



# Masterplan behoud Museumhaven Spakenburg

29 juni 2015



**Gemeente Bunschoten**

**Masterplan Behoud museumhaven Spakenburg**

**29 juni 2015**

**Vastgesteld door de gemeenteraad**

**in de vergadering van d.d.**

***Opgesteld door:***

Theo Kemperman, Partners in Culture, in samenwerking met

Mirjam Gosen, Gosen projectmanagement en advies

***Portefeuillehouder:*** M. van de Groep, burgemeester

***Supervisie & redactie:*** V. de Kieviet, beleidsmedewerker Erfgoed en Cultuur

***Klankbordgroep:*** Bestuur Vereniging de Bruine Vloot

## 1 VOORWOORD

Zelf stam ik af van een lijn van Spakenburgse vissers. Mijn vader en zijn vader hebben gevist met diverse botters en daaraan verwante scheepstypen zoals een bons en een kwak, die onder de naam BU7 voeren. De botter vormde voor hen slechts een werktuig, één waarmee ze in hun bestaansrecht konden voorzien. Net als wat de oven is voor de bakker, de kwast voor de schilder en de hamer en schaaf voor de timmerman. Nadat mijn voorvaderen noodgedwongen hun werk als vissers neerlegden toen Flevoland werd aangelegd, konden zij nog niet voorzien dat hun nazaat op zijn beurt het werktuig zou worden voor het bestaansrecht van de botters. Dat is een rol die me mij als burgemeester in de schoot is geworpen en me met trots vervult. Vooral ook omdat ik dat niet alleen mag doen, maar samen met vele anderen. Met de kinderen en kleinkinderen van vroegere Spakenburgse vissers, met de oud- studenten die een groot deel van de vloot in stand hielden toen de boten lagen weg te kwijnen en met vele andere enthousiaste mensen van binnen en buiten de gemeente Bunschoten.

In de oude kern van Spakenburg is de vissershaven van vroeger bewaard gebleven alsof de tijd bijna stil gestaan heeft. De haven met originele scheepstimmerwerf, historische vissersschepen, dijkwoningen, visafslag en museum met visrokerij vormen een prachtig historisch plaatje. Het vormt daarmee de meest complete historische vissershaven van Nederland. Toch valt daar langzaam maar gestaag een schaduw overheen. De gemeente en de huidige gebruikers en eigenaren van de historische vissersschepen kunnen niet meer alleen instaan voor het behoud van dit unieke ensemble. Vergrijzing, kostbaar onderhoud, minder inkomsten uit verhuur, concurrentie, maar ook een gebrek aan eenheid zijn daar oorzaken van.

Iedereen is overtuigd van het belang van deze historische maar vitale haven voor de toekomst van Bunschoten-Spakenburg, de regio en Nederland. Daarom is dit masterplan met alle betrokkenen samen opgezet en bedacht. Het is een plan waarbij aan alles is gedacht en alles ingezet wordt om alle aspecten van de haven zeker te stellen. En niet alleen de materiele kant maar ook de educatieve en de maatschappelijke. Zoals het ons Spakenburgers in de aard zit is het wel een plan met ambitie en een flinke uitdaging. De uitdaging om op korte termijn iets in gang te zetten wat zichzelf voor de toekomst in stand kan houden. We zullen moeten uitreiken naar anderen en het enthousiasme dat wij hebben moeten overbrengen. We kunnen het niet alleen, daarvoor is het te omvangrijk en te complex. We hebben u allen nodig, als schipper, maat, timmerman, opvarende, deelnemer, donateur, leraar, leerling, enthousiasteling, ambassadeur, bestuurder en als sponsor. Want de haven is van en voor ons allemaal, en alleen gezamenlijk kunnen wij de haven veilig stellen. De museumhaven van Spakenburg en wij allen maken ons op voor de toekomst.

Ik vertrouw op ieders enthousiasme, betrokkenheid en verantwoordelijkheid om dit masterplan handen en voeten te geven en zo de museumhaven van Spakenburg ook voor onze kinderen en kindskinderen een plaats te laten zijn waar de gezamenlijke geschiedenis niet alleen te zien en te beleven is, maar ook echt leeft.

Melis van de Groep, burgemeester van Bunschoten

## 2 INHOUDSOPGAVE

1	VOORWOORD.....	3
2	INHOUDSOPGAVE.....	4
3	SAMENVATTING.....	5
4	INLEIDING.....	7
5	MUSEUMHAVEN.....	8
5.1	Oude Haven.....	9
5.2	Botterwerfcomplex.....	9
5.3	Historische vissersschepen.....	10
5.4	Historische Visafslag.....	12
5.5	Museum Spakenburg.....	12
6	PROBLEEMSTELLING.....	13
6.1	Oorzaken.....	13
6.2	Actuele situatie – botters te koop.....	15
7	PLAN VAN EN VOOR IEDEREEN.....	16
7.1	Betrokkenen.....	16
7.2	Draagvlak onder betrokkenen.....	22
8	HET MASTERPLAN: PLANNEN OM SAMEN TE WERKEN.....	24
8.1	Visie.....	24
8.2	Doel.....	25
8.3	Projectorganisatie.....	25
8.4	Plan voor gemeentelijk beleid.....	25
8.5	Plan voor verwerving, beheer- en behoud.....	26
8.6	Fondsenwervingsplan.....	26
8.7	Educatieplan.....	27
8.8	Plan Botters-in-business.....	28
8.9	Plan Spakenburg-in-de-beeldvorming.....	28
9	UITVOERING VAN DE PLANNEN.....	30
9.1	Projectorganisatieplan.....	30
9.2	Schema projectorganisatie.....	34
	BIJLAGEN.....	35
	Bijlage 1: Verslag 1 <sup>e</sup> bijeenkomst 17 december 2014.....	36
	Bijlage 2: Verslag 2 <sup>e</sup> Bijeenkomst 21 januari 2015.....	39
	Bijlage 3: Uitvoeringsplan Gemeentelijk beleid.....	41
	Bijlage 4: Uitvoeringsplan Verwerving, Beheer en Behoud.....	44
	Bijlage 5: Uitvoeringsplan Fondsenwerving.....	48
	Bijlage 6: Uitvoeringsplan Botters in Business.....	52
	Bijlage 7: Uitvoeringsplan Spakenburg in de Beeldvorming.....	55
	Bijlage 8: Uitvoeringsplan Educatie.....	58

### 3 SAMENVATTING

De museumhaven gevuld met historische vissersschepen waaronder enkele tientallen botters, vormt al eeuwen het gezicht van Spakenburg. De combinatie van de Oude Haven met dijkwoningen, de Spuisluis, de historische scheepstimmerwerf Nieuwboer en de historische Zuiderzee zeilschepen, uitgebreid met de Visafslag en Museum Spakenburg vormt een uniek ensemble. Spakenburg moet in vergelijkbare vorm, vóór de afsluiting van de voormalige Zuiderzee met de Afsluitdijk en de aanleg van Flevoland, een standaard vissersplaatsje zijn geweest aan de Zuiderzee, getuigend van een bloeiend, maar hard vissersbestaan. Op enkele uitzonderingen na is overal in het land dat beeld verdwenen. De schaal en relatieve ongeschondenheid van Spakenburg maakt dit ensemble niet alleen monumentaal maar ook uniek. Nergens ter wereld is een historische vissersplaats zo goed bewaard gebleven. Dat komt vooral omdat de gemeente al vroeg erkende dat de toekomst van het voormalige vissersdorp in het behoud van de historie ligt.

Decennia na het wegvallen van de visserij ontstond er een groep van scheepseigenaren die hun erfgoed onderhielden om er recreatief mee te kunnen varen. Zij deden dat zoals vroeger op authentieke wijze. Daardoor kon de scheepstimmerwerf, die altijd al het grote onderhoud aan de houten schepen deed, in bedrijf blijven. Hiermee kon de kennis en ervaring behouden blijven in Spakenburg om op authentieke wijze de sterk ingekrompen, maar vergeleken met de rest van Nederland substantiële lokale vloot, te conserveren en in de vaart houden. Het gebied is geïnstitutionaliseerd en aangewezen door de gemeente als museumhaven, waarbij er beperkingen zijn opgelegd aan welke schepen er een vaste ligplaats konden krijgen. Daarnaast werd er een subsidieregeling voor de historische schepen in het leven geroepen. Dit voorkwam dat in de loop van de tijd de scheepseigenaren, ook als ze al lang niet meer in de directe omgeving van de haven woonden en werkten, in andere havens hun geluk gingen beproeven. Door ook andere historische elementen aan het ensemble toe te voegen en te bevorderen dat de museumhaven het decor werd van omvangrijke en populaire jaarlijkse historische visserij-evenementen, kreeg de museumhaven een belangrijke naam in zowel de regionale en landelijke erfgoedwereld als bij de bezoekers c.q. de toeristische wereld.

De museumhaven vormt daarmee de essentie voor de ontwikkeling van de toekomst van Spakenburg. Dit wordt echter bedreigd door diverse factoren. De afname van de hoeveelheid botters en andere historische visserszeilschepen en daarmee de afname van de uitstraling, sfeer en aantrekkelijkheid van de museumhaven vormt veruit de grootste bedreiging. Voor de afname van de vloot zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, die in dit masterplan worden geadresseerd. Het wordt als een gemeenschappelijk probleem beschouwd en daarom heeft de gemeente samen met alle mogelijke betrokkenen dit masterplan laten opstellen. De inhoud, plannen en handelingsperspectieven zijn in gezamenlijke sessies met de betrokkenen bedacht en uitgewerkt.

Het masterplan bereidt een aantal uitvoeringsplannen voor. Deze plannen geven, eenmaal opgezet en ingericht, inhoud, richting en perspectief aan de toekomst van de museumhaven van Spakenburg. Plannen voor fondsenwerving, verwerving, beheer en behoud van historische vissersschepen, educatie, verdienmodellen, marketing en beeldvormingsconcepten voor Spakenburg en borging in gemeentelijk beleid worden gepresenteerd. Hierbij worden ook de benodigde middelen benoemd om uitvoering te kunnen geven aan de plannen.

Uiteindelijk staat of valt het succes van dit masterplan met de onderlinge samenwerking tussen betrokkenen, de betrokkenheid bij elkaars activiteiten en de mogelijkheden om zowel binnen de gemeenschap als ver daarbuiten, het belang van

de continuïteit van dit bijzondere erfgoed uit te dragen en te vertalen in voldoende middelen om die continuïteit te waarborgen. Benadrukt wordt dat alle betrokkenen belangrijk zijn, zowel de particuliere eigenaar als de stichting met gezamenlijk eigendom van meerdere schepen. Het gaat om de museumhaven als geheel, waar voor alle partijen plek en ruimte is. De toekomst van de museumhaven van Spakenburg ligt weliswaar in het koesteren van het verleden, maar vooral ook in het levend houden daarvan door er *met elkaar* voor te vechten.



## 4 INLEIDING

Spakenburg is een voormalig vissersdorp aan de Zuiderzee. In de twee havens lagen de botters waarmee vissers erop uittrokken. Rond 1890 waren er ongeveer 200 vissersschepen. Sinds de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 is het snel met de vissersvloot achteruit gegaan. Tegenwoordig liggen er in de historische Oude Haven van Spakenburg nog 27 botters en een tiental andere historische vissersschepen. Deze worden uitsluitend nog gebruikt voor de pleziervaart/watersport - er is in 2015 geen beroepsvisserij meer.

Spakenburg ontleent zijn imago voor een belangrijk deel aan de museumhaven, een ensemble bestaande uit de Oude Haven met het nog in gebruik zijnde historische botterwerfcomplex, de visafslag en de historische schepen, voornamelijk botters. Dit geheel wordt compleet gemaakt met een museum. De museumhaven is uniek in de wereld en is de grootste botterhaven van Nederland. In Elburg ligt er ook een aanzienlijke bottervloot en enkele plaatsen langs de Randmeren hebben de ambitie om hun havens met enkele botters meer historische allure te geven. Echter, geen van deze voormalige vissersplaatsen komt bij benadering in de buurt van Spakenburg als het gaat over de kwaliteit en omvang van de museumhaven.

De museumhaven is van groot belang voor de gemeente Bunschoten. Aantasting of achteruitgang van de kwaliteit van het ensemble zou grote negatieve gevolgen kunnen hebben voor het toerisme in de regio en daarmee de economie van de gemeente. Vanzelfsprekend geldt het belang van een kwalitatief goede museumhaven ook voor partijen die een direct economisch belang hebben, zoals de bottereigenaren en de exploitant van de werf en het museum.

De gemeente Bunschoten en de Vereniging de Bruine Vloot, waarvan alle eigenaren van botters die in Spakenburg liggen lid zijn, onderkennen de urgentie om de kwaliteit van de museumhaven niet verder aan te laten tasten. In het verleden zijn al belangrijke initiatieven genomen die de toekomst van de museumhaven voor Spakenburg moeten veiligstellen. Naast sluitstuk van deze initiatieven en eerder beleid, vormt dit masterplan tegelijkertijd het begin van een integrale aanpak.

Een masterplan is alleen uitvoerbaar als alle betrokkenen zich er achter kunnen scharen. Daarom was het van groot belang dat zoveel mogelijk betrokkenen mee zouden denken en schrijven. Het proces om te komen tot het masterplan heeft daarbij voorzien in verschillende bijeenkomsten waar zoveel mogelijk (potentiële) direct betrokkenen voor zijn uitgenodigd. Daarnaast is met verschillende partijen nog apart overleg gevoerd.

Er zijn drie plenaire bijeenkomsten geweest waarvoor alle betrokkenen waren uitgenodigd. Op 17 december 2014 was de kick-off en stond een inventarisatie van de kansen voor de museumhaven op de agenda. De tweede bijeenkomst was op 21 januari 2015 waarin het prioriteren van de verschillende oplossingen centraal stond. Tijdens de laatste bijeenkomst in juni 2015 is het concept Masterplan besproken en aangescherpt. Onderhavig plan is het resultaat.

Leeswijzer:

In hoofdstuk 5 wordt toegelicht wat de verschillende elementen zijn die gezamenlijk het museumhaven ensemble vormen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de problematiek aangaande de museumhaven en de actualiteit hiervan. Hoofdstuk 7 gaat in op de betrokken partners. In hoofdstuk 8 worden de plannen beschreven en tot slot wordt in hoofdstuk 9 aangegeven wat de stappen zijn om te komen tot uitvoering met daarbij de randvoorwaarden voor succes.

## 5 MUSEUMHAVEN

Het plangebied is de museumhaven van Spakenburg. De museumhaven bestaat uit een ensemble van de volgende elementen:

- Dorpsgezicht met panden en een dijkstructuur c.q. waterkering;
- Oude Haven;
- Historisch botterwerfcomplex;
- Historische Zuiderzee zeilschepen;
- Historische Visafslag;
- Museum Spakenburg.

De kern van de museumhaven bestaat uit de Oude Haven met de historische schepen en de scheepswerf. Als de werf zou ophouden te bestaan of zijn expertise zou verliezen dan heeft dat direct gevolg voor het onderhoud van deze houten schepen. Er is in Nederland weinig kennis en ervaring op dat gebied buiten de Spakenburgse werf. Tegelijkertijd is de werf afhankelijk van de schepen die het onderhoudt – voor zowel een gezonde exploitatie enerzijds als voor het onderhouden van de kennis en ervaring en het doorgeven daarvan. Als bron van zowel inkomsten als kennis zijn de historische houten schepen dus onmisbaar. De Oude Haven met het beschermde dorpsgezicht vormt het historische decor voor zowel de werf als de schepen. De monumentale Visafslag aan de ingang van de Oude Haven en het Museum Spakenburg naast de werf completeren het unieke ensemble.



Luchtfoto 1:

- De rode lijn is de contour van het Museumhavengebied;
- De paarse lijn is de Oude haven en de Hongdehemel;
- De gele sterren zijn het botterwerfcomplex, de Visafslag en Museum Spakenburg.



Het museumhavenensemble gaat over meer dan alleen de haven, de gebouwen en de schepen. Het is een vitaal onderdeel van de lokale gemeenschap waar ook ander belangrijk erfgoed – zowel materieel als immaterieel – deel van uitmaakt en kan worden geleefd en beleefd. Voorbeelden hiervan zijn de bekende traditionele Spakenburgse klederdracht, het visroken en het breien en boeten van netten.

### 5.1 Oude Haven

De Oude haven bestaat al net zo lang als Spakenburg zelf, dat werd gevormd rond de 13<sup>e</sup> eeuw. De haven was samen met de nieuwe haven bestemd als ligplaats voor de schepen van de Zuiderzeevissers. Na de afsluiting van de Zuiderzee door de Afsluitdijk verdween de visserij en werd de Oude Haven een recreatieve haven. De gemeente wees de Oude Haven aan als museumhaven om plaats te bieden aan de oude vissersschepen die door particulieren werden gekocht en opgeknapt om te kunnen worden gebruikt voor de recreatievaart. Vanaf die tijd is de Oude Haven voorbehouden aan traditionele (vissers)vaartuigen – ze zijn in deze haven meer dan welkom. De gemeente maakt via verschillende maatregelen – waarover later meer – de Oude Haven zo aantrekkelijk voor deze schepen. De kop van de Oude Haven, waar ook het botterwerfcomplex ligt, staat bekend als de Hongdehemel.

In 2011/2012 is de Oude Haven voor het laatst integraal gerestaureerd en teruggebracht naar de toestand van halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw. Daarbij zijn ook twee sluisdeuren geplaatst die de situatie verbeelden waarbij een spuisluis met twee sluisdeuren in de Hongdehemel aanwezig was. Destijds was de Hongdehemel instrumenteel in het inundatiesysteem van de Grebbelinie – een verdedigingslinie waarbij achterliggende polders onder water konden worden gezet als middel tot verdediging tegen aanvallen over land.

Het gebied rond de Oude haven is geregistreerd als een rijksbeschermd dorpsgezicht.



Afbeelding 1. Hongdehemel met spui (ca. 1930)



Afbeelding 2. Oude Haven met werf (Rode Loods)

### 5.2 Botterwerfcomplex

Op de plaats waar ten minste vanaf 1583 een scheepswerf moet zijn geweest ligt sinds 1829 de sloopstimmerwerf van de familie Nieuwboer. Deze werf, die een belangrijke rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van de Zuiderzeevervisserij, is een specifieke houtwerf. Naast vele andere houten schepen gleden meer dan tachtig Zuiderzeebotters bij Nieuwboer van de helling.

Het botterwerfcomplex bestaat uit een botterloods uit medio 19<sup>e</sup> eeuw, de grote Rode loods uit 1901 en vier hellingen. De botterloods doet dienst als timmerwerkplaats, maar heeft ook een smederij uit 1904 (smederij t.b.v. beslag). In de jaren negentig van de twintigste eeuw is het botterwerfcomplex gerenoveerd en doet sinds die tijd dienst als restauratie- en onderhoudswerf voor bestaande botters en andere historische schepen.

Het hele complex is erkend als rijksmonument en wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beschouwd als een voorbeeld van het industrieel erfgoed van de Zuiderzeecultuur.

Thans is het complex grotendeels eigendom van de gemeente en in beheer van Stichting Botterwerf Spakenburg. Het scheepstimmerbedrijf is als Scheepstimmerwerf Nieuwboer per 1 januari 2015 overgenomen door Marco Veenendaal.



