



SUBSIDIEBELEID RESTAURATIEFONDS FONV

oktober 2010

1. Doelstelling

Het leveren van een wezenlijke bijdrage aan het behoud van Nederlandse traditionele vaartuigen en aan het terugbrengen van deze vaartuigen in een staat uit de periode, waarin met deze vaartuigen hun oorspronkelijke functie werd uitgeoefend.

2. Betrokkenen

De betrokkenen van de door FONV uitgevoerde subsidieregeling zijn:

- Geldgevers

Fondsen en sponsors, welke de middelen beschikbaar stellen voor de uitvoering van het subsidiebeleid van de Restauratiecommissie (RC).

- Restauratiecommissie (RC)

De commissie van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen die subsidieaanvragen beoordeelt en het bestuur van de FONV adviseert over de toekenning van subsidie. In de RC zitten deskundigen vanuit de bij de FONV aangesloten behoudsorganisatie alsmede uit de museumwereld en/of uit op behoud gerichte overheidsorganen.

- Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV)

De FONV is de koepelorganisatie van Nederlandse behoudsorganisaties van historische vaartuigen. Iedere behoudsorganisatie welke zich richt op het behoud van historische vaartuigen, kan zich aansluiten.

- Behoudsorganisatie (B.O.)

Organisatie welke zich richt op het behoud van een bepaalde categorie historische vaartuigen.

- Behoudsorganisatie Coördinator (BOC)

Persoon, die aanvragen binnen zijn B.O. coördineert.

- Coördinator Restauratiecommissie (CR)

Persoon, die de aanvragen coördineert, welke door de RC worden behandeld.

3. Procedures

- 3.1 Uitsluitend leden van de bij de FONV aangesloten behoudsorganisaties kunnen een verzoek om subsidie indienen.
- 3.2 Een subsidie-aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien de aanvraag voor aanvang van de restauratiewerkzaamheden is ingediend.
- 3.3 De RC vergadert ten minste tweemaal per jaar, te weten in het voorjaar en in het najaar. Volledige aanvragen met een afgerond plan dienen voor 1 maart en 1 september de CR te bereiken.
- 3.4 Deze vergaderingen dienen door de CR zo te zijn voorbereid, dat een eerste oordeel inzake de voorliggende aanvragen reeds aan de leden van de RC kan worden voorgelegd.
- 3.5 De secretaris van de RC legt de besluitvorming in de vergadering vast in een verslag. Het verslag wordt binnen vier weken na de vergadering aan de commissieleden gezonden. De aanvrager ontvangt binnen vier weken schriftelijk bericht inzake het besluit van de RC.
- 3.6 Een aanvraag voor een subsidie door een lid van de bij de FONV aangesloten behoudsorganisaties dient op voordracht van de desbetreffende behoudsorganisatie plaats te vinden. De aanvraag bereikt de RC via de BOC en de CR. Voor een aanvraag wordt gebruik gemaakt van standaardformulieren.
- 3.7 Onbekende vaartuigen worden in het kader van de beoordeling van de aanvraag geïnspecteerd door een vertegenwoordiging van de betreffende B.O. De reiskosten van de inspecteur(s) worden vergoed op basis van 2e klasse openbaar vervoer.
- 3.8 Een subsidie-aanvraag moet betrekking hebben op werkzaamheden die in de periode van 12 maanden volgend op het tijdstip van toekenning, kunnen worden uitgevoerd. Grotere restauraties worden gefaseerd in perioden van 12 maanden. Er kan slechts één fase tegelijk worden aangevraagd. Het totaal restauratieplan wordt in het kader van de procedure beoordeeld.
- 3.9 Toekenning van subsidie vindt te allen tijde plaats onder voorbehoud dat voldoende subsidiegelden aanwezig zijn.
- 3.10 De restauratie dient binnen 12 maanden na toekenning te zijn voltooid. De afrekening dient binnen 15 maanden na toekenning door de aanvrager aan de CR te worden voorgelegd.
- 3.11 Uitbetaling van subsidie vindt uitsluitend plaats als de restauratiewerkzaamheden naar het oordeel van de RC op voldoende hoog niveau zijn uitgevoerd.

4. Categorieën Nederlandse traditionele vaartuigen

Nederlandse traditionele vaartuigen dienen om in aanmerking te komen voor subsidie in principe ouder te zijn dan 50 jaar. Globaal gaat het om de volgende categorieën:

- 4.1 - Bedrijfsvaartuigen:

Op de eerste plaats die vaartuigen, die vlak voor en tijdens de industrialisatie van Nederland een belangrijke rol speelden, maar door de economische ontwikkelingen overbodig werden in het handelsverkeer:

1. Houten en ijzeren zeilende vissersvaartuigen o.a. uit het voormalige Zuiderzeegebied en van de Zeeuwse stromen overwegend gebouwd tussen omstreeks 1880-1930.
 2. IJzeren zeilende vrachtschepen van de kust- en binnenvaart, overwegend gebouwd tussen omstreeks 1870-1925.
 3. Door stoom voortbewogen schepen (het betreft overwegend stoomsleepboten en stoomvrachtschepen gebouwd tot omstreeks 1945, de periode dat deze vaartuigen een belangrijke functie hadden).
 4. Stalen klassieke motorvrachtschepen / sleepboten uit de eerste periode van de verbrandingsmotor.
 5. Kleine door zeilen of spierkracht voortbewogen houten en ijzeren vaartuigen, de zogenaamde "kleine werkbotten".
- 4.2 - Jachten
1. Nederlandse houten en ijzeren ronde- en platbodemjachten, ouder dan 50 jaar, gebouwd als jacht.
 2. Scherpe jachten en boten ouder dan 50 jaar.
- 4.3 - Overige vaartuigen
- Vaartuigen ouder dan 50 jaar, die wegens hun vroegere economisch belang, uniciteit, of cultuurhistorisch belang het behouden waard zijn.

Het is voor toekenning van een subsidie niet noodzakelijk, dat een vaartuig, of een onderdeel daarvan, van origine in Nederland vervaardigd werd.

Het vaartuig of onderdeel moet een zekere rol hebben gespeeld in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart.

5. Subsidiebeleid

- 5.1 Voor alle, onder 4 genoemde categorieën geldt