve maakindustrie: voor bedrijven, kennisinstellingen en onderwijsinstellingen in de regio Rijnmond. Met de genoemde alliantie van bedrijven en kennisinstellingen willen de initiatiefnemers de RDM nieuw leven inblazen onder het motto: Research, Design en Manufacturing.

Het wordt een gebied waar innovatie de ruimte krijgt. Waar de kloof tussen onderwijs en bedrijf gedicht wordt. Waar mbo'ers en hbo'ers de kans krijgen om samen te werken aan inspirerende projecten. Waar design en manufacturing elkaar aanvullen. Waar bedrijven alleen of gezamenlijk technische innovaties kunnen realiseren. Waar ambitieuze jonge ondernemers (letterlijk) de ruimte krijgen hun eigen bedrijf op te zetten. Waar doorstroming vanuit het beroepsonderwijs naar het hoger onderwijs vorm krijgt.

De doelstelling van de nieuwe RDM is om via samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen een concrete stimulans te zijn voor nieuwe en bestaande creatieve maakindustrie in Rotterdam. Dit komt neer op het inzetten van kennis die kan leiden tot lokale bedrijvigheid waar het in eigen beheer (laten) produceren en leveren van nieuwe producten centraal staat. Het gaat om fysieke producten, al dan niet in combinatie met bijbehorende diensten.

Een belangrijk organisatorisch uitgangspunt om tot succesvolle productintroducties te kunnen komen is de noodzaak van technisch-economische clustering van marktpartijen, bedrijven en instellingen. Het delen van visie, faciliteiten en projectruimten is essentieel. Dit is in feite de concretisering van de kenniseconomie op het gebied van nieuwe technologie. Droogdok RDM kan een uitstekende basis zijn voor snelle implementatie en marktgerichte aanpassing van (elders) ontwikkelde technologie.

Met deelnemende opleidingen als autotechniek, bouwkunde en industrieel productontwerpen (Hogeschool Rotterdam) en verspanen, lassen, elektrotechniek en constructiebankwerk (Albeda College) zal de focus liggen op de creatieve maakindustrie. Studenten krijgen de kans om in een inspirerende omgeving aan vernieuwende technische projecten te werken in opdracht van de bedrijven om hen heen.

Het mes snijdt aan twee kanten. Niet alleen het terrein van Droogdok RDM wordt voor jongeren aantrekkelijk, ook de aanwezigheid van innovatieve

productiebedrijven is uitdagend en heeft een positieve uitstraling op andere technische studies. Bovendien leidt de samenwerking tussen mbo, hbo en universiteiten tot betere onderlinge afstemming en een gemakkelijker doorstroming. Door de studenten na hun afstuderen een kans te geven hun technologisch vernieuwende ideeën om te zetten in een eigen onderneming, krijgt Droogdok RDM tevens de functie van incubator.

Droogdok RDM richt zich in het bijzonder op bedrijven die actief zijn met Research, Design en Manufacturing op het gebied van duurzame energie, (auto)mobilititeit, Technology for Care en drijvende bouw. De eerste stap is het herinrichten van de enorme machinefabriek op het terrein. Er komt een gemeenschappelijk auditorium, een expositieruimte en een café-restaurant. Op de begane grond worden werkplaatsen ingericht. Daar is ook ruimte voor studenten om aan allerlei concrete projecten te werken. Boven de werkplaatsen hangt een zwevende vloer aan kraanbanen, waarop kantoren, onderwijsruimten en studio's zijn gepland. Het omringende terrein rondom de loods kan gebruikt worden voor grootschalige experimenten, bijvoorbeeld op het gebied van toepassing van duurzame energie of vernieuwend bouwen op, aan en onder het water.

De Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur ziet mogelijkheden om de Rotterdamse mobiel-cultureel-erfgoedcluster, met name het Havenmuseum en RoMeO, te koppelen aan Droogdok RDM. Het Havenmuseum en RoMeO kunnen leermogelijkheden bieden van werkend materieel aan studenten en stagiaires van RDM, die stageplaatsen en werkend materieel nodig hebben voor het opdoen van werkervaring. Het Havenmuseum en RoMeO hebben gebrek aan jonge, vakmatig geschoolde vrijwilligers. De opleidingen op RDM leveren deze mensen. Door deze koppeling zouden de onderwijsinstellingen de culturele instellingen kunnen benutten als stageplek, bron voor nieuwe kennis, nieuw personeel en innovatie.