Afbeelding 3. Scheepswerf Nieuwboer met hellingen.

### 5.3 Historische vissersschepen

Spakenburg wordt beschouwd als vaste ligplaats voor bijna 40 historische vissersschepen en kent daarmee de grootste concentratie van Nederland. Naast 27 botters behoren daar ook pluten, een Wieringeraak, een houten kotter, drie stalen kotters, een tjalk, drie scherpkoppen en een aantal schouwen bij.

#### 5.3.1 Botters

De botters zijn typisch voor de haven van Spakenburg. Het is een oud Nederlands type vissersvaartuig, ontstaan in de tweede helft van de 18<sup>de</sup> eeuw. Botters visten vooral op de voormalige Zuiderzee, maar werden ook gebruikt voor kustvisserij op de Noordzee en de huidige Waddenzee. Op dit moment wordt nog maar beperkt onder vergunning gevist, maar er zijn plannen om dit uit te breiden.

De oorspronkelijke bemanning bestond, afhankelijk van de visserijmethode, uit 2 tot 4 personen, een schipper en zijn knecht(en). Het varen, en met name het vissen met botters, vraagt bijzondere ervaring en kennis.

Omdat botters al eeuwen bepalend zijn voor het beeld van de Oude Haven in Spakenburg wordt, tenzij nadrukkelijk anders vermeld, in het navolgende vaak over botters gesproken als feitelijk ook de overige verwante historische houten vissersschepen bedoeld worden.

#### 5.3.2 Botters in Nederland

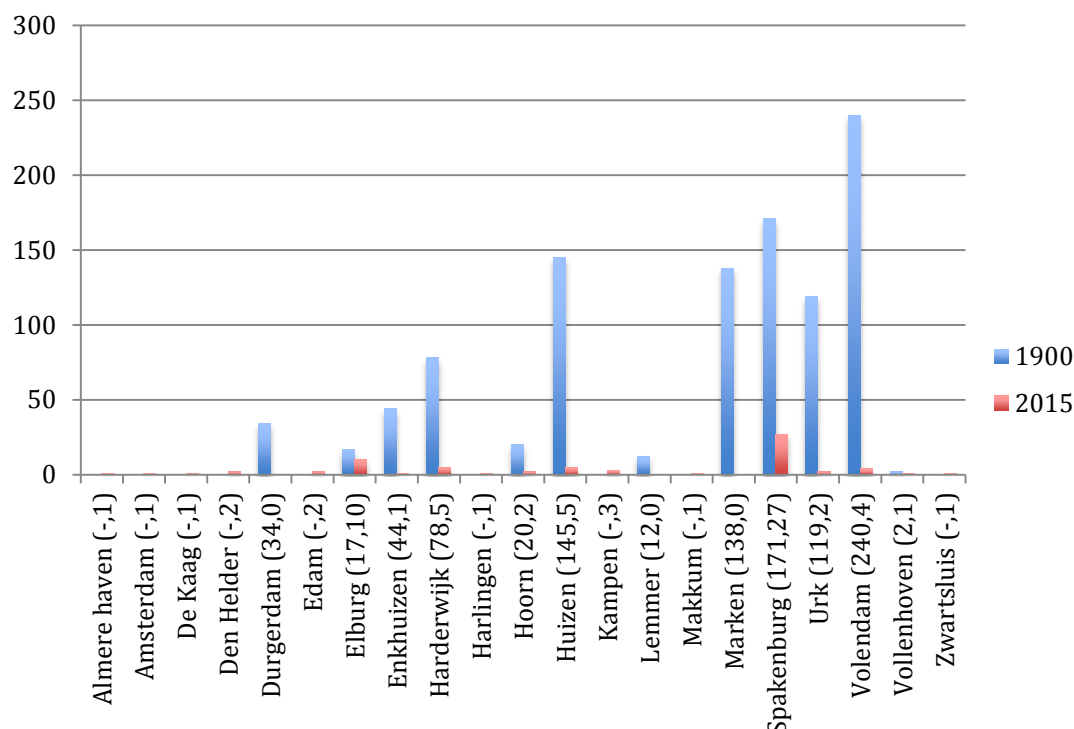
Om het belang van de botters in de Oude Haven in een ruimer perspectief te kunnen plaatsen volgt hier een kort overzicht van de botters in Nederland.

De oorsprong van de botter moet gezocht worden aan de Noord-Hollandse kust, in oude scheepsbouwcentra als de Zaanstreek, Monnickendam, Edam en Hoorn. Rond 1900 waren er circa 3.000 vissersvaartuigen actief op de Zuiderzee waarvan ruim 1020 botters. Vlootlijsten uit die tijd geven voor de belangrijkste havens de aantallen

botters en kwakken op zoals hieronder vermeld in tabel 1, waarin ze afgezet worden tegen de huidige aantallen.

In de hoogtijdagen van de botter waren er tientallen werven waar botters werden gebouwd, niet alleen verspreid over het Zuiderzeegebied, maar ook ver daarbuiten. In Spakenburg kende vooral in de 19<sup>e</sup> eeuw werf Nieuwboer grote bouwactiviteit. Maar veruit de meeste botters liepen van stapel in Monnickendam en Huizen.

In het stamboek van Ronde en Platbodemjachten staan anno 2015 nog 86 botters geregistreerd, waarvan er nog 60 varen. Momenteel kennen die de volgende thuishavens<sup>1</sup>:



Afbeelding 4. Aantal botters en kwakken op diverse plaatsen in 1900 en 2015. De brongetallen staan tussen haakjes achter de plaatsnamen (1900, 2015). Als er bij 1900 geen aantal genoemd staat (-) dan ontbreken voor dit onderzoek de gegevens.

### 5.3.3 Botters in Spakenburg

Spakenburg heeft altijd een belangrijke plaats ingenomen in de botterverleden van Nederland. Spakenburg is nu nog het enige vissersdorp in Nederland waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan. De Oude Haven met historische vissersschepen en de botterwerf maakt Spakenburg tot een unicum. Nergens in Nederland kan dit nog zo groots en in een volledig historische context worden ervaren. De visafslag maakt het plaatje compleet en het aan de haven gelegen Museum Spakenburg biedt het historisch perspectief.

Het risico dat door de onvermijdelijke verkoop en mogelijk daaruit voortvloeiende uittocht van thans in Spakenburg gelegen schepen dit beeld wordt aangetast is daarmee niet een exclusief Spakenburgs (imago)probleem. Het zou de teloorgang betekenen van een belangrijk stuk geschiedenis van Nederland. Het feit dat elders

<sup>1</sup> Conform een analyse van de gegevens van de website van Vereniging Botterbehoud, waar het totaal aantal botters 69 is (exclusief o.m. de aken, blazers, jollen, punters en schouwen, maar inclusief de kwakken).

langs de kust van de voormalige Zuiderzee nog enkele (i.c. Harderwijk, Huizen, Hoorn) of meerdere (i.c. Elburg) historische schepen gelegen zijn maakt van deze locaties nog geen complete authentieke historische ensembles zoals hiervoor geschetst.

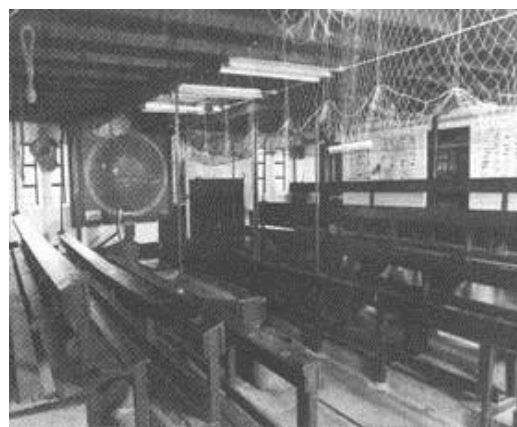
#### 5.4 Historische Visafslag

Het gebouw van de voormalige visafslag staat op de kop van een landtong tussen de Oude Haven en de Havendijk van Spakenburg. Het is van oudsher de locatie waar vissers hun waar verhandelden. Het huidige gebouw dateert uit 1923 en verving een houten gebouw op die plaats. Het oorspronkelijke interieur is bewaard gebleven. In 1986 is de visafslag gesloten. Sinds 1991 is de exploitatie in handen van Vereniging de Bruine Vloot en fungeert het als Bottermuseum 'De Visafslag'.

Het gebouw is een kenmerkend onderdeel voor het oude Spakenburg uit de periode voor de afsluiting van de Zuiderzee. Het is erkend als rijksmonument vanwege de architectuurhistorische en cultuurhistorische waarde. De Visafslag is een belangrijk onderdeel van het museumhavenensemble.



Afbeelding 5. Visafslag: huidige gebouw



Afbeelding 6. Visafslag: historisch interieur

#### 5.5 Museum Spakenburg

Het museum ligt aan de Oude Haven tegenover de scheepswerf en bestaat in zijn huidige vorm en constellatie sinds de herinrichting van 2008. In het museum wordt het verhaal verteld van de gemeente Bunschoten. Het complex bestaat uit een aantal historische panden rond de Watersteeg en heeft het karakter van een openluchtmuseum in het klein. Het museum behandelt alle onderdelen van de cultuur en cultuurgeschiedenis van de samenstellende kernen van de huidige gemeente. Visserij is daarvan een belangrijk onderdeel.



Afbeelding 7. Museum Spakenburg



Afbeelding 8. Museumcomplex

## 6 PROBLEEMSTELLING

Botters zijn onlosmakelijk met Spakenburg verbonden. Maar het is helemaal niet vanzelfsprekend dat ze er ook altijd zullen zijn. Er zijn vele oorzaken die er voor kunnen zorgen dat zelfs de nabije de toekomst van Spakenburg een Oude Haven kent met nauwelijks botters c.q. historische schepen. Er kan van alles met de botters gebeuren, maar het meest waarschijnlijke is dat er schepen verkocht zullen gaan worden aan nieuwe eigenaren die het schip niet in de Oude Haven willen laten liggen, maar dichterbij huis of juist in de nieuw (her)ingerichte historische havens van andere voormalige Zuiderzeevissershavens.

Afname van het aantal historische schepen in de Oude Haven betekent een ernstige bedreiging van de kwaliteit van de museumhaven. Het voortbestaan van de museumhaven komt daarmee in gevaar.

Een museumhaven met een afgenomen kwaliteit is een veel minder aantrekkelijke museumhaven voor het toerisme en dat is zou een groot probleem voor de gemeente Bunschoten betekenen. Het raakt aan het hart van de gemeenschap.

### 6.1 Oorzaken

Hieronder worden besproken van het verdwijnen van botters uit Spakenburg. Deze oorzaken zijn besproken tijdens gespreksavonden met betrokkenen bij het Masterplan.

Het verdwijnen van historische schepen uit de haven van Spakenburg kan ook een domino-effect tot gevolg hebben. Door het afnemend aantal historische schepen wordt het steeds minder aantrekkelijk om als booteigenaar ook in Spakenburg te blijven als de voorwaarden elders gunstig genoeg zijn of gunstiger gemaakt worden.

- Schepen zijn roerende monumenten en niet gebonden aan een vaste locatie;
- Vergrijzing - huidige eigenaren worden ouder en hebben geen opvolging;
- Jongere generatie heeft andere prioriteiten;
- Hoge kosten aanschaf en onderhoud;
- Historische schepen vaak beperkt geschikt voor recreatie;
- Aantrekkelijke economie maakt kans groter dat schepen verkocht worden.

#### 6.1.1 'Roerende' monumenten

Historische schepen zijn roerende monumenten die niet gebonden zijn aan een vaste locatie. Deze verplaatsbaarheid is een groot risico voor de museumhaven van Spakenburg, immers, het aantal botters dat in de haven ligt bepaalt voor een groot deel het beeld en daarmee het imago van de museumhaven. Momenteel liggen er ca. 40 historische schepen, waarvan 27 botters, nog maar een fractie van de bijna 200 schepen die er nog maar een eeuw geleden lagen.

Hoewel op deze hoeveelheid historische houten schepen één botter meer of minder niet allesbepalend is, is het uitgangspunt dat dit aantal niet verder moet dalen, in het bijzonder waar het het aantal *botters* betreft.

De binding van de botters met Spakenburg is er een op vrijwillige basis. De gemeente stimuleert de aantrekkelijkheid van de Spakenburgse haven als permanente ligplaats door diverse maatregelen.

Bijvoorbeeld door het bieden van de juiste voorzieningen. Spakenburg biedt een compleet ensemble met een historische haven, een monumentale, maar actieve werf met botterhellingen en een ligplaatsbeleid gericht op historische schepen en in het bijzonder botters. Liggeldsubsidies zijn onderdeel van het gemeentelijk beleid.

#### 6.1.2 Vergrijzing bottereigenaren

Botters worden niet meer gebruikt om mee te vissen, maar uitsluitend nog gevaren voor recreatieve en sportieve doeleinden. Veel van de huidige eigenaren hebben de botter nog uit familiebezit. Het varen van een botter is zwaar werk, net zoals het reguliere onderhoud – houten schepen vragen regelmatig en veel aandacht. Een zeker deel van de huidige bottereigenaren zal om leeftijdsredenen moeten ophouden met het zelf varen van de botters. Als deze boten niet in de familie blijven is de kans groot dat ze verkocht worden aan partijen die geen belang hebben bij een vaste ligplaats in Spakenburg.

#### 6.1.3 Jongere generatie met andere prioriteiten

De jongere generatie die als het ware klaar staat om het bottervaren over te nemen heeft niet altijd de financiële mogelijkheden om een schip aan te schaffen en te onderhouden. Nog los van de hoge kosten in absolute zin, komen daarbij andere prioriteiten: groeiend gezin, eigen huis met hypotheek, drukke baan en daardoor beperkte tijd en nog weinig besteedbaar geld dat zonder risico in een hobby kan worden gestoken.

#### 6.1.4 Beperkte duurzaamheid en hoge (onderhouds)kosten

Houten schepen vragen heel veel regulier onderhoud en zijn daarom weinig duurzaam. De kosten voor het onderhoud dat moet worden uitbesteed, zijn hoog. Niet iedereen zich deze kosten permitteren. Een deel van het onderhoud kan door de eigenaar zelf worden gedaan, maar die moet daar dan veel tijd in (kunnen) investeren. Het jaarlijks onderhoud van een botter kost gemiddeld € 10.000,--. Als dit enkele jaren niet zou worden geïnvesteerd dan is er snel sprake van kostbaarder achterstallig onderhoud.

Bovendien zijn er vaak onvoldoende schippers en vrijwilligers die tijd en vaardigheden beschikbaar hebben bij het varen/vissen en onderhoud te helpen.

#### 6.1.5 Platbodems en recreatie

Botters zijn historisch gezien niet uitgerust voor pleziervaarten. Er kan gemakkelijk van haven naar haven, of in wedstrijden worden gevaren. Ze zijn vanwege de vaak relatief beperkte sanitaire uitrusting alleen geschikt om met het eigen gezin of met een groep vrienden voor langere tijd (meerdere dagen) te gaan varen. Maar voor tochten met toeristen, waarbij men zelfvoorzienend moet kunnen zijn (slapen, sanitair etc.), zijn deze schepen over het algemeen minder geschikt.

#### 6.1.6. Aantrekkende economie

De financiële en economische crisis van de afgelopen jaren heeft de uitstroom van kostbare historische schepen door verkoop aan niet aan Spakenburg gebonden partijen sterk vertraagd, en als het ware 'bevroren'.

Nu echter onze economie aantrekt, neemt ook de mogelijkheid toe dat de te koop staande schepen daadwerkelijk verkocht zullen gaan worden. Er zijn drie potentiële markten aan te wijzen:

- Particulieren die voor eigen liefhebberij een historisch zeilschip willen bezitten;

- Rechtspersonen c.q. bedrijven die een historisch zeilschip willen aanschaffen voor ideële dan wel zakelijk doelen;
- Gemeentes die, veelal via separate rechtspersonen, historische schepen willen verwerven voor de aankleding/realisatie van hun museumhaven-ambities c.q. toeristische agenda.

Er zijn verschillende plaatsen langs de voormalige Zuiderzee die in het kader van hun citymarketing een graantje mee willen pikken van de groeiende toeristische markt voor zogenaamde authenticiteitbeleving.

## 6.2 Actuele situatie – botters te koop

De problematiek van botters die door verkoop uit de haven van Spakenburg zouden kunnen verdwijnen is zeer actueel. Op 1 januari 2015 stonden er acht botters uit de Oude Haven te koop. Inmiddels is de BU12 verkocht onder de voorwaarde dat de komende acht jaar de Oude Haven de vaste ligplaats zal blijven.

Algemeen gesteld komen de oorzaken dat deze boten te koop staan neer op een gebrek aan opvolging, tijd, geld en binding met de haven van Spakenburg, al dan niet in combinatie met elkaar. In tabel 1 worden de algemene oorzaken genoemd waarom de huidige zeven geanonimiseerde botters te koop staan.

Botter nr.	Gebrek aan opvolging	Gebrek aan tijd	Gebrek aan geld	Gebrek aan binding met BS
1	✓			
2	✓			
3	✓	✓		
4	✓		✓	
5	✓	✓	✓	
6	✓	✓	✓	
7	✓	✓	✓	✓

Tabel 1. Oorzaken dat botters op 15 febr. 2015 te koop staan. Bron: Vereniging de Bruine Vloot.

Deze tabel toont aan dat de eerder besproken oorzaken daadwerkelijk aan de orde zijn. Hieronder nog enkele kanttekeningen.

Het gebrek aan geld/financiële middelen kan zich bij zowel de verkoper (kostbaar regulier onderhoud) als de koper (aanschaf en het vooruitzicht op regulier onderhoud) voordoen.

Het gebrek aan tijd is complexer. Dat geldt niet alleen voor de jongere generaties die banen hebben en gezinnen die veel aandacht vragen, maar ook voor de senioren. Veel senioren hebben drukke sociale levens die niet altijd voldoende gelegenheid overlaten voor tijdrovende liefhebberijen als het varen en onderhouden van een eigen historisch vissersschip.

Het gebrek aan binding met de gemeente Bunschoten heeft als reden dat een andere haven als aantrekkelijker wordt beschouwd. Dat hoeft niet noodzakelijkerwijs met het aanbod van de museumhaven te maken te hebben – als de nieuwe eigenaar op een te grote afstand van Spakenburg woont om het schip regelmatig te kunnen bezoeken dan is het om die reden al waarschijnlijk dat een haven gezocht wordt die dichterbij huis ligt.

## 7 PLAN VAN EN VOOR IEDEREEN

Veel partijen zijn betrokken en of hebben een belang bij het behoud van de kwaliteit van de museumhaven. Deze stakeholders hebben waardevolle informatie die relevant is voor de invulling van het masterplan. Daarom is met zoveel mogelijk betrokkenen actief overleg geweest. De informatie verkregen uit verschillende bijeenkomsten, overleggen en gesprekken is belangrijke input geweest voor het Masterplan.

In 2014 is door de gemeente met diverse betrokkenen afgesproken dat er vaart wordt gemaakt met het opstellen van een Masterplan met uitvoeringsplan. Dit Masterplan heeft als doel de kwaliteit van het museumhavenensemble te optimaliseren en toekomstbestendig te maken.

### 7.1 Betrokkenen

Hieronder worden de belangrijkste betrokkenen kort besproken.

#### 7.1.1 Gemeente Bunschoten

De gemeente is onmisbaar voor het behoud van de museumhaven. In tal van beleidsbesluiten heeft de gemeente in het verleden zeer nadrukkelijk gekozen voor het behoud van de Oude Haven, de werf en de historische vissersschepen c.q. botters. Door de museumhaven te benoemen in beleid en toekomstplannen (zie hieronder) blijft de museumhaven een structureel onderdeel van het cultureel aanbod van Spakenburg. En omdat de museumhaven nog volop in bedrijf is (weliswaar niet voor de visserij, maar wel voor de recreatieve vaart) en het centrum van een aantal goed bezochte jaarlijkse evenementen, investeert de gemeente door de museumhaven in goede conditie te houden in veel meer dan de haven alleen. De gemeentelijke inspanningen zijn namelijk ook van belang voor de sociale cohesie van Spakenburg, en voor het totale aanbod van culturele, erfgoed- en toeristische activiteiten. Dit wordt bereikt door enerzijds te blijven investeren in de restauratie en het onderhoud van de niet mobiele onderdelen van het museumhavenensemble en anderzijds door het voor bottereigenaren binnen de mogelijkheden van de beschikbare middelen, zo aantrekkelijk mogelijk te maken om in Spakenburg te blijven en van de Oude Havenfaciliteiten, in het bijzonder de werf, gebruik te kunnen maken.

De gemeente Bunschoten heeft steeds opnieuw in beleid, plannen en maatregelen bepaald dat de museumhaven in zijn huidige glorie bewaard moet blijven en van het grootste belang is voor de toekomst van de gemeenschap. Door de goede samenwerking met betrokkenen is er méér mogelijk geworden.

Zonder iets af te willen doen aan het belang van eerdere beleidsstukken is op dit moment de Cultuurnota van 2003 de basis voor het huidige cultuur- en erfgoedbeleid. De gemeente heeft vervolgens in de Erfgoednota van 2008 het beleid voor de museumhaven aangescherpt en via maatregelen en verordeningen het vergunningen- en ligplaats/subsidiebeleid geregeld. Zo is vastgesteld wat de specifieke criteria zijn waaraan schepen moeten voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een ligplaats in de Oude Haven en voor subsidies op de liggelden. De gemeente verstrekt jaarlijks (stand 2015) in totaal iets meer dan € 60.000,- aan subsidie op de liggelden.



De gemeente heeft een actieve rol gespeeld in het behoud en beheer van de verschillende onderdelen van de museumhaven. Door het eigenaarschap van bijvoorbeeld de scheepswerf op zich te nemen en de exploitatie bij een stichting onder te brengen, is voorkomen dat de ontwikkeling daarvan zou stagneren en daarmee een risico zou worden voor het voortbestaan van het totale ensemble. Immers, zonder de werf is er geen goed onderhoud en daarmee onherroepelijk het verval van de vloot. Vergelijkbare stappen zijn gezet met betrekking tot de Visafslag en het Museum Spakenburg-complex.

Recent heeft de gemeente in de Intentieverklaring Samenwerking Botterbehoud (Zuiderzeespan) een convenant gesloten met zustergemeenten die ook historische vissersschepen in hun havens hebben liggen of dat ambiëren. Botterbehoud en samenwerking op het gebied van behoud van kennis en vaardigheden inzake het restaureren en onderhouden van bidders alsook de gezamenlijke promotie van de visserijgeschiedenis van de voormalige Zuiderzee zijn daarin vastgelegd.

De gemeente heeft een Toekomstvisie 2025 opgesteld, waarbij de inwoners van de gemeente intensief betrokken zijn geweest. In het kader van dit masterplan valt op dat van de acht genoemde voorzieningen die men in 2025 in de gemeente verwacht er twee zijn die betrekking hebben op de museumhaven.

Naast de gemeente is de Provincie Utrecht een belangrijke stakeholder/partner daar waar het gaat om het borgen van het behoud van het cultureel erfgoed.

#### 7.1.2 Bottereigenaren

Er zijn verschillende soorten eigenaren:

- Particuliere eigenaren;
- Stichtingen met een schip of enkele schepen;
- Stichtingen met veel schepen.

Hieronder zullen deze categorieën apart worden behandeld.

##### Particuliere eigenaren

De meeste historische vissersschepen/bidders zijn in bezit van particulieren die er een hart voor hebben. Zij besteden het grootste deel van hun vrije tijd en een aanzienlijk deel van hun financiële reserves aan het in zo goed mogelijke staat houden van hun schip en het varen ermee. Diverse partijen in Spakenburg en daarbuiten organiseren regelmatig sportieve evenementen om de schepen zo vaak mogelijk een reden te geven om uit te varen. Alle eigenaren die hun schip in de Oude Haven hebben liggen zijn lid van Vereniging de Bruine Vloot (zie hierna). Daarnaast zijn er nog vele andere bidders die de haven van Spakenburg aandoen tijdens vaartochten op de randmeren en het IJsselmeer. Het is in het belang van de museumhaven als deze hun onderhoudswerk uitbesteden aan de scheepswerf (zie Stichting Botterwerf). Het voortbestaan van deze werf en daarmee van de biddervloot is afhankelijk van voldoende werk/opdrachten.

##### Stichtingen met een schip of enkele schepen

Enkele schepen zijn de afgelopen jaren in eigendom en exploitatie genomen door hiervoor vaak speciaal opgerichte rechtspersonen. Dit biedt o.m. ruimere perspectieven op fondsen (particulieren kunnen vaak geen beroep doen op de grote landelijke private fondsen) en het dekt ook de risico's van de exploitatie af voor particuliere eigenaren. Momenteel actieve stichtingen zijn:

- Stichting tot Behoud van Botter HZ101;
- Stichting tot behoud van Botter HK89;
- Stichting Vrienden van het Vormingswerk Amersfoort - botter BU2;
- Stichting Bunschoter Botter BU210;

- Stichting de Oude Haven – BU8, BU16, HK60, UK67;
- Stichting de Spakenburgse Botter – BU75, BU89, BU113, HN11, WR54 – Botterverhuur.nl;
- Stichting tot behoud van de BU59.

#### Stichtingen met veel schepen

Er is nog geen stichting in Spakenburg die meer dan 5 schepen bezit en exploiteert. Vereniging de Bruine Vloot heeft, de huidige en in dit plan beschreven problematiek indachtig, het initiatief tot stichting Klassieke Schepen Utrecht (KLASU, in oprichting) genomen met als doel:

- Het in stand houden van klassieke en historische vaartuigen door ze te verwerven, te onderhouden en te restaureren;
- Deze schepen een ligplaats te laten innemen in de enige historische voormalige zeehaven van de provincie Utrecht, te weten de Oude Haven van Spakenburg;
- Het door onderhoud en restauratie van deze vaartuigen meewerken aan het in stand houden van een functionerende historische scheepswerf in de haven van Spakenburg;
- Het in algemene zin in bedrijf houden van de verworven vaartuigen.

Formeel is deze stichting nog in oprichting en dus ook nog niet direct betrokken bij de plannen, maar het lijkt heel waarschijnlijk dat in de toekomst KLASU betrokken zal zijn bij het beheren van zo veel mogelijk bidders in Spakenburg.

#### 7.1.3 Belangengroeperingen

Er zijn diverse lokale en landelijke rechtspersonen actief op het gebied van historische vaartuigen.

#### Vereniging de Bruine Vloot

Vereniging de Bruine Vloot Spakenburg is een collectief van biddereigenaren met een vaste ligplaats in de museumhaven. Het is ontstaan vanuit de doelstelling om door samen te werken grote groepen opstappers voor een dag mee te laten zeilen en zo het leven aan boord van een botter te laten ervaren. Hierdoor worden inkomsten gegenereerd waarmee de schepen behouden kunnen worden voor de toekomst. De vereniging is bovendien de exploitant van Bottermuseum “De Visafslag”. Het is de partner voor de Spakenburgse Dagen en de organisator voor de Spakenburgse Visserijdag. Maar de vereniging borgt ook kennis en ervaring. Het bestuur van de vereniging is de projectadviseur en klankbord van het Masterplanproject. De Vereniging vertegenwoordigt alle historische schepen in de Oude Haven van Spakenburg. Het is de initiatiefnemer van Stichting Klassieke Schepen Utrecht (KLASU).

#### Federatie Oude Nederlandse Vaartuigen (FONV)

Deze Stichting FONV steunt en coördineert initiatieven op het gebied van het behoud van varend erfgoed. In de federatie zijn de volgende gremia aangesloten die o.m. met bidders van doen hebben:

- Vereniging Botterbehoud (VBB) actief in het adviseren van restauraties en het bemiddelen bij aankoop van materiaal voor schepen. Ook probeert de vereniging eigenaars/leden te helpen bij het verwerven van fondsen voor de restauratie en het onderhoud van de schepen;
- Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch bedrijfsvaartuig;
- Stichting Stamboek Ronde- en Platbodem jachten (SSRP), staat voor het historisch behoud van ronde- en platbodemjachten, het vaststellen voor inschrijvingscriteria, de registratie van de schepen en hun eigenaren, het stimuleren en archiveren van de geschiedschrijving en de bevordering van en medewerking aan de organisatie van reünies, wedstrijden en admiraalzeilen.

#### 7.1.4 Monumentenorganisaties

Onderstaande organisaties hebben geen direct belang bij de Spakenburger museumhaven en de onderdelen van het museumhaven ensemble, maar bieden wel kennis en begeleiding:

- Landschap Erfgoed Utrecht;
- Steunpunt Archeologie & Monumenten Utrecht STAMU/MooiSticht, mw. Ir. Dubelaar-Schippers;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, vanwege het bovenlokaal belang.

#### 7.1.5 Stichting Botterwerf

De werf is al eeuwen het kloppend hart van de haven: zonder werf geen bidders en zonder bidders geen werf. De gemeente is eigenaar van het historische maar nog steeds volop in gebruik zijnde werfcomplex met opstallen. Stichting Botterwerf beheert en exploiteert het complex voor de gemeente. De exploitatie van het op de werf gevestigde scheepstimmerbedrijf Nieuwboer is per 1 januari 2015 van Henk van Halteren overgenomen door Marco Veenendaal.

Het voor de overname opgestelde businessplan onderkent een aantal speerpunten, zoals het starten met lage schulden en kosten om niet te beginnen vanuit achterstand, het verhogen van het marktaandeel in de restauratie van platbodems op de randmeren, het terugbrengen van de centrale positie van de werf en het timmerbedrijf voor eigenaren van platbodems, de restauratie van bidders als nieuwe markt en het uitvoeren van werkzaamheden op andere locaties.

Voor veel bezoekers van de museumhaven is een bezoek aan de werf het hoogtepunt. Dit vitale onderdeel van de haven spreekt zo tot de verbeelding dat van het ontvangen van bezoekers op drukke publieksdagen een dagtaak zou kunnen worden gemaakt.

In dit masterplan staat ook de werf centraal omdat een goed functionerende timmerwerkplaats met een specialisme in lokale historische houten vissersschepen de kwaliteit van de bidders garandeert die het onderhoud. Stichting Botterwerf, de beheerder staat als verhuurder van het complex aan het scheepstimmerwerfbedrijf garant voor de kwaliteitsborging.

Wat goed geregeld moet worden met zowel Stichting Botterwerf als scheepstimmerwerfbedrijf Nieuwboer is het toezicht op een optimale prijs/kwaliteit verhouding als Spakenburgse bidders door afspraken als gevolg van het masterplan verondersteld worden gebruik te maken van de werf.

#### 7.1.6 Musea in Spakenburg

##### Museum Spakenburg

Het museum dat aan de haven ligt, aan de overkant van de straat van de scheepstimmerwerf, biedt de gebruiker van de museumhaven verdieping en perspectief. Het plaatst de museumhaven in de context van de totale Spakenburgse cultuur. Het museum is onmisbaar bij het borgen en ontsluiten van historische kennis. En gezien de vitaliteit van de museumhaven is dit museum betrokken bij levende geschiedenis.

##### Bottermuseum “De Visafslag”

In de Visafslag staat de bottervisserij, de visafslag(-veiling) en de Spakenburgse visverwerking centraal.

##### Klederdracht- en Visserijmuseum

Dit museum heeft een ‘visserijtafel’ met bottermodellen en vistechnieken.

### 7.1.7 Overige betrokkenen

Diverse instanties in de gemeente hebben direct belang bij de museumhaven. Zij spelen een rol in de toeristische positionering van of in de informatievoorziening naar bezoekers toe.

#### VVV

De VVV speelt in de gemeente Bunschoten een bemiddelende rol tussen publiek en toeristisch aanbod. Het kantoor is gelegen naast de museumwerf. Ook bemiddelen bij de verhuur van botters vanuit de museumhaven is een taak van de VVV.

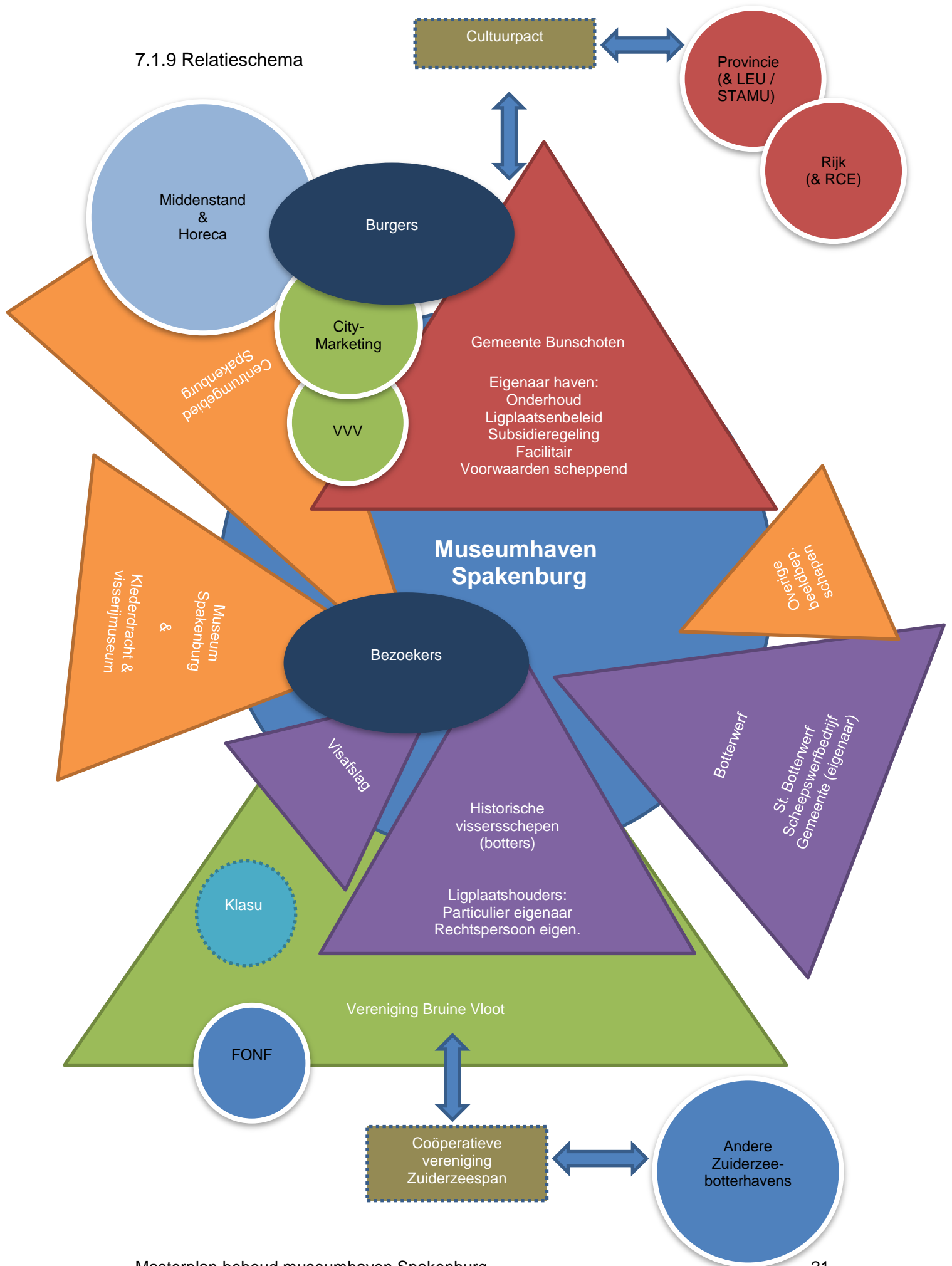
#### Stichting Citymarketing Bunschoten-Spakenburg.

Er vigeert een Citymarketingplan uit 2011 (Leisure Result). In dit plan worden onder meer de botters benoemd in het kader van de positionering van de gemeente naar de bezoekers. Het plan stelt dat vanwege haar rijke cultuurhistorie en ligging in het Nationaal Landschap Arkenheem en aan het Eemmeer, Bunschoten-Spakenburg op cultuur-toeristisch gebied een sterke regiofunctie heeft voor omliggende kernen en de buitenwijken van Amersfoort. Dit geldt evenzeer voor het meer zakelijke bezoek.

### 7.1.8 Voormalige Zuiderzeevissershavens

Spakenburg claimt de hoofdrol in de beleving van de geschiedenis van de vissershavens langs de voormalige Zuiderzee. Dit biedt grote kansen maar zorgt ook voor bijzondere uitdagingen. Het consolideren van de vloot historische vissersschepen enerzijds, met anderzijds het afstemmen van evenementenagenda's onderling én het samenwerken aan elkaars evenementenagenda's door beschikbaarstelling van 'eigen' botters, is een voorbeeld van dergelijke uitdagingen.

7.1.9 Relatieschema



## 7.2 Draagvlak onder betrokkenen

De gemeente hecht zoals eerder gesteld grote waarde aan het draagvlak voor het masterplan.

Vooropgesteld dat door zijn reikwijdte een dergelijk masterplan alleen uitvoerbaar wordt als alle betrokkenen er zich achter kunnen scharen is het van groot belang dat zoveel mogelijk betrokkenen, of vertegenwoordigers daarvan, hebben meegedacht en geschreven. Het proces voorzag daarom in verschillende bijeenkomsten waar zoveel mogelijk potentiële direct betrokkenen voor zijn uitgenodigd. Daarnaast is met verschillende vertegenwoordigers van instellingen nog apart overlegd.

Er zijn drie plenaire bijeenkomsten geweest waarvoor alle betrokkenen waren uitgenodigd, op 17 december 2014 was de kick-off en stond een inventarisatie van de kansen voor de museumhaven op de agenda. De tweede bijeenkomst was op 21 januari 2015 waarin het prioriteren van de verschillende oplossingen centraal stond. Tijdens de laatste bijeenkomst op 3 juni 2015 is het concept masterplan besproken en aangescherpt. Onderhavig plan is het resultaat.

Het is van belang dat de samenwerking tussen de gemeente Bunschoten en de betrokkenen bij de museumhaven optimaal onderhouden wordt. Het masterplan wil tenslotte gebruikmaken van reeds opgestarte initiatieven, aansluiten bij bestaande instrumenten of een rol vervullen bij evenementen die al op de kalender staan. Betrokkenen hebben steeds actief meegedacht en -gewerkt en er kon grote betrokkenheid worden vastgesteld om aan oplossingen voor de museumhaven te werken.

Samenvatting uitkomsten bijeenkomst “inventarisatie kansen voor de museumhaven”:

- Er mogen geen historische schepen meer voor Spakenburg verloren gaan;
- Er moet meer samengewerkt worden tussen betrokkenen, in het bijzonder tussen eigenaren onderling, tussen onderdelen van de museumhaven en tussen de museumhaven en de horeca;
- Fondsen ten behoeve van één overkoepelende organisatie voor eigenaarschap en onderhoud moeten geprobeerd worden verkregen te worden van Europa, rijksoverheid, provincie, gemeente, private partijen en sponsors;
- Gedeeld eigenaarschap kan vraag en aanbod van botters ook bij elkaar brengen;
- Het product Spakenburg heeft de museumhaven en alles wat daarbij hoort als *unique selling point*. Dit dient maximaal te worden uitgebaat waarbij door samenwerking en delen alle partijen hiervan profiteren;
- De verhuringen moeten gecoördineerd worden en er moet in arrangementen (kaal tot geheel aangekleed) gedifferentieerd worden.

Samenvatting van de tweede bijeenkomst waarbij de verschillende acties (oplossingen) die uitgevoerd moeten worden om de museumhaven toekomstbestendig te maken, zijn geïnventariseerd (in volgorde van hoge naar lage prioriteit):

- Het werven van fondsen bij particulieren en bedrijven krijgt, in het bijzonder bij niet-botterbezitters, duidelijk de hoogste prioriteit;
- Het onderbrengen van botterkennis en -opleidingen bij een professionele instelling krijgt eveneens veel bijval, in het bijzonder van bottereigenaren;
- Men acht het van groot belang dat van Bunschoten naar buiten toe één beeld ontstaat (branding);

- Fondsenwerving bij Europa, diverse overheden, fondsen en maatschappelijke organisaties voor het aanschaffen en onderhouden van historische schepen moet een hoge prioriteit krijgen;
- Daarnaast moeten nieuwe manieren gevonden worden voor bottereigenaren om met de botters geld te verdienen om hun jaarlijkse kosten te betalen, een meer commerciële benadering;
- Er wordt veel verwacht van een onderzoek naar de mogelijkheden om botters na te laten aan een beheersstichting;
- Vrijwilligers worden gezien als een mogelijkheid om bij te staan tijdens evenementen maar ook bij onderhoud en ondersteuning;
- Het onderzoeken van de mogelijkheden voor gedeeld eigenaarschap moet aandacht krijgen; opvallend is dat dit onderwerp door meer niet-bottereigenaren wordt geprioriteerd dan door bottereigenaren;
- De Rode Loods als centrum voor bezoekers aan de museumhaven krijgt zowel bijval als dat het gezien wordt als een minder hoog te prioriteren onderwerp;
- Het bedenken van mogelijkheden om bottereigenaren (financieel) te helpen gebruik te kunnen maken van de werf wordt door bottereigenaren redelijk, maar door niet-bottereigenaren juist niet geprioriteerd;
- Voor het reguleren en handhaven van de regels en afspraken in de museumhaven is zowel in positieve als negatieve zin weinig interesse;
- Het koppelen van subsidieafspraken voor langere termijn aan de verplichting om de museumhaven in die periode als vaste ligplaats te kiezen krijgt een lage prioriteit;
- Ook het bevorderen van een betere samenwerking tussen bottereigenaren wordt, afgeleid uit de prioritering, niet gezien als een belangrijk onderwerp;
- Tegen opvallend negatief geprioriteerde samenwerking met grote toeristische steden voor botterarrangementen werd in de discussie achteraf ingebracht dat hiervoor eerst een 'geoliede machine' moet worden ontwikkeld;
- De mogelijkheden onderzoeken om een centraal Botterhuis te organiseren krijgt een uitgesproken negatieve beoordeling. De reden om niet voor zo'n club/klushuis te kiezen is dat er al voldoende faciliteiten voor lijken te zijn, waaronder die van watersportvereniging De Eendracht.

Samenwerking is de belangrijkste succesfactor van het Masterplan: het welslagen van het Masterplan staat of valt met de samenwerking tussen de alle betrokken partijen.

## 8 HET MASTERPLAN: PLANNEN OM SAMEN TE WERKEN

Op basis van bestaand beleid en eerdere initiatieven, de uitkomsten van hiervoor genoemde bijeenkomsten en bilaterale overleggen is een visie geformuleerd. Deze visie vormt het uitgangspunt voor de verdere acties (uitvoeringsplannen) en is een belangrijk onderdeel van het masterplan. De uitvoeringsplannen staan in dit hoofdstuk beschreven en worden in de bijlagen verder uitgewerkt.

### 8.1 Visie

De museumhaven vormt voor Spakenburg het levend bewijs dat geschiedenis de toekomst is.

De visie kent de volgende onderdelen:

- De museumhaven van Spakenburg is de belangrijkste historische vissershaven van Nederland die in authentieke staat te beleven is: *uitvoeringsplan gemeentelijk beleid*;
- In de museumhaven van Spakenburg liggen minstens 40 historische schepen die bij de visserij betrokken waren, waarvan 30 bidders. Dit aantal is stabiel en wordt niet minder: *uitvoeringsplannen Verwerving, beheer en behoud, Fondsenwerving*;
- Kennis van en over het bouwen, varen, gebruik en onderhouden in het verleden en nu, alsook de daarbij behorende vaardigheden, van historische vissersschepen is belangrijk Spakenburgs erfgoed dat actief wordt vastgelegd en doorgegeven en waarbij ook vrijwilligers een grote rol gaan spelen. Een museumhaven zonder deze kennis en gebruikers heeft geen toekomst: *uitvoeringsplannen Educatie, Bidders-in-business, Spakenburg-in-de-beeldvorming*;
- Betrokkenen bij de museumhaven dragen actief en onderling afgestemd het belang van de museumhaven van Spakenburg uit en investeren ieder voor zich en gezamenlijk in de kwaliteit van zowel de museumhaven als de communicatie daarover. Door onderlinge samenwerking toont de museumhaven van Spakenburg één gezicht naar buiten toe: *uitvoeringsplannen Educatie, Bidders-in-business, Spakenburg-in-de-beeldvorming*;
- Bunschoten positioneert de museumhaven samen met andere gemeentes waar havens met bidders liggen (inter)nationaal als de grootste en meest complete authentieke locatie waar de Zuiderzeevisserij van weleer nog in volle glorie valt mee te maken, maar ook als onderdeel van een veel groter aantal voormalige Zuiderzee visserijhavenplaatsen waar delen van die geschiedenis ook te zien en te beleven zijn: *uitvoeringsplannen Fondsenwerving Educatie, Bidders-in-business, Spakenburg-in-de-beeldvorming*;
- De museumhaven stelt zich ten opzichte van de overige voormalige Zuiderzee visserijhavens op als *primus inter pares* – het moederschap waar met betrekking tot de nationale biddervloot kennis, ervaring, kunde, overdracht, kwaliteit, en compleetheid in samenwerking ook voor de andere havens geborgd is: *uitvoeringsplannen Fondsenwerving, Educatie, Bidders-in-business, Spakenburg-in-de-beeldvorming*;
- Speciaal ontwikkeld beleid binnen betrokken bestuurlijke gremia (waaronder gemeente Bunschoten, provincie Utrecht, rijksoverheid, monumentenorganisaties, koepelorganisaties) voorkomt dat de kwaliteit van het kwetsbare ensemble gevaar loopt, in het bijzonder waar het behoud betreft van het varend erfgoed voor het ensemble: *uitvoeringsplan Gemeentelijk beleid*;
- Door uitwisseling en samenwerking kunnen ook andere Zuiderzee visserijhavens op speciale dagen meer historische schepen laten zien: *uitvoeringsplannen Fondsenwerving, Educatie, Bidders-in-business, Spakenburg-in-de-beeldvorming*.



## 8.2 Doel

Het masterplan behoud museumhaven van Spakenburg heeft als doel een overzicht te presenteren met uitvoerbare, haalbare plannen die ieder voor zich, maar vooral in combinatie met elkaar, gaan bijdragen aan het bereiken van de in de visie gestelde inzichten.

De volgende plannen zijn onderdeel van het masterplan:

Uitvoeringsplannen masterplan:

- Projectorganisatie;
- Gemeentelijk beleid;
- Verwerving, beheer en behoud;
- Fondsenwerving;
- Educatie;
- Botters-in-business;
- Spakenburg-in-de-beeldvorming.

Hierna worden de plannen toegelicht.

## 8.3 Projectorganisatie

Doel: het komen tot een optimale organisatie- en beheersstructuur voor het Masterplan, waarbij alle stakeholders naar beschikbare middelen worden ingezet, en waarover afspraken gemaakt worden.

De uitwerking van de definitieve projectorganisatie kan gedaan worden op basis van de uitgangspunten zoals die in hoofdstuk 9 worden voorgesteld. Het succes van het Masterplan is erg afhankelijk van de mate waarin betrokken partijen enthousiast blijven, worden aangestuurd en zich betrokken en verantwoordelijke voelen bij de organisatie. Met een goede projectorganisatieopzet en duidelijke afspraken daarover tussen betrokken stakeholders, zowel intern (binnen organisaties) als extern (tussen organisaties) begint het avontuur.

## 8.4 Plan voor gemeentelijk beleid

Doel: het beleid geeft aan wat de gemeente als uitgangspunten hanteert om de museumhaven te behouden. Het beleid geeft richting en is een sturingsmiddel voor de inzet van overheidsmiddelen.

Beleed van de Gemeente Bunschoten: handhaaf het huidige aantal historische schepen van dertig in de museumhaven en breidt het uit tot 40 waarvan minstens 30 botters. Zet in op integrale ontwikkeling en samenwerking. Uitgangspunten:

- Stel de voorwaarden die bewerkstelligen dat als er onverhoopt en onvermijdelijk een schip verdwijnt deze wordt vervangen (om 40 schepen minimaal te behouden voor de museumhaven);
- Zet in op gezamenlijke fondsenwerving in Europa en Nederland (met andere gemeentes) en eigen fondsenwerving voor Spakenburgse plannen;
- Zet in op gezamenlijke marketing en communicatie. Speel in op trends en ontwikkelingen (trend: hang naar authenticiteit, regionale insteek, inspelen op ontwikkelingen rondom toerisme Amsterdam – Amsterdam moet in de komende jaren, om de stroom toeristen te kunnen herbergen, meer gebruik maken van toeristische faciliteiten in de omgeving);
- Stuur door middel van subsidies (bijvoorbeeld liggeldsubsidies), gekoppeld aan voorwaarden.
- Gebruik het netwerk om samenwerking te zoeken met andere gemeenten, Provincie, rijksoverheid en Europa.

Inzet richting Provincie, rijksoverheid en Europa:

- Status Spakenburg in museaal/monumentaal erfgoedland;
- Museumhaven als werelderfgoed;
- Werven middelen.

### 8.5 Plan voor verwerving, beheer- en behoud

Doel: het ontwikkelen van mogelijkheden om via een onafhankelijke rechtspersoon bidders en andere daarvoor in aanmerking komende historische schepen in eigendom en beheer te kunnen nemen en in gebruik te laten zijn van derden en zo te garanderen dat kwalitatief goede schepen in de Oude Haven van Spakenburg een thuishaven krijgen en/of houden. Het kan ook gaan om beheer en behoud mogelijkheden voor particuliere biddereigenaren.

Indien het gaat om een onafhankelijke rechtspersoon kan het volgende als denkrichting worden meegegeven. De rechtspersoon wordt de juridisch eigenaar van een schip en draagt het economisch eigenaarschap over aan derden, vaak een groep jonge, ambitieuze en ondernemende schippers. Aspecten die hierbij een belangrijke rol kunnen spelen zijn:

- Voorkomt uitvaart van te koop staande schepen;
- Betreft jongeren;
- Geeft voormalige eigenaren een doel om betrokken te blijven (borgen van kennis en ervaring en enthousiasme);
- Is duurzaam door scheiding juridische en economische eigenaar – de eerste gaat verplichtingen aan met financiers, de laatste onderneemt activiteiten om het economisch eigenaarschap te kunnen bekostigen;
- Via de rechtspersoon wordt een relatie onderhouden met de museumwerf opdat de schepen in de Oude Haven kunnen worden onderhouden;
- De rechtspersoon organiseert eigen educatieve activiteiten en borgt van kennis en ervaring van (voormalige) eigenaren in instelling(en);
- Bij het onderhoud en de exploitatie spelen vrijwilligers een grote rol – zij vormen de link met de plaatselijke bevolking die wel geïnteresseerd is maar anders geen gelegenheid heeft bidders te varen;
- Onderhoudsplan voor ieder schip – risico-inventarisatie/maatwerk en financiering op maat.

De benodigde middelen zullen moeten worden verkregen uit onder meer het ook hiervoor speciaal opgerichte, onafhankelijke Museumhavenfonds.

### 8.6 Fondsenwervingsplan

Doel: het opzetten en vullen van een onafhankelijk fonds waaruit diverse vastgestelde activiteiten van de museumhaven kunnen worden gefinancierd. Waarbij met name aandacht voor de middelen die nodig zijn voor de activiteiten uit het verwerving-, beheer- en behoud-plan.

Om voor de museumhaven van Spakenburg interessant te zijn moeten er financiële middelen gevonden worden waarvan er enkele snel en andere meer op de (middel)lange termijn een basis vormen voor het financieel draagvlak van de museumhaven. In samenhang vormen de potentiële fondsenwervingsactiviteiten een krachtig instrument om gezamenlijk de mogelijkheden te verkennen en met elkaar haalbare doelen te bereiken.

Er zijn twee hoofdcategorieën:

1. Particulieren en bedrijven (sponsoring en fondsen);
2. Europees, rijksoverheid, provincie, gemeente (subsidies);

Uitgangspunt is dat fondsenwerving géén gemeentelijke taak is. De fondsenwerving vindt plaats vanuit een eigen projectorganisatie, maar wel in samenwerking met de gemeente, provincie en particuliere instellingen.

Als er ook externe belanghebbenden zijn, zoals andere havenplaatsen waarmee de krachten gebundeld worden om bijvoorbeeld Europese middelen te kunnen verwerven, dan moeten er duidelijke verdeelsleutels worden afgesproken. De samenwerking met andere gemeentes van voormalige Zuiderzee vissershavens is natuurlijk ook van belang bij het aanspreken van nationaal of provinciaal geld. Het gaat in de ogen van deze financiers/fondsverstrekkers immers om alle botters van Nederland dan wel de provincies.

De kostprijs van een botter is afhankelijk van veel factoren, waarvan enkele belangrijke, zoals de staat van onderhoud en de marktprijs. De aankoopprijs van een houten botter kan variëren van € 30.000,-- tot € 70.000,--. Enkele jaren achterstallig onderhoud kan de waarde doen dalen met meer dan € 12.500,-- per jaar. Bij de aanschaf van een botter in slechte staat moet dus ook rekening gehouden worden met een substantieel bedrag aan initiële 'restauratiekosten'. Om succesvol te kunnen zijn en de gestelde 30 botters c.q. historische vissersschepen duurzaam voor Spakenburg te kunnen behouden zijn maximaal de volgende middelen nodig:

- 30 schepen **eenmalige** aankopen € 2.100.000,--
- 30 schepen onderhouden a € 12.000<sup>2</sup>/jaar kost **per jaar** = € 360.000,--

De aanschaf is incidenteel en vindt niet in één jaar plaats – het eerste jaar heeft de verwervende stichting circa € 500.000,-- nodig (voor de thans te koop staande schepen) en daarna nog 11 tot 12 jaar € 140.000,-- per jaar afhankelijk van het aanbod.

Het onderhoud is structureel. De kosten daarvoor blijven ieder jaar terugkomen. Omdat het aankopen van schepen geleidelijk zal gaan zullen de onderhoudskosten in de eerste jaren beperkt blijven van ca. € 96.000,-- (8 schepen) tot € 120.000,-- (10 schepen) per jaar. Naarmate het bestand eigen schepen groeit nemen ook de jaarlijkse onderhoudskosten toe. Gemiddeld wordt in de loop van circa 25 jaar alle (houten) materiaal van een schip door vervanging vernieuwd, tenzij het schip is ingeblikt.

Idealiter organiseert genoemde onafhankelijke rechtspersoon ook het onderhoud voor schepen die niet in eigendom zijn van de rechtspersoon, maar waarmee wel afspraken worden gemaakt met de eigenaar. De stichting krijgt dan bijvoorbeeld het eerste recht van koop tegen een gemiddelde marktconforme prijs (in 2015 circa € 70.000,--) en de toekomstige eigenaar is contractueel gehouden aan de museumhaven van Spakenburg als thuishaven, tenzij de eerder door het fonds gemaakte onderhoudskosten worden afgekocht.

## 8.7 Educatieplan

Doel: het gezamenlijk met regionale onderwijsinstelling(en) en kennisinstellingen opzetten van een onderwijsprogramma waarin de kennis en vaardigheden binnen verschillende disciplines betrokken bij het bouwen, gebruiken en onderhouden van historische vissersschepen geborgd worden.

Samenwerking met betrokkenen uit de gemeente en elders en in het bijzonder vanuit de historische werf, de schippers van de historische vissersschepen en het Museum Spakenburg met (regionale) onderwijs- en opleidingscentra (basis en voortgezet

---

<sup>2</sup> Dit bedrag is gemiddeld en hangt erg af van de aard, leeftijd en staat van het schip.

onderwijs, ROC's en kennisinstellingen) kan voorkomen dat unieke kennis en vaardigheden snel verloren gaan. Naarmate er minder historische vissersschepen worden gebouwd en ook minder schepen historisch verantwoord worden onderhouden wordt het risico groter dat de benodigde kennis en vaardigheden actief in de gemeenschap beschikbaar blijven. De Spakenburgse historische werf is een Nederland de enige plaats waar de kennis, vaardigheden en ervaring met betrekking tot bouw en onderhoud van historische vissersschepen nog integraal aanwezig is. Maar, als die niet actief kan worden beoefend – bijvoorbeeld omdat scheepseigenaren zich het inschakelen van de werf niet kunnen permitteren – gaan deze kennis en vaardigheden alsnog verloren.

Daarnaast is ook voor het klein onderhoud en het gebruik (vissen) en varen van deze schepen specifieke kennis, techniek en ervaring nodig. Deze kan eigenlijk alleen in de praktijk worden overgedragen. Het organiseren van evenementen waardoor er regelmatig met de schepen gevaren wordt is daarom van het zelfde belang als het organiseren van klein onderhoud samenwerkingsverbanden, waarin het doorgeven van de kennis en vaardigheden centraal die nodig is om de schepen in optimale conditie te houden.

### **8.8 Plan Bidders-in-business**

Doel: het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen voor onderdelen van de museumhaven waardoor deze minder afhankelijk worden van externe ondersteuning en subsidies. Deze verdienmodellen kunnen voor individuele onderdelen ontwikkeld worden maar ook voor combinaties.

Samenwerking is een belangrijk uitgangspunt bij het veroveren van bestaande en nieuwe markten. Wat goed is voor de werf is goed voor de hele museumhaven, maar ook wat goed is voor de bidders is goed voor de werf. Onderdeel van het plan wordt ook het aanleren van een commerciële houding en het onderhouden van deze vaardigheden. In dat licht moet opgemerkt worden dat het echte vissen (binnen de toegestane quota) met de historische vissersschepen als recreatieve activiteit een interessante optie is waarbij de basisvaardigheden van de oorspronkelijke bidderfunctie onderhouden blijven.

Zo zou een bron van extra inkomsten kunnen zijn het beheer van de viswater.

### **8.9 Plan Spakenburg-in-de-beeldvorming**

Doel: het ontwikkelen van evenementen, activiteiten, instrumenten en middelen om in gezamenlijkheid maar ook als individuele betrokkene de museumhaven van Spakenburg in zijn complete glorie te promoten, te vertegenwoordigen en te 'verkopen'.

Bij deze planvorming zijn de natuurlijke gemeentelijke promotie- en informatie instellingen betrokken en in het bijzonder de stichting Citymarketing. Vanuit ieders kennis, ervaring en middelen worden de krachten gebundeld om uitvoering te kunnen geven aan het beleid.

Citymarketing richt zich op alle de bezoekers, de bedrijven en de bewoners van de gemeente Bunschoten en heeft niet alleen het promoten van de bidders en of de museumhaven tot doel. In tegendeel, Citymarketing zal het museumhavencomplex in samenhang met klederdrachten, sport en andere typische Spakenburgse aspecten meenemen. Het Spakenburg in de beeldvorming plan moet daarom een integraal plan worden waarin alle onderdelen in relatie tot elkaar en in het juiste perspectief voor de verschillende doelgroepen worden gepresenteerd.

Onderdelen van dit plan in relatie tot de museumhaven worden:

- Het vaststellen van de eenduidige boodschap;
- Het ontwikkelen van een eenduidig museumhaven beeldmerk dat door alle betrokkenen gebruikt wordt;
- Het vaststellen welke evenementen en promotionele activiteiten het beste passen bij de museumhaven;
- Welke promotiemiddelen de verschillende betrokkenen het beste kunnen inzetten – deze zullen voor de gemeente, de VVV, Citymarketing en de individuele bottereigenaren verschillend zijn;
- Het ontwikkelen van de benodigde communicatiemiddelen;
- Het ontwikkelen van beleid op social media en hoe daar gezamenlijk en individueel mee om te gaan in het kader van de Spakenburgse museumhaven promotie;
- Het ontwikkelen van een promotieplan met de promotiepartners en de promotie- en communicatiemiddelen;
- Het ontwikkelen van de rol- en taakverdeling van de museumhaven promotiepartners;
- De toepassing van deze plannen in het beleid op recreatie en toerisme.

## 9 UITVOERING VAN DE PLANNEN

De uitvoering van de hierboven genoemde plannen kan het beste gebeuren door afzonderlijke projectgroepen. Zoals hierboven gesteld zit er belangrijke winst in het gecoördineerd gelijktijdig uitvoeren. De verschillende projectgroepen zullen regelmatig en onvermijdelijk op het zelfde terrein aan de slag moeten, en kunnen elkaar dan fors hinderen indien er niet wordt gecoördineerd en samengewerkt.

Met het vaststellen van het masterplan liggen de uitgangspunten en voorwaarden vast, het is een spoorboekje voor de toekomst met als doel het behoud van de museumhaven.

In het vorige hoofdstuk zijn de plannen in grote lijnen geïntroduceerd en benoemd. Dit hoofdstuk gaat in het bijzonder over de projectorganisatie. In de bijlagen worden de overige plannen meer uitgewerkt, maar de uitgangspunten voor de projectorganisatie vormen de samenhang voor alle andere uitvoeringsplannen en worden daarom hier, vooruitlopende op de overige plannen, hier geïntroduceerd.

### 9.1 Projectorganisatieplan

Hieronder worden de uitgangspunten voor de projectorganisatie besproken. Dit vormt de basis voor het opstarten van de uitvoering van masterplan.

- I. Met het vaststellen van het masterplan door de gemeenteraad, geeft de gemeente opdracht tot de uitvoering van het masterplan.
- II. De gemeente is formeel opdrachtgever voor uitvoering van het masterplan en het opzetten van de projectorganisatie. De beleidsmedewerker Cultuur en Erfgoed van de gemeente wordt hiervoor als projectleider aangewezen en wordt verantwoordelijk voor het opzetten van de projectorganisatie en de monitoring van de voortgang van de uitvoering van het masterplan.
- III. Het start met het opzetten van de projectorganisatie. Voor de projectorganisatie wordt de volgende opzet voorgesteld:
  1. Stuurgroep
  2. Projectcoördinator
  3. Projectgroepen
- IV. Richt een stuurgroep op die organisatorisch verantwoordelijk wordt voor de uitvoering en die stuurt op de visie van het masterplan.
- V. Richt indien wenselijk een stichting op als rechtspersoon voor de juridisch/personele aspecten van het masterplan. In het bestuur zitten de leden van de stuurgroep. Externe partijen stellen via deze stichting middelen beschikbaar voor de verschillende uitvoeringsplannen, zowel materieel, financieel als capaciteit.
- VI. Stel een projectcoördinator aan die de uitvoering gaat opstarten en coördineren totdat dit op eigen benen kan staan. De projectcoördinator wordt inhoudelijk aangestuurd door de stuurgroep.
- VII. De beleidsmedewerker draagt de projectorganisatie over aan de stuurgroep en wordt vervolgens ook lid van deze stuurgroep. De beleidsmedewerker wordt verantwoordelijk voor de dagelijkse monitoring / aansturing van de projectcoördinator.
- VIII. De uitvoering van de uitvoeringsplannen wordt opgestart door de projectcoördinator.

### **Ad 1) Stuurgroep**

In de stuurgroep zitten vertegenwoordigers van de grootste stakeholders van de museumhaven:

- Gemeente, bestuur – burgemeester, voorzitter;
- Vereniging de Bruine Vloot;
- Botterwerfcomplex;
- Een Spakenburgs museum;
- VVV/Citymarketing/CMV;
- Gemeente, beleidsmedewerker Cultuur en Erfgoed;
- Gemeente, medewerker administratieve ondersteuning (verslaglegging, uitnodiging, agenda, archivering);

*De stuurgroep bepaalt. De eventuele stichting is facilitair.*

De stuurgroep is opdrachtgever voor de uitvoering van de uitvoeringsplannen en stuurt op de visie van het Masterplan. De voorzitter verbindt het geheel en vormt het centrale gezicht naar buiten.

De stuurgroep zal jaarlijks of vaker indien gewenst ruggespraak houden met stakeholders en rapporteren over de voortgang aan de stakeholders.

### **Ad 2) Projectcoördinator**

Stel een extern projectcoördinator aan. De zelfstandig opererende projectcoördinator rapporteert regulier aan de stuurgroep en is aanwezig bij de stuurgroepbijeenkomsten. De dagelijkse begeleiding / aansturing van de projectcoördinator wordt gedaan door de beleidsmedewerker Cultuur en Erfgoed.

De projectcoördinator heeft zitting in alle projectgroepen en is zowel pin-link tussen deze projectgroepen als met de stuurgroep. De projectcoördinator **start de projectengroepen** op en coördineert de uitvoering van de plannen. Elke projectgroep krijgt een eigen **voorzitter** en een verslaglegger. De projectgroepen (voorzitter) en de projectcoördinator hebben zeer regelmatig (minimaal wekelijks) contact. De projectcoördinator is aanwezig bij de formele projectgroepvergaderingen.

Voorgesteld wordt om middelen vrij te maken die het mogelijk maken om voor 2 jaar 4 dagdelen per week een projectcoördinator aan te stellen die met de projectgroepen de uitvoeringsplannen uitwerkt, de activiteiten opzet, coördineert en uitrolt. De projectcoördinator overziet de voortgang van de projectplannen, garandeert de continuïteit en is met de beleidsmedewerker de continue factor in de uitvoering van het masterplan.

De professionele projectcoördinator leidt gedurende deze twee jaar de projectgroepleden en met name de voorzitters op zodat zij na afloop van deze periode voldoende geschoold zijn om de projecten zelfstandig te kunnen draaien en direct te rapporteren aan de stuurgroep.

De projectcoördinator start de projecten in opdracht van de stuurgroep, richt conform het vastgestelde organisatieplan de projectgroepen in en toetst of de projectgroepen met de uitvoeringsplannen aan de slag kunnen. Indien er knelpunten zijn lost de projectcoördinator deze op. Als coördinator van de verschillende uitvoeringsplannen verbindt de projectcoördinator de partijen en ziet toe op een effectieve samenwerking.

De projectcoördinator wordt betaald door de gemeente. De aard van de betrekking (loondienst, detachering, extern projectbureau) is afhankelijk van

de aan te trekken professional. Dit is onderdeel van de uitwerking van de projectorganisatie.

De projectcoördinator heeft het volgende profiel:

- Pionier;
- Sterk in communicatie;
- Verbindend;
- Professioneel;
- Resultaatgericht;
- Sterk gericht op (inleving in) de lokale gemeenschap en mores;
- Flexibel;
- Netwerker met een groot extern netwerk van projectadviseurs (subsidies, fondsen, juristen, pr/marketing etc.).

### **Ad 3) Projectgroepen**

De uitvoeringsplannen vormen de leidraad voor het opstarten van de projectgroepen. De stuurgroep is hiervoor de opdrachtgever en de projectcoördinator is verantwoordelijk voor de uitvoering hiervan.

De samenstelling van de projectgroepen (projectcoördinator, voorzitter, verslaglegger en leden) garandeert slagvaardigheid, enthousiasme, resultaatgerichtheid en continuïteit.

Gezien de mogelijk beperkte beschikbaarheid van projectgroepleden is het heel waarschijnlijk dat projectgroepen meerder uitvoeringsplannen onder zich hebben. Om de expertise voor de uitvoeringsplannen optimaal in te zetten kan eventueel gewerkt worden met werkgroepen zodat niet alle leden van een projectgroep altijd met alle verschillende in portefeuille zijnde uitvoeringsplannen actief hoeft te zijn.

Het is belangrijk om een vaste verslaglegger aan te wijzen per projectgroep om te voorkomen dat de projectcoördinator deze taak automatisch krijgt toebedeeld. Dit zou anders een inefficiënte beslaglegging op de tijd van de projectcoördinator veroorzaken. Er wordt vooralsnog niet voorgesteld om een volledige secretaris aan te wijzen omdat de projectcoördinator wel het centrale punt vormt voor het agenderen en oproepen van de vergaderingen/bijeenkomsten.

Voorgesteld wordt om in de projectorganisatiefase vier projectgroepen te formeren:

Projectgroep 1) intern bij de gemeente voor het *gemeentelijk beleid (indien naar voren komt dat wijziging van beleid noodzakelijk is)*;

Projectgroep 2) voor de opzet en uitvoering van het *Verwerving, beheer- en behoudsplan* alsook het *Educatieplan* (beide hebben veel met de inhoud te maken);

Projectgroep 3) *Fondsenwervingsplan*;

Projectgroep 4) *Botters-in-businessplan* en *Spakenburg-in-de-beeldvormingplan*.

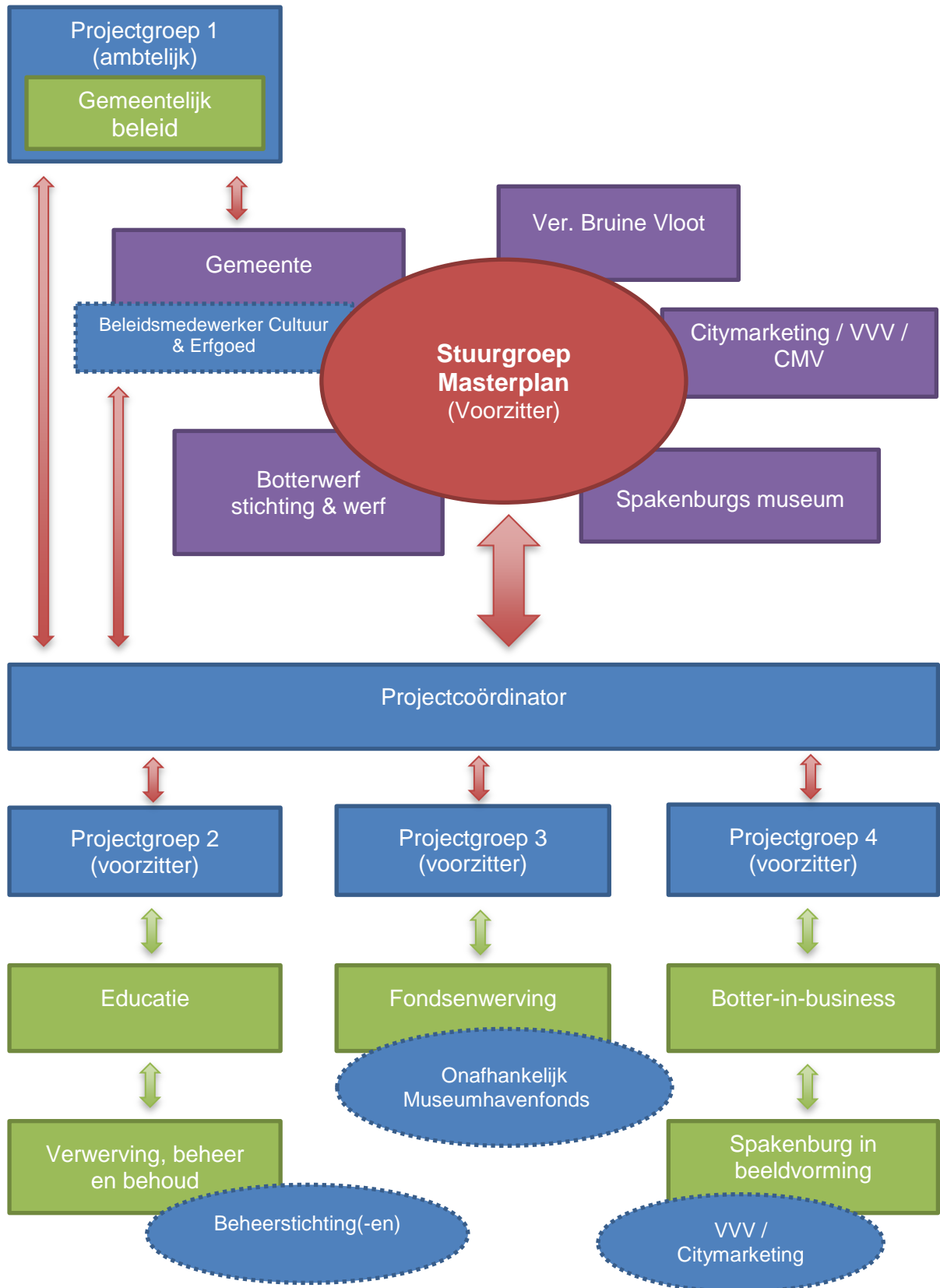
De projectgroepen geven uitvoering aan de plannen zoals hierboven gesuggereerd. De definitieve vaststelling van de werkzaamheden volgt bij de uitwerking en opzet van de projectorganisatie.



- IX. De uitvoeringsplannen kennen diverse succesfactoren dan wel randvoorwaarden:
- Voorkom dubbel werk;
  - Loop elkaar niet voor de voeten bij externe partijen – coördineer als projectgroepen onderling en via de projectcoördinator deze contacten;
  - Trek samen op met andere havensteden voor vergelijkbare doelen en middelen;
  - Benoem gedeelde doelen en werk samen;
  - Maak duidelijke afspraken over penvoerderschap en verdeling van kosten en opbrengsten bij gezamenlijk optreden met andere havensteden;
  - Zorg voor een breed draagvlak.
- X. Tijdsplan. De verschillende plannen hebben de verschillende doorlooptijden. Bij het inrichten en opstarten van de plannen worden deze in overleg met de stuurgroep nader bepaald en vastgesteld.
- XI. Benodigde middelen. Opgeteld kost het inrichten, opzetten en uitvoeren van de plannen zoals uitgewerkt in de bijlagen en tabel 2.

<b>Middelen voor organisatie</b>	
<b>Startbudget (eenmalig)</b>	
Projectorganisatie	€ 1.000,--
Gemeentelijk beleid	€ 1.000,--
Verwerving, beheer en behoud	€ 1.000,--
Fondsenwerving (bidboek etc.)	€ 15.000,--
Botters-in-business	€ 1.000,--
Spakenburg-in-de-beeldvorming (bijvoorbeeld website, centraal boekingssysteem)	€ 15.000,--
Educatie	€ 1.000,--
Digitale infrastructuur voor projectgroepen	€ 2.500,--
<b>Totaal</b>	<b>€ 37.500,--</b>
<b>Gemiddelde inzet functionarissen (structureel voor de eerste 2 jaar)</b>	
Projectcoördinator, 4 dagdelen/week (0,45 fte)	16 uren
<b>Totaal per JAAR (48 weken in uren)</b>	<b>768 uren</b>
<b>Totaal voor 2 jaar (geraamde kosten in euro)</b>	<b>€ 115.000,--</b>
Beleidsmedewerker Cultuur & Erfgoed, stuurgroep, dagelijkse aansturing projectcoördinator en deelname diverse projectgroepen (0,22 fte)	8 uren
Ambtenaar administratieve ondersteuning voor de stuurgroep	2 uren
<b>Totaal per WEEK</b>	<b>10 uren</b>
Tabel 2. Middelen voor organisatie	

## 9.2 Schema projectorganisatie



## BIJLAGEN

## Bijlage 1: Verslag 1<sup>e</sup> bijeenkomst 17 december 2014

De doelstelling van de avond was het vinden van antwoorden op de vragen (in termen van kansen):

- Hoe behouden we historische vissersschepen zoals botters voor de haven van Spakenburg?
- Hoe verwerven we de middelen voor de instandhouding van de vloot?

De aanwezigen zijn, na een plenaire start, in 3 groepen uiteen gegaan om vragen en stellingen te bespreken. De volgende vragen en stellingen waren instrumenteel in de groepssessies om de doelen te bereiken:

### Vragen:

- Wat kan de gemeente doen om te voorkomen dat botters verdwijnen?
- Wat kunnen verenigingen en stichtingen doen om dat te voorkomen?
- Tot welke prijs moet men alle boten proberen vast te houden voor de museumhaven van Spakenburg?
- Zijn de huidige voorzieningen voldoende aantrekkelijk?

### Stellingen:

- 20 boten als minimum is genoeg – die moeten in eigendom en beheer komen van een stichting. Met een vaste ligplaats in de Hongdehemel is het authentieke beeld van de Oude Haven gered;
- Subsidie krijgt men voor 10 jaar – in die tijd kan de boot geen andere ligplaats krijgen (ook voorwaarde bij verkoop);
- Het botterprobleem moet groot worden aangepakt – eigenlijk op Europees niveau.

In de discussies kwamen de volgende samengevatte aspecten naar voren, waarbij met een cijfer achter het punt wordt aangegeven of het in een, twee of drie groepen leefde.

Nr		Opmerkingen	Draagvlak
1		Richt één <b>bottercoöperatie</b> – een combinatie tussen gemeente en maatschappij	1
2	A	<b>Fondsenwerving</b> op alle niveaus: <b>subsidies</b> van Europa, rijk, provincie, gemeente en <b>sponsoring</b> van fondsen, bedrijven, particulieren (waaronder crowdfunding en mecenaat)	3
	B	Probeer 'eigen' potjes aan te boren	1
	C	Nalatenschappen (zoals bijv. Texelfonds)	2
	D	Rabo Stimuleringsfonds benutten	1
	E	Interesseer het bedrijfsleven voor sponsoring door korting op OZB of reparaties aan werf	1
	F	In Europees verband is geld beschikbaar, maar er is geen draagvlak/geen maritiem beleid	1
	G	Spreek de botterstudenten uit de jaren 60 aan voor financiële ondersteuning	1
	H	Subsidie à la gebouwd erfgoed, denk aan een 'revolving fund' en financiering à la groen erfgoed	1
	I	Horeca heeft het meeste belang bij de aanwezigheid van botters – zij moeten meebetalen aan een fonds tot instandhouding van de museumhaven	1
3	A	Er moet veel meer <b>samengewerkt en gedeeld</b> worden – nu gaan de meeste partijen alleen voor zichzelf en soms ten koste van anderen	3
	B	Bruine vloot met scholen – overdracht naar jeugd, interesseren en stimuleren is heel belangrijk (zie ook 4: educatie/opleidingen)	3

	C	Maak één website	1
	D	Samenwerking met commissie oude ambachten	1
	E	Deel met elkaar de bijdragen uit goede doelen	3
	F	Deel met elkaar door bijv. botters in een maatschappelijke vorm (gemeenschappelijk eigenaarschap?) te zetten	3
	G	Organiseer de verhuur van de botters gezamenlijk: de VVV zou dit moeten kunnen opzetten - ontwerp een verhuursystematiek waarbij voor schepen van verschillende kwaliteit, uitrusting en soort arrangement verschillende prijzen worden gehanteerd	3
	H	Werk samen/sluit deals met grote toeristische steden voor botterarrangementen	1
	I	Bottereigenaren moeten een gezamenlijk pand hebben, bijv. de werf – gemeenschappelijke faciliteiten	2
	J	Werf, museum Spakenburg en VVV/Citymarketing moeten meer samenwerken	3
4	A	<b>Educatie/opleidingen</b> – er moet aandacht komen voor de opleiding van geïnteresseerden en (potentiële) eigenaren.	3
	B	Vrijwilligers opleiden (varen, begeleiden, rondleidingen e.d.)	3
	C	Verjong het publiek en de bottereigenaren door educatie, en een opleidingsplan (DARP-wedstrijden)	1
5		Maak één <b>commercieel</b> doel: Spakenburg/botters (zoals Venetië/gondels)	3
6	A	<b>Vrijwilligers</b> werven en inzetten voor alle aspecten van de Museumhaven: varen, publieksbegeleiding, rondleidingen, beheer/onderhoud etc.	3
	B	Vrijwilligers en jeugd horen bij de voorzieningen (zie ook 8: gemeente)	2
7	A	<b>Bottereigenaren</b> stimuleren om botter aan stichting te schenken/na te laten	3
	B	Botters overdragen aan stichting (KLAZU) – samen werken en samen doen	3
	C	Gedeeld eigendom in de vorm van VVE, Coöperatie, stichting – time-sharing (zoals bij Watersportvereniging) en co-eigenaarschap sponsors	3
	D	Er is een jongere generatie uit de gemeente die zielsgraag een botter zou willen bezitten/overnemen maar die dat niet kan betalen. Gezamenlijk bezit zou een mogelijkheid zijn.	3
	E	Niet overdragen/onderhouden bij gebrek aan middelen zou geen optie moeten mogen zijn. Gedeeld eigenaarschap kan hier achteruitgang/teloorgang/verdwijnen uit BS helpen voorkomen – dit vraagt wel een mentaliteitsverandering bij de oudere generaties.	3
	F	Onderzoek het adoptiemodel – (iemand verbindt zich voor een langere periode (5 jaar) aan het onderhoud van een specifieke boot – over tegenprestaties onderhandelen, verschilt per partij.	1
8	A	De <b>gemeente</b> kan nog veel doen / beleidsmogelijkheden / voorzieningen	3
	B	Stel criteria vast bij verkoop van schepen en leg die op	1
	C	Criteria opnemen in havenreglement	1
	D	Verstrekken van renteloze voorschotten	1
	E	Politiek moet continuïteit waarborgen	1
	F	Samenwerking bevorderen tussen diverse partijen waaronder de gemeente zelf	3
	G	Tot iedere prijs moet worden geprobeerd om botters vast te houden	1
	H	Financiële tegemoetkoming (bijv. jaarlijkse bijdrage van € 10.000) voor onderhoud in schip onder voorwaarde die te investeren in Museumhavenwerf	1
	I	Infrastructuur is oké, maar de omstandigheden kunnen verbeterd worden	2
	J	Zondagssluitingen benadelen toerisme en daarmee commerciële mogelijkheden	2
	K	Verbied gebruik ponton in Museumhaven voor werkzaamheden aan schepen	

	L	Houdt door subsidie het liggeld acceptabel	3
	M	Koppel subsidies aan de verplichting om Spakenburg als thuishaven te hebben, maar denk daar niet te licht over – veel eigenaren kunnen niet in de toekomst kijken en hebben al hun spaarcenten in de boot zitten. Bij 'noodgedwongen' verkoop moet de gemeente dan ook mee oplossingen zoeken.	3
	N	Verstrek gratis elektra in de winter	1
9	A	De <b>werf</b> kan veel doen om de aantrekkelijkheid van de museumhaven in zijn geheel te verbeteren – de werf moet een levende werf zijn	3
	B	Uitkijkpunten maken voor beter zicht op werkzaamheden: of maak de werf toegankelijker voor bezoekers, desnoods op vaste tijden en volgens een vaste route en onder begeleiding van vrijwilligers	3
	C	Uitkijkpunten maken op de Rode Loods	1
	D	Combi hellingbaas/degene die aan botter werkt: voorlichting geven aan toeristen	1
	E	Geen ponton gebruiken voor werkzaamheden in de haven – doet ernstig afbreuk aan kwaliteit Museumhaven	3
	F	Maak onderste deel Rode Loods leeg voor overdekt (reparatie)werk aan schepen	1
	G	Werk zou arrangementen moeten bieden aan Spakenburgse botters	1
	H	Om te overleven kan de werf geen botters missen	3
10	A	Er moet veel <b>commerciëler</b> worden gedacht	3
	B	Alles staat of valt met 'beleving' (Zuidwal, visserijdagen)	3
	C	Alle mogelijke commerciële activiteiten met historische schepen moeten bespreekbaar zijn en onderzocht worden	3
	D	Meer botterevenementen organiseren	3
	E	Botters zijn zonder aanpassingen uitstekend geschikt voor dagverhuur	3
	F	Aanpassen voor nieuwe functies moet mogelijk zijn – nu zijn veel botters te primitief voor veel (niet alle!) potentiële huurders	2
	G	Overnachtingen en zelfs B&B op botters mogelijk maken	2
	H	Kosten wegen niet tegen de baten op – het is zonder subsidies niet mogelijk de schepen aan te passen voor nieuwe markten	1
	I	Verhuur is beroerd geregeld nu – te weinig promotie, geen enkele samenwerking (in tegendeel, verhuringen worden 'gemonopoliseerd' door sommige partijen waardoor veel eigenaren minder kans hebben om extra middelen te genereren) en een groot verschil in kwaliteit van schepen. VVV moet een belangrijkere rol nemen/spelen in coördinatie (zie ook 3G)	3
	J	Breder trekken dan alleen botters/het authentieke benutten – de museumhaven met alles wat er bij hoort is voor BS een unique selling point. Alles doen om dit marketingtechnisch te versterken	3
11		Spakenburg heeft bij veel externe partijen een tamelijk <b>negatief imago</b> : besloten gemeenschap, je komt er niet tussen, ze gaan voor zichzelf → dit is om te buigen en dat is hard nodig	1
12		Roerend goed omvormen tot onroerend goed – de schepen kunnen dan niet zonder meer de gemeente verlaten voor een andere vaste ligplaats	1
13		Richt een Fonds voor Historische Schepen op met externe middelen (Europa, rijk, provincie, gemeente, BS-horeca, etc.) van waaruit aankoop en onderhoud wordt gefinancierd	2

## Bijlage 2: Verslag 2<sup>e</sup> Bijeenkomst 21 januari 2015

Prioritering onderwerpen masterplan 21 januari 2015.

Nr	Onderwerp	Prioriteit				
		Botter eigenaar	Botter eigenaar	Niet botter eigenaar	Niet bottereigenaar	Prioriteit
		Geen prioriteit	Wel prioriteit	Geen prioriteit	Wel prioriteit	
1	<b>Zoek de mogelijkheden voor gedeeld eigenaarschap uit</b> – Uitzoeken wat de beste mogelijkheden zijn om samen een boot te bezitten en wat dat voor gevolgen heeft. Denk aan een coöperatie, VVE, stichting, timesharing om kosten aanschaf, onderhoud en exploitatie per lid verantwoord te maken.	-	4	-	6	<b>8</b>
2	<b>Werf fondsen voor de koop en het onderhoud van historische schepen</b> bij Europa, diverse overheden, landelijke fondsen en maatschappelijke organisaties.	-	12	1	6	<b>4</b>
3	<b>Werf fondsen bij particulieren en bedrijven.</b> Denk hierbij aan ‘crowdfunding’ (bij heel veel mensen een klein beetje geld vragen), adoptie (een persoon of bedrijf stelt zich garant voor de onderhoudskosten van een boot) en nalatenschappen (regel op voorhand dat iemand een deel van zijn erfenis bestemt voor een fonds voor botters).	-	9	-	14	<b>1</b>
4	<b>Zorg dat bottereigenaren beter samenwerken</b> – verenigde botters zijn sterker dan losse botters.	-	1	-	1	<b>13</b>
5	<b>Breng botterkennis en -opleidingen onder bij een instelling</b> – dit kan een bestaande instelling zijn die al ervaring heeft met (andere) opleidingen en educatie of een nieuwe instelling die zich er speciaal op richt. In ieder geval moet hiermee kennis worden behouden en doorgegeven. Oude bottereigenaren moeten betrokken worden bij het verzamelen en doorgeven van kennis.	-	12	-	7	<b>2</b>
6	<b>Zorg dat er naar buiten toe één beeld van Spakenburg ontstaat</b> zodat iedereen bij Spakenburg denkt aan de museumhaven, de botters en leuke activiteiten – bijv. Spakenburg staat voor botters zoals Venetië voor gondels en Amsterdam voor grachten. <u>Alle</u> partijen die aan marketing doen moeten dat in overleg met elkaar doen en met ‘hetzelfde geluid’ Spakenburg, de museumhaven, de botters en de daaruit voortkomende commerciële arrangementen verkopen.	1	12	1	7	<b>3</b>
7	<b>Werk de mogelijkheden uit om botters na te laten aan een beheersstichting</b>	-	10	-	5	<b>6</b>

	bijvoorbeeld KLASU – die verantwoordelijk wordt voor onderhoud, gebruik en gebruikseigendom: samen werken en samen doen.					
8	<b>Bedenk nieuwe manieren voor bottereigenaren om met de botters geld te verdienen om de jaarlijkse kosten te betalen</b> – benader de botters in relatie tot de museumhaven commerciëler en betrek bij de financiering alle partijen die van de museumhaven en investeringen daarin profiteren.	1	10	-	6	<b>5</b>
9	<b>Reguleer en handhaaf beter de regels en afspraken in de Museumhaven.</b>	3	2	4	4	<b>11</b>
10	<b>Maak subsidieafspraken voor botters voor een langere periode, bijvoorbeeld 5 jaar – botters waarvoor subsidie ontvangen wordt, kunnen niet tussentijds buiten Spakenburg een vaste ligplaats nemen.</b> Koppel subsidies aan thuishavenverplichting maar ontwikkel ook vangnetten voor onverwachte problemen.	2	1	1	2	<b>12</b>
11	<b>Maak van de werf en belendende Rode Loods een centrum voor bezoekers van de museumhaven</b> – maar natuurlijk zonder de werkzaamheden in de weg te zitten.	2	6	3	5	<b>8</b>
12	<b>Organiseer vrijwilligers die bij activiteiten in de haven betrokken zijn</b> – tijdens evenementen en op dagen dat er veel bezoekers de haven bezoeken kunnen vrijwilligers rondleidingen geven, wandelingen begeleiden, huurders begeleiden in de haven, voorlichting geven, etc. Maar ook bij het onderhoud van botters kunnen vrijwilligers ingezet worden, of bij het geven van hulp aan oude bottereigenaren zodat ze nog kunnen blijven varen.	-	3	-	7	<b>7</b>
13	<b>Zet samenwerking op met grote toeristische steden voor botterarrangementen.</b>	4	1	4	4	<b>14</b>
14	<b>Onderzoek de mogelijkheden voor één Botterhuis (dicht bij de werf)</b> – een ‘clubhuis’ waarin alle instellingen die zich met botters bezig houden en alle eigenaren en vrijwilligers thuis zijn en gemeenschappelijke faciliteiten delen, zoals kennis, onderwijs, begeleiding, kantoren, en het gezicht naar buiten toe bij de promotie.	4	1	10	1	<b>15</b>
15	<b>Bedenk hoe bottereigenaren geholpen kunnen worden om van de werf gebruik te kunnen maken</b> – voor sommige eigenaren is het onderhoud anders te duur.	1	6	6	1	<b>9</b>



### Bijlage 3: Uitvoeringsplan Gemeentelijk beleid

#### **Doel:**

Het plan voor gemeentelijk beleid geeft aan wat de gemeente als uitgangspunten hanteert om de museumhaven te behouden en te ontwikkelen tot de belangrijkste historische vissershaven van Nederland die in authentieke staat te beleven is. Het beleid geeft richting en is een sturingsmiddel voor de inzet van overheidsgelden om te voorkomen dat de kwaliteit van het ensemble gevaar loopt, in het bijzonder waar het behoud betreft van het varend erfgoed. Puntsgewijs zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Eenduidig / integraal beleid vanuit de gemeente (gemeentebreed) in afstemming met de provincie/rijksoverheid m.b.t. museumhaven van Spakenburg;
- Sturingsmiddel voor inzet van overheidsgelden;
- Dit beleid vormt voor externe partijen het uitgangspunt voor wat ze kunnen verwachten van de gemeente;
- Het beleid is voor de gemeente het interne toetsingskader.

#### **Resultaat:**

Een actueel en doelmatig door de gemeente vastgesteld beleid ter behoud van de museumhaven.

#### **Opdrachtgever:**

Gemeente en stuurgroep aan de projectcoördinator uitvoering masterplan "behoud museumhaven Spakenburg".

#### **Samenstelling projectgroep, Projectgroep 1:**

Het is een interne projectgroep bestaande uit ambtenaren van de gemeente uit de verschillende disciplines cultuur, erfgoed, toerisme en recreatie. Mocht er op andere beleidsterreinen aansluiting nodig zijn dan worden die opgezocht. Er is afstemming nodig met de provincie, de rijksoverheid en zuster gemeenten.

#### **Betrokken partijen/stakeholders:**

- Rijksoverheid, Provincie, Zuster gemeenten;
- Projectgroepen andere uitvoeringsplannen.

#### **Financiën:**

- Projectbegroting (middelen voor uitvoering van het project): startkosten € 1.000,- en interne kosten tijd van de medewerkers;
- Overige middelen: vooralsnog geen.

#### **Tijdpad:**

- Start project: wanneer nodig;
- Einde project: na beëindiging van de andere projecten.

Dit project is afhankelijk van hetgeen wordt bedacht in de andere plannen en deelprojecten. De resultaten van de andere plannen worden in dit project vertaald in beleid.

#### **Input:**

- Masterplan (visie en strategie);
- Bestaande maatregelen en verordeningen het vergunningen- en ligplaats/subsidiebeleid, waarin vastgesteld wat de specifieke criteria zijn waaraan schepen moeten voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een ligplaats in de Oude Haven en voor subsidies op de liggelden;
- Intentieverklaring Samenwerking Botterbehoud (Zuiderzeespan).

Botterbehoud en samenwerking op het gebied van behoud van kennis en vaardigheden inzake het restaureren en onderhouden van bidders alsook de gezamenlijke promotie van de visserijgeschiedenis van de voormalige Zuiderzee is hierin vastgelegd;

- Toekomstvisie 2025;
- Output uit andere uitvoeringsplannen.

**Beschrijving van het plan, relatie tot masterplan en andere uitvoeringsplannen:**

Het gemeentelijk beleid sluit aan bij de visie van het Masterplan dat de gemeente de komende jaren voorstaat daar waar het gaat om de museumhaven Spakenburg. Het plan vertaalt de beleidsmatige zaken uit de andere uitvoeringsplannen naar beleid voor de gemeente.

De uitgangspunten voor het beleid vanuit het masterplan zijn:

- Handhaaf het huidige aantal historische schepen van 40 in de museumhaven en zorg dat er minstens 30 daarvan bidders zijn. Zet in op integrale ontwikkeling en samenwerking en houdt oog voor de relatie met plan voor verwerving, beheer- en behoud;
- Zorg voor voorwaarden die bewerkstelligen dat als er onverhoopt en onvermijdelijk een bidder verdwijnt deze wordt vervangen (om de 30 bidders minimaal te behouden voor de museumhaven). Houdt oog voor de relatie met uitvoeringsplan fondsenwerving;
- Zet in op gezamenlijke fondsenwerving in Europa en Nederland (met andere gemeentes) en eigen fondsenwerving voor Spakenburgse plannen. Let op de relatie met plan voor fondsenwerving;
- Zet in op gezamenlijke marketing en communicatie. Speel in op trends en ontwikkelingen (zoals hang naar authenticiteit, regionale insteek, inspelen op ontwikkelingen rondom toerisme Amsterdam – Amsterdam moet in de komende jaren, om de stroom toeristen te kunnen herbergen, meer gebruik maken van toeristische faciliteiten in de omgeving. Let op de relatie met het plan Spakenburg-in-de-beeldvorming;
- Gebruik het netwerk om samenwerking te zoeken met andere gemeenten, provincie, rijksoverheid en Europa. Inzet richting provincie, rijksoverheid en Europa:
  - Status Spakenburg in museaal/monumentaal erfgoedland;
  - Museumhaven als werelderfgoed;
  - Werven middelen.En ook hier is er een belangrijke relatie met het plan voor fondsenwerving.

Vanuit het gemeentelijk beleid kan worden gestuurd door middel van subsidies (bijvoorbeeld liggeldsubsidies), gekoppeld aan voorwaarden. Het beleidplan is daarmee een belangrijk instrument voor alle partijen.

**Fasering:**

De uitvoering van het project start parallel aan de andere projecten. Op basis van hetgeen daar wordt bedacht en voorgesteld wordt dit intern binnen de gemeente vertaald in beleid (indien aan de orde).

Indien het beleid wenselijk is binnen de gemeentelijke kaders en mogelijk is binnen de juridische kaders dan wordt dat opgesteld. Dit gaat volgens de gebruikelijke wijze (zoals beleidsplannen en regels worden opgesteld binnen de gemeente).

Na vaststelling van het aanvullend of aanpassend gemeentelijk beleid komt uitvoering te liggen bij de betrokken ambtenaren.

**Kritische succesfactoren:**

Er is een aantal kritische succesfactoren te benoemen:

- De projectcoördinator moet actief de verbinding zoeken met de andere uitvoeringsplannen;
- Er moet samenwerking zijn tussen de verschillende afdelingen binnen de gemeente om integraal beleid op te kunnen stellen (alle neuzen dezelfde kant op). Indien er sprake is van tegenstrijdige belangen zal dit expliciet moeten worden gemaakt en besproken;
- Het beleid moet realistisch en uitvoerbaar zijn (technisch, juridisch).

## Bijlage 4: Uitvoeringsplan Verwerving, Beheer en Behoud

### **Doel:**

Het doel van het uitvoeringsplan “verwerving, beheer en behoud” is het beschrijven van de wijze waarop botters en andere daarvoor in aanmerking komende historische schepen in eigendom en beheer kunnen worden genomen door een daartoe opgerichte juridische entiteit en daarnaast in gebruik te laten zijn van derden. Dit met als doel dat in de museumhaven van Spakenburg minstens 40 historische schepen liggen die bij de visserij betrokken waren, waarvan ten minste 30 botters. Dit aantal is stabiel en wordt niet minder. Uitgangspunt is verwerven, beheren en behouden via een onafhankelijke stichting.

### **Resultaat:**

- Een door de stuurgroep vastgesteld projectplan waarin is beschreven hoe en onder welke voorwaarden de betreffende schepen in eigendom en beheer worden genomen en hoe ze in gebruik kunnen zijn van derden.
- Het maken van afspraken met de onafhankelijke stichting en het onafhankelijke financieringsfonds (Museumhavenfonds, zie onder bijlage Fondsenwerving).

### **Opdrachtgever:**

Stuurgroep aan projectcoördinator uitvoering masterplan behoud museumhaven Spakenburg.

### **Samenstelling projectgroep, Projectgroep 2 (paragraaf 9.1):**

De projectgroep wordt samengesteld met direct betrokken stakeholders. In ieder geval een vertegenwoordiger namens de volgende stakeholders: vereniging de Bruine Vloot (met in ieder geval een afvaardiging vanuit particuliere bottereigenaren en een afvaardiging vanuit stichtingen met een schip of enkele schepen. De stichting KLASU in oprichting, de stichting Botterwerf en de gemeente alsook enkele onderwijsinstellingen t.b.v. het uitvoeringsplan Educatie.

Vanuit de stakeholders wordt er een voorzitter en een verslaglegger aangewezen.

Er is nadrukkelijk afstemming nodig met de verschillende stakeholders (zie navolgend).

### **Betrokken partijen/stakeholders:**

- Partijen in projectgroep, te weten;
  - Vereniging de Bruine Vloot;
  - Stichting KLASU;
  - Stichting Botterwerf;
  - Gemeente Bunschoten
- Federatie Oude Nederlandse Vaartuigen;
- Gemeente Bunschoten (waaronder jurist);
- Projectgroep andere uitvoeringsplannen.

### **Financiën:**

- Projectbegroting (middelen voor uitvoering van het project): inrichtingskosten van projectgroep begroot € 1.000; de betrokken leden van de projectgroep stellen om niet tijd beschikbaar om het plan op te stellen. Verder kosten indien aan de orde t.b.v. oprichten stichting, juridisch advies (vooralsnog uitgangspunt dat gemeentelijk jurist kan ondersteunen);

- Overige middelen (benodigde middelen tijdens de uitvoering van het plan – dus na de oprichting, inrichting en uitwerking van de projectgroep en de plannen daarvan).

Om succesvol te kunnen zijn en de gestelde 30 botters duurzaam voor Spakenburg te kunnen behouden zijn maximaal de volgende middelen nodig:

- Maximale investering: € 2.100.000,--
  - Maximaal jaarlijkse kosten (t.b.v. onderhoud 30 schepen): € 360.000,--
- Het onderhoud is structureel, de investering incidenteel.

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat de toekomstige rechtspersoon die zich bezig gaat houden met verwerven, beheer en behoud dit aantal schepen onder zijn hoede krijgt, maar dit geeft een indicatie van de maximale totale projectomvang.

Indien een schip aangeboden wordt, dan zal de rechtspersoon op zoek moeten gaan naar middelen voor aankoop en beheer en behoud. De benodigde middelen zullen moeten worden verkregen uit onder meer het ook hiervoor speciaal opgerichte, onafhankelijke Museumhavenfonds. Verder uit bijdragen uit de exploitatie van de schepen en mogelijk subsidie van de gemeente. Het verder uitwerken van de benodigde middelen is onderdeel van het plan.

#### **Tijdpad:**

- Start project: zo snel mogelijk;
- Einde project: 3 maanden na de start van het project.

Daarna start uitvoering van het plan: verwerving, beheer en behoud. Het zal enige maanden duren (waarschijnlijk 6 tot 9 gezien de doorloop tijd van de meeste fondsen en subsidieaanvragen) voordat de eerste substantiële resultaten in zicht komen.

#### **Input:**

- Masterplan (visie en strategie);
- Businessplan Stichting Botterwerf;
- Ervaringen met coöperaties in Bunschoten;
- Output uit andere uitvoeringsplannen.

#### **Beschrijving van het project, relatie tot masterplan en andere uitvoeringsplannen:**

Het plan voor verwerving, beheer en behoud moet antwoord geven op de wijze waarop schepen voor de haven behouden kunnen blijven. Het zoeken naar de juiste wijze waarop dit kan gebeuren, onder welke voorwaarden en binnen welke rechtspersoon (stichting, coöperatie of anderszins) zijn belangrijke onderwerpen waar dit plan antwoord op moet geven.

Daar waar het gaat om de onafhankelijke rechtspersoon wordt vanuit het masterplan de volgende denkrichting meegegeven. De rechtspersoon wordt de juridisch eigenaar van een schip en draagt het economisch eigenaarschap over aan derden, vaak een groep jonge, ambitieuze en ondernemende schippers. Aspecten die hierbij een belangrijke rol spelen zijn:

- Voorkomt uitvaart van te koop staande schepen;
- Betreft jongeren;
- Geeft voormalige eigenaren een doel om betrokken te blijven (borgen van kennis en ervaring en enthousiasme);
- Is duurzaam door scheiding juridische en economische eigenaar – de eerste gaat verplichtingen aan met financiers, de laatste onderneemt activiteiten om het economisch eigenaarschap te kunnen bekostigen;

- Via de rechtspersoon wordt een relatie onderhouden met de museumwerf opdat de schepen in de Oude Haven kunnen worden onderhouden;
- De rechtspersoon organiseert eigen educatieve activiteiten en borgt van kennis en ervaring van (voormalige) eigenaren in instelling(en);
- Bij het onderhoud en de exploitatie spelen vrijwilligers een grote rol – zij vormden de link met de plaatselijke bevolking die wel geïnteresseerd is maar anders geen gelegenheid heeft botters te varen;
- Onderhoudsplan voor ieder schip – risico-inventarisatie/maatwerk en financiering op maat.

Het vinden van draagvlak zodat zo veel mogelijk partijen achter het plan gaan staan is ook een belangrijke opgave. Het plan kan veel betekenen voor het behoud van de schepen voor de museumhaven, maar vraagt van bottereigenaren en de stichting Botterwerf een andere wijze van denken en doen dan voorheen het geval was. Dit is een proces dat tijd nodig heeft.

De volgende onderwerpen komen in ieder geval aan de orde in het plan:

- Inventarisatie van de schepen die als eerste in aanmerking komen voor verwerving (en wellicht kunnen dienen als pilotproject);
- Inventarisatie van onderhoudsplannen van betreffende schepen;
- Procesbeschrijving van verwerving (scheiding juridisch en economisch eigendom?), onderhoud en behoudstraject. Rol van de werf hierbij en particuliere bottereigenaren daar waar het gaat om onderhoud;
- Beschrijving (on)mogelijkheden wat betreft exploitatie van de schepen (verhuur, educatieve activiteiten etc.);
- Exploitatie opzet maken van mogelijke inkomsten en nieuwe verdienmodellen in afstemming met projectgroep botter-in-business;
- Onderzoeken rol van vrijwilligers en (on)mogelijkheden om vrijwilligers te binden aan de rechtspersoon of aan specifieke schepen;
- Onderzoeken welk type rechtspersoon het meest geschikt is om te fungeren als organisatievorm/samenwerkingsvorm. Een stichting, coöperatie of anderszins? Wat zijn de voor en nadelen per type? Wat kan de rol zijn / wat zou de rol moeten zijn van de stichting KLASU? Kan zij fungeren als de onafhankelijke rechtspersoon?
- Het onderzoeken van de mogelijkheden voor gedeeld eigenaarschap;
- Onderzoek de mogelijkheden om botters na te laten aan de rechtspersoon;
- Wat zijn de voorwaarden om een botter te accepteren en in aanmerking te komen voor gelden uit het fonds?
- Hoe wordt de onafhankelijkheid bewaakt?
- Relatie rechtspersoon en het museumhavenfonds?
- Concept voorstel voor proces en organisatie, dit ter toetsing voorleggen aan partijen.

Er zullen diverse gesprekken nodig zijn met verschillende partijen (betrokken bottereigenaren, juristen en organisatiedeskundigen) om de onderwerpen goed uit te kunnen werken en de vragen te beantwoorden. Het is van belang om een concept voorstel ter toetsing voor te leggen aan betrokken partijen om draagvlak te organiseren.

Het plan heeft een relatie met alle andere uitvoeringsplannen en in het bijzonder met het botter-in-business plan en het fondsenwervingsplan.

### **Fasering:**

De uitvoering van het project loopt parallel aan die van de andere projecten. Om daarmee goed voeling te houden en direct aan te geven of voorstellen die te maken

hebben met beleid realistisch en uitvoerbaar zijn is het belangrijk dat de projectleider ook participeert in de andere projectgroepen. Dit kan zoals gesteld doordat de projectleider dezelfde persoon is en/of door aansluiting of informatie overdracht op gezette tijden. Er moet sprake zijn van een wisselwerking.

**Kritische succesfactoren:**

Er is een aantal kritische succesfactoren te benoemen:

- De projectleider moet actief de verbinding zoeken met de andere uitvoeringsplannen en goed afstemmen;
- Het plan is *zeer* afhankelijk van de haalbaarheid van het fondsenwervingsplan;
- Organiseren van draagvlak onder *alle* (of zo veel mogelijk) bottereigenaren en de Stichting Botterwerf voor de plannen
- Het projectplan moet realistisch en uitvoerbaar zijn (technisch, juridisch).

## Bijlage 5: Uitvoeringsplan Fondsenwerving

### Doel:

- Het verrichten van een haalbaarheidsonderzoek naar de kansen op subsidies en daarbij het vaststellen van de potentiële omvang van de fondsen in relatie tot de totale financiële behoefte van de gezamenlijke uitvoeringsplannen van het masterplan;
- Het oprichten van een onafhankelijk museumhavenfonds;
- Fondsvorming voor aankoop en onderhoud van historische schepen ten behoeve van de museumhaven;
- Fondsvorming voor de uitvoering van het botters-in-businessplan;
- Fondsvorming voor de uitvoering van het Spakenburg-in-de-beeldvormingplan.

### Resultaat:

- Een uitgewerkt projectplan en stappenplan voor de werving van fondsen bij particulieren, bedrijven, subsidiegevers (nationaal en internationaal) en private fondsen.

### Opdrachtgever:

Stuurgroep aan projectcoördinator uitvoering masterplan behoud museumhaven Spakenburg.

### Samenstelling projectgroep, Projectgroep 3 (paragraaf 9.1):

- Professionele externe fondsenwerver;
- Vereniging de Bruine Vloot;
- gemeentelijke en provinciale fondsenwervers;
- vertegenwoordigers van netwerkorganisaties in/rond de gemeente/museumhaven.

Vanuit de partijen wordt een voorzitter en een verslaglegger aangewezen. De projectgroep werkt als een zelfstandige organisatie maar in nauw overleg en samenwerking met de provincie, de gemeente en de particuliere instellingen rond de museumhaven.

Er moet een projectleider worden aangesteld als trekker van de projectgroep. Voorstel is om deze rol in eerste instantie te laten vervullen door de projectcoördinator. De projectcoördinator rapporteert aan de stuurgroep. Er is afstemming nodig met de verschillende stakeholders (zie navolgend).

### Financiën:

Middelen voor inrichting project, werving expert fondsenwerving/Europese en Rijkssubsidies en opstellen bidboek, schrijven diverse plannen (communicatie, collecties etc.): begroot € 15.000,--.

### Tijdpad haalbaarheidsonderzoek en opstellen fondsenwervingplannen:

- Start 1 juli 2015
- Einde 1 oktober 2015.

### Beschrijving:

Het laten uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de kansen op subsidies en vervolgens het oprichten van een onafhankelijk Museumhavenfonds en het schrijven van een fondsenwervingplan voor de volgende categorieën:

1. Particulieren en bedrijven (sponsoring en fondsen);
2. Europees, rijksoverheid, provincie, gemeente (subsidies);



3. Private fondsen (landelijke, provinciale en lokale cultuur-/erfgoedfondsen, educatiefondsen e.d.)

Voor de grotere Europese en landelijke subsidies die samen met andere gemeenten/provincies worden aangevraagd moet Bunschoten als penvoerder optreden en zo de regie behouden. Voor de verdeling van de binnengehaalde gelden moet op basis van de aantallen historische vissersschepen waarvoor de subsidies zijn aangevraagd een verdeelsleutel worden opgesteld en gehanteerd. Financiële middelen die voor de museumhaven worden binnengehaald komen terecht in het Museumhavenfonds.

Hieronder wordt als voorbeeld het fondsenwervingplan voor de categorie particulieren en bedrijven.

Planonderdelen die parallel worden uitgevoerd:

- A. Haalbaarheidsonderzoek naar kansen op Europese en rijkssubsidies (aangevraagd in samenwerking met andere steden respectievelijk buiten en in Nederland waar ook historische houten vissersschepen in stand worden gehouden;
- B. Sponsoring door particulieren en bedrijven (lokaal en regionaal);
- C. Fondsenwerving bij landelijke, regionale en lokale private fondsen.

Afhankelijk van de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek volgt:

- D. Werving van middelen uit Europese en rijkssubsidies.

Hierna volgt als voorbeeld een meer uitgewerkt fondsenwervingplan in de categorie particulieren en bedrijven. In het uiteindelijke fondsenwervingplan zoals dat door c.q. onder verantwoordelijkheid van de projectgroep en in samenwerking met specialisten wordt opgesteld volgt een nadere detaillering hiervan, evenals van de plannen voor de overige categorieën.

Mogelijke onderdelen van de fondsenwerving gesteld in een zekere volgtijdigheid (let op, om werkbaar te kunnen zijn moeten sommige punten tegelijkertijd worden geadresseerd, anders wordt er veel tijd verloren – zie stappenplan/tijdspad hierna):

I) **Inventariseren** wat de **stakeholders** van de museumhaven in al zijn aspecten zijn, zowel in groepen als specifieke individuen, instellingen, bedrijven etc.

II) Formuleer per stakeholder(groep) de

1. **Specifieke belangen** – wat betekenen de activiteiten/successen van de museumhaven voor deze stakeholders en de
2. **Waarde** van deze belangen
3. Plaats deze 'individuele' belangen en de waardering daarvan in de **grotere belangen** per gemeente, regio, land.

III) Omschrijf de mogelijke **route** om een stakeholder te benaderen en te bewegen tot adhesie, bij voorkeur ook in financiële zin - bij voorbeeld (en zeker onder meer):

- Individuele benadering met eenmalig contributie/ondersteuning lage bedragen (tot € 100,-);
- Individuele benadering met meerjarige commitment (denk aan ANBI) (tot € 100 per jaar);
- Idem voor hogere bedragen incidenteel en meerjarig;

- Crowdfunding via virale communicatie onder doelgroepen met te verwachten affiniteit - heel veel kleine beetjes (bijvoorbeeld € 15,--) voor een specifiek onderdeel of boot);
- Individuele benadering van bedrijven met Spakenburgse, regionale, nationale en internationale belangen;
- Individuele benadering van vermogende personen en bedrijven buiten Nederland die belang hebben bij het goed functioneren van de activiteiten in en rond de museumhaven (door bijv. verbeterde relaties, zakelijke belangen etc.);
- Collectieve benadering;
- Individuele benadering waarbij complexe routes worden gebruikt (inzetten tussenpersonen met invloed etc.);
- Opbouwen persoonlijke relaties met individuen die via legateren de vooruitzichten op langere termijn kunnen verbeteren.

IV) Ga uit van drie **termijnen**:

- Korte termijn - geld om direct jaarlijkse tekorten mee aan te kunnen vullen;
- Middellange termijn – geld dat binnen 1 tot 2 jaar binnen bereik kan zijn;
- Lange termijn – geld dat vanaf 2 jaar en mogelijk zelfs pas op een termijn van 5 tot 15 jaar ter beschikking zou kunnen komen.

V) **Koppel de stakeholderslijst** aan deze termijnen en aan een mogelijk route.

VI) **Ontwikkel een werkgroep** voor de uitvoering van deze activiteiten.

VII) en ontwikkel **instrumenten/middelen** om de werkgroep te equiperen:

- Protocollen – procesafspraken – werkboek;
- Folders/bidboek/brochures/televisieprogramma's/interviews, kortom alles wat nodig is om mee te verleiden/over te halen. Zorg dat er professioneel materiaal is meerdere talen;
- Training (bijvoorbeeld ambassadeurs bij het benaderen van potentiële legateurs);
- Interne nieuwsbrieven met do's & don'ts, best practices, succes en tegenvallers;
- Bijeenkomsten voor betrokkenen buiten de werkgroep/projectgroep;
- Bijeenkomsten voor het netwerk – fondsenwervingsacties en -evenementen (betaal per plaats op een gesponsorde feestelijke bijeenkomst waar de absolute top uit de Museumhaven/Spakenburg/botterwereld komt spreken en die ook de behoefte voor ondersteuning/sponsoring onderschrijft (bijv. minister).

VIII) **Prioriteer** zodat er haalbare afspraken gemaakt kunnen worden met betrokkenen/uitvoerders.

IX) Maak van het fondsenwerven een **collectieve verantwoordelijkheid** – IEDEREEN binnen de betrokken museumhaven organisaties moet daar een passende rol en een zekere verantwoordelijkheid in krijgen. Voorkom dat alles door maar enkele personen gedaan wordt. Maar beleg het fondsenwervingsproject en de coördinatie wel bij een specialist.

X) Maak het een **vast agendapunt** op (bestuurs)vergaderingen.

**Voorbeeld Stappenplan/tijdspad** – gekoppeld aan bovenstaande punten. Ga ervan uit dat dit voor veel betrokkenen erbij komt en vele andere (hoofd)zaken gewoon doorgaan. Maar wees ook niet te voorzichtig – het moet voor iedereen wel in het achterhoofd blijven en niet compleet van de agenda verdwijnen.

Week 1: Kick-off met B&W, besturen, betrokkenen, vrienden en bewonderaars – eindigt met de oproep aan iedereen om een stakeholderslijstje te maken. Rijp en groen, alles doet mee.

Week 3: iedereen wordt eraan herinnerd de lijst in te leveren.

Week 4: eerste stakeholdersinzichtbijeenkomst met een samenvatting/opzet van wat er 'spontaan' uit de organisatie aan stakeholdersinzicht komt. In groepen wordt de lijst doorgenomen en uitgebreid en vooral uitgebreid met namen van personen die benaderd kunnen/moeten worden met als doel om deze lijst écht uit te breiden. Opnieuw: de lijst kan niet uitputtend genoeg zijn. Als onderdelen te veel op elkaar gaan lijken: categoriseren. Ga werken met hoofdlijsten en onderliggende uitgewerkte lijsten. Benoem werkgroep die de lijst gaat aanvullen met 'belangen' (II).

Week 8: bijeenkomst waarin de belangen worden besproken en uitgebreid. Benoem een werkgroep die in week 10 de routes gaat bespreken en voor zover mogelijk uitwerken. Korte plannetjes hoe een route zou kunnen gaan verlopen en wat er voor nodig is om het te realiseren (bijvoorbeeld wie doet wat, wanneer en met welke middelen (d.w.z. tegen welke kosten).

Besprek de mix aan middelen die nodig is (VII) en geef opdrachten om die te realiseren. Mogelijk moeten voorafgaand daaraan de betrokken projectgroepleden de eerder/ooit geformuleerde visie/missie/doelstellingen en strategieën evalueren en eventueel herformuleren. Die komen namelijk wel terug in een belangrijk deel van de middelen of liggen daaraan ten grondslag. Zorg dat belangrijke middelen klaar zijn als er daadwerkelijk met het benaderen begonnen wordt (mogelijk al in week 16 of anders week 20).

Weekt 12: bijeenkomst waarin V (al dan niet voorbereid) wordt vastgesteld en waarin VI en de koppeling met VII worden besproken en voorbereid. Maak afspraken wat wordt uitwerkt, hoe en door wie, opdat de in volgende bijeenkomst de eerste concrete stappen gezet kunnen worden.

Week 16: kom bij elkaar om de voortgang van VI en VII te bespreken, zaken te besluiten en (VIII) te prioriteren. Kies iets voor de korte, middellange en lange termijn en maak afspraken met betrokkenen over de stappen die (en door wie) gezet moeten worden (stappen als gevolg van VI en VII m.b.t. het geprioriteerde). Ga uit elkaar met de geformuleerde verwachting voor een (mini)rapportage bij of voorafgaand aan de volgende bijeenkomst.

Week 20: het fondsenwerven is nu echt begonnen.

## Bijlage 6: Uitvoeringsplan Bidders in Business

### Doel:

Het doel van het plan Bidders-in-business is om te komen tot nieuwe verdienmodellen voor onderdelen van de museumhaven waardoor deze minder afhankelijk worden van externe ondersteuning en subsidies.

### Resultaat:

- Een door de stuurgroep vastgesteld plan waarin is beschreven welke nieuwe verdienmodellen kunnen leiden tot een betere financiële positie voor verschillende onderdelen van de museumhaven.

### Opdrachtgever:

Stuurgroep aan projectcoördinator uitvoering masterplan behoud museumhaven Spakenburg.

### Samenstelling projectgroep, Projectgroep 4 (paragraaf 9.1):

De projectgroep wordt samengesteld met direct betrokken stakeholders. In ieder geval een vertegenwoordiger namens de volgende stakeholders:

- Vereniging de Bruine Vloot/bottereigenaren;
- De stichting Botterwerf;
- De gemeente Bunschoten;
- Museum Spakenburg;
- VVV;
- Stichting City Marketing.

Vanuit de vertegenwoordigers wordt een voorzitter en een verslaglegger aangewezen.

Er moet daarnaast een projectleider worden aangesteld als trekker van de projectgroep. Voorstel is om deze rol in eerste instantie te laten vervullen door de projectcoördinator. De projectcoördinator rapporteert aan de stuurgroep. Er is afstemming nodig met de verschillende stakeholders (zie navolgend).

### Betrokken partijen/stakeholders:

- Lokale horeca;
- Partijen in projectgroep (zie boven);
- Projectgroep andere uitvoeringsplannen.

### Financiën:

- Projectbegroting (middelen voor uitvoering van het project): de betrokken leden van de projectgroep stellen tijd beschikbaar om het plan op te stellen. Inrichtingskosten begroot op € 1.000,--.
- Overige middelen (benodigde middelen tijdens de uitvoering van het plan – dus na gereedkomen plan -): nader te bepalen, eventueel een training samenwerken en/of commercieel denken. Raming kosten: € 5.000,-- (niet opgenomen in begroting, te werven via plan Fondsenwerving).

### Tijdpad:

- Start project: zo snel mogelijk;
- Einde project: 3 maanden na de start van het project.

Daarna start uitvoering van het plan: Bidders-in-business (na vaststellen door stuurgroep).

**Input:**

- Masterplan behoud museumhaven;
- Plannen VVV en Stichting Citymarketing;
- Toekomstvisie 2025;
- Businessplan Stichting Botterwerf;
- Ervaringen Vereniging Bruine Vloot inzake evenementen;
- Horecabeleid gemeente.

**Beschrijving van het project, relatie tot masterplan en andere uitvoeringsplannen:**

Het doel van het plan Botters in Business is om te komen tot nieuwe verdienmodellen voor onderdelen van de museumhaven waardoor deze minder afhankelijk worden van externe ondersteuning en subsidies.

Deze verdienmodellen kunnen voor individuele organisaties/rechtspersonen ontwikkeld worden maar ook voor combinaties.

Samenwerking is het belangrijkste uitgangspunt bij het veroveren van bestaande markten en het ontwikkelen van nieuwe markten. Wat goed is voor de werf is goed voor de hele museumhaven, maar ook wat goed is voor de botters is goed voor de werf. In het plan moet het “aanleren” van een commerciële houding en het onderhouden van deze vaardigheden een plaats krijgen. De stelling is: *er moet meer samengewerkt worden tussen betrokkenen, in het bijzonder tussen eigenaren onderling, tussen onderdelen van de museumhaven en tussen de museumhaven en de horeca.*

Onderdelen die in het plan aan de orde moeten komen zijn:

- Analyse van de huidige activiteiten (evenementen, verhuringen), beschrijven voor en nadelen samenwerking en potentie;
- Rollen van de verschillende partijen (museum, botterwerf, botter/schip eigenaren, VVV etc.);
- Wat zijn nieuwe manieren voor bottereigenaren om met de botters geld te verdienen om hun jaarlijkse kosten te betalen?;
- Hoe kunnen vrijwilligers beter betrokken worden (toekomstbestendiger), kunnen bewoners van Bunschoten-Spakenburg een rol spelen?;
- Wat kan worden geleerd van andere branches? (bijvoorbeeld voetbal);
- Hoe kunnen de verhuringen beter worden gecoördineerd?;
- Differentiëren in arrangementen (kaal tot geheel aangekleed);
- Beschrijving (on)mogelijkheden wat betreft exploitatie van de schepen (verhuur, educatieve activiteiten, etc.);
- Verdienmodellen en arrangementen samenstellen;
- Onderzoek welke pilots kansrijk zijn;
- Exploitatieopzet maken van mogelijke inkomsten en verdienmodellen van verschillende partijen.

Er zullen veel gesprekken nodig zijn met verschillende partijen (stakeholders maar ook betrokken bottereigenaren, juristen en organisatiedeskundigen) om de onderwerpen goed uit te kunnen werken en de vragen te beantwoorden. Een brainstormsessie kan onderdeel van de planvorming zijn. Het is van belang om een concept voorstel ter toetsing voor te leggen aan betrokken partijen om draagvlak te organiseren.

Het plan heeft een relatie met alle andere uitvoeringsplannen en in het bijzonder met het fondsenwervingsplan.

**Fasering:**

De uitvoering van het project loopt parallel aan die van andere projecten. Om goed voeling te houden met de andere uitvoeringsplannen, met name het uitvoeringsplan Spakenburg in de Beeldvorming, is het belangrijk dat de projectleider ook in de andere projectgroepen participeert.

**Kritische succesfactoren:**

Er is een aantal kritische succesfactoren te benoemen:

- De projectleider moet actief de verbinding zoeken met de andere uitvoeringsplannen en goed afstemmen;
- Draagvlak is belangrijk en dit wordt bereikt door het gevoel over te brengen dat je samen meer bereikt dan alleen:  $1 + 1 = 3$  ;
- Het plan moet realistisch en eenvoudig uitvoerbaar zijn;
- Partijen moeten vertrouwen krijgen in samenwerking, het starten met pilotprojecten kan hierbij goed werken.

## Bijlage 7: Uitvoeringsplan Spakenburg in de Beeldvorming

### **Doel:**

Het doel van het Spakenburg-in-de-beeldvorming plan is om de museumhaven van Spakenburg in zijn complete glorie te promoten, te vertegenwoordigen en te 'verkopen'.

### **Resultaat:**

- Een door de stuurgroep vastgesteld plan voor de promotie en marketing van de museumhaven van Spakenburg in de context van alle aspecten die in de beeldvorming rond de museumhaven een rol spelen.

### **Opdrachtgever:**

Stuurgroep aan projectcoördinator uitvoering masterplan behoud museumhaven Spakenburg”.

### **Samenstelling projectgroep, Projectgroep 4 (paragraaf 9.1):**

De projectgroep wordt samengesteld met direct betrokken stakeholders, in ieder geval:

- VVV;
- Stichting Citymarketing;
- Vereniging de Bruine Vloot/bottereigenaren/stichtingen met meerdere botters/schepen;
- De stichting Botterwerf;
- De gemeente;
- Museum Spakenburg;

Er wordt vanuit de stakeholders een voorzitter en een verslaglegger aangewezen.

Er moet een projectleider worden aangesteld als trekker van de projectgroep. Voorstel is om deze rol in eerste instantie te laten vervullen door de projectcoördinator. De projectcoördinator rapporteert aan de stuurgroep. Er is afstemming nodig met de verschillende stakeholders (zie navolgend).

### **Betrokken partijen/stakeholders:**

- Horeca;
- Overige middenstand/winkeliers.

### **Financiën:**

- Projectbegroting (middelen voor uitvoering van het project): startkosten inrichting project-/werkgroep € 15.000,- t.b.v. website en marketing/promotiemiddelen; de betrokken leden van de projectgroep stellen om niet tijd beschikbaar om het plan op te stellen.
- Overige middelen (benodigde middelen tijdens de uitvoering van het plan, dus na gereedkomen plan): nader te bepalen en te financieren uit inkomsten Fondsenwervingsplan.

### **Tijdpad:**

- Start project: zo snel mogelijk;
- Einde project: 4 maanden na de start van het project.

Daarna start uitvoering van het plan (na vaststellen door stuurgroep).

**Input:**

- Masterplan behoud museumhaven;
- Plannen stakeholders;

**Beschrijving van het project, relatie tot masterplan en andere uitvoeringsplannen:**

Bij deze planvorming zijn de natuurlijke Spakenburgse promotie- en informatie instellingen betrokken en in het bijzonder Citymarketing. Vanuit ieders kennis, ervaring en middelen worden de krachten gebundeld om uitvoering te kunnen geven aan het masterplan.

Citymarketing in zijn algemeenheid richt zich op de bezoekers, de bedrijven en de bewoners van de gemeente Bunschoten en heeft niet alleen het promoten van de bidders of de museumhaven tot doel.

Daarom zal goed onderzocht moeten worden op welke wijze de museumhaven in samenhang met klederdrachten, sport en andere typische Spakenburgse aspecten gepromoot kan worden. Het plan moet daarom een integraal plan worden waarin alle onderdelen in relatie tot elkaar en in het juiste perspectief voor de verschillende doelgroepen worden gepresenteerd.

Onderdelen van dit plan in relatie tot de museumhaven worden:

- Het vaststellen van de eenduidige boodschap;
- Het ontwikkelen van een kenmerkend en treffend beeldmerk voor de museumhaven dat door alle partijen gebruikt wordt;
- Het vaststellen welke evenementen en promotionele activiteiten het beste passen bij de museumhaven;
- Welke promotiemiddelen de verschillende betrokkenen het beste kunnen inzetten – deze zullen voor de gemeente, de VVV, Citymarketing en de individuele biddereigenaren verschillend kunnen zijn;
- Het ontwikkelen van de benodigde communicatiemiddelen;
- Het ontwikkelen van beleid i.v.m. social media en hoe daar gezamenlijk en individueel mee om te gaan in het kader van de Spakenburgse museumhaven promotie;
- Het ontwikkelen van een promotieplan met de promotiepartners en de promotie- en communicatiemiddelen;
- Het ontwikkelen van de rol- en taakverdeling van de museumhaven promotiepartners;
- De toepassing van deze plannen in het beleid op recreatie en toerisme.

De uitdaging is om in gezamenlijkheid evenementen, activiteiten, instrumenten en middelen te ontwikkelen die te gebruiken zijn door individueel betrokkenen (bijvoorbeeld biddereigenaren) als ten behoeve van de gezamenlijke promotie van de museumhaven.

Het resultaat moet zijn dat betrokkenen bij de museumhaven actief en onderling afgestemd het belang van de museumhaven van Spakenburg uitdragen en investeren in de kwaliteit van zowel de museumhaven als de communicatie daarover. Door onderlinge samenwerking toont Spakenburg één gezicht naar buiten toe.

Er is een directe link met het plan bidders-in-business.

**Fasering:**



De uitvoering van het project loopt parallel aan de andere projecten. Om goed voeling te houden met de andere uitvoeringsplannen, met name het plan botters-in-business is het belangrijk dat de projectleider ook participeert in de andere projectgroepen. Dit kan doordat de projectleider dezelfde persoon is en/of door aansluiting of informatie overdracht op gezette tijden. Er moet sprake zijn van een wisselwerking.

**Kritische succesfactoren:**

Er is een aantal kritische succesfactoren te benoemen:

- Goede samenwerking tussen partijen en begrip hebben voor elkaars belangen;
- Creatief denken, op zoek naar nieuwe mogelijkheden (innovatie);
- Starten met pilotprojecten en deze evalueren.

## Bijlage 8: Uitvoeringsplan Educatie

### **Doel:**

Het doel van het educatieplan is om gezamenlijk met lokale en regionale onderwijsinstelling(en) en kennisinstellingen een opzet voor een onderwijsprogramma te formuleren. Kennis en vaardigheden binnen verschillende disciplines die betrokken zijn bij het bouwen, gebruiken en onderhouden van historische vissersschepen moeten geborgd worden.

De museumhaven van Spakenburg stelt zich ten opzichte van de overige voormalige Zuiderzeevisserijhavens op als primus inter pares – het moederschap waar met betrekking tot de nationale bottervloot kennis, ervaring, kunde, overdracht, kwaliteit, compleetheid in samenwerking ook voor de andere havens geborgd is.

### **Resultaat:**

Een door de stuurgroep vastgestelde opzet voor een onderwijsprogramma.

### **Opdrachtgever:**

Stuurgroep aan Projectcoördinator uitvoering masterplan behoud museumhaven Spakenburg.

### **Samenstelling projectgroep, Projectgroep 2 (paragraaf 9.1):**

De projectgroep wordt samengesteld met direct betrokken stakeholders en partijen die bekend zijn met onderwijs en kennis borging:

- Vereniging de Bruine Vloot/bottereigenaren/stichtingen met meerdere botters/schepen;
- De stichting Botterwerf;
- De gemeente;
- Museum Spakenburg;

Er wordt vanuit de partijen een voorzitter en een verslaglegger aangewezen.

Er moet een projectleider worden aangesteld als trekker van de projectgroep. Voorstel is om deze rol in eerste instantie te laten vervullen door de projectcoördinator. De projectcoördinator rapporteert aan de stuurgroep. Er is afstemming nodig met de verschillende stakeholders (zie navolgend).

### **Betrokken partijen/stakeholders:**

- Regionale onderwijsinstellingen / ROC;
- Scholen in de gemeente Bunschoten (informatie geven en programma's, bijvoorbeeld "adopteer een botter" als klas met als doel begrip voor eigen historie en omgeving);
- Partijen in projectgroep (zie boven);
- Federatie Oude Nederlandse Vaartuigen;
- Landschap Erfgoed Utrecht;
- Rijksdienst Cultureel Erfgoed;
- Projectgroep andere uitvoeringsplannen.

### **Financiën:**

- Projectbegroting (middelen voor uitvoering van het project): begroot voor opstarten project-/werkgroep € 1.000,--. De betrokken leden van de projectgroep stellen om niet tijd beschikbaar om het plan op te stellen.
- Overige middelen (benodigde middelen tijdens de uitvoering van het plan, dus na gereedkomen plan): nader te bepalen.

**Tijdpad:**

- Start project: zo snel mogelijk;
- Einde project: 4 maanden na de start van het project.

Daarna start uitvoering van het programma (na vaststellen door stuurgroep).

**Input:**

- Masterplan behoud museumhaven;
- Plannen stakeholders;

**Beschrijving van het project, relatie tot masterplan en andere uitvoeringsplannen:**

Het doel van het educatieplan is om gezamenlijk met regionale onderwijsinstelling(en) en kennisinstellingen een opzet voor een onderwijsprogramma te formuleren. Kennis en vaardigheden binnen verschillende disciplines die betrokken zijn bij het bouwen, gebruiken en onderhouden van historische vissersschepen moeten geborgd worden.

Samenwerking met betrokkenen uit Spakenburg en elders en in het bijzonder vanuit de historische werf, de schippers van de historische vissersschepen en het Museum Spakenburg met regionale opleidingscentra (ROC's) kan voorkomen dat unieke kennis en vaardigheden snel verloren gaan. Naarmate er minder historische vissersschepen worden gebouwd en ook minder schepen historisch verantwoord worden onderhouden wordt het risico groter dat de benodigde kennis en vaardigheden in de gemeenschap verloren gaan. De Spakenburgse historische werf is een Nederland de enige plaats waar de kennis, vaardigheden en ervaring met betrekking tot bouw en onderhoud van historische vissersschepen nog integraal aanwezig is, maar als die niet actief kan worden beoefend, bijvoorbeeld omdat scheepseigenaren zich het inschakelen van de werf niet kunnen permitteren, blijven deze kennis en vaardigheden alsnog niet meer beschikbaar.

De specifieke kennis van het klein onderhoud en het gebruik en varen van deze schepen kan eigenlijk alleen in de praktijk worden overgedragen. Het organiseren van evenementen waardoor er regelmatig met de schepen gevaren wordt is daarom van het zelfde belang als het organiseren van klein onderhoud samenwerkingsverbanden, waarin het doorgeven van de kennis en vaardigheden centraal die nodig is om de schepen in optimale conditie te houden.

Onderzocht zal moeten worden op welke wijze de botter/schepen kennis geborgd kan worden en welke rol opleidingen / onderwijsinstellingen kunnen spelen. De botterwerf kan als opleidingsplaats een centrale rol spelen in dit plan, als opleidingsplaats.

Onderzocht zal moeten worden of er fondsen en /of subsidies beschikbaar zijn om juist dit onderdeel van het masterplan verder uit te werken en te borgen.

**Fasering:**

De uitvoering van het project loopt parallel aan de andere projecten.

Om goed voeling te houden met de andere uitvoeringsplannen, met name het uitvoeringsplan fondsenwerving is het belangrijk dat de projectleider ook participeert in de andere projectgroepen. Dit kan doordat de projectleider dezelfde persoon is en/of door aansluiting of informatie overdracht op gezette tijden. Er moet sprake zijn van een wisselwerking.

**Kritische succesfactoren:**

Er is een aantal kritische succesfactoren te benoemen:

- Betrokkenheid van het onderwijs;
- Creatief denken, op zoek naar nieuwe mogelijkheden (innovatie);
- Kansen voor jongeren met een afstand tot de arbeidsmarkt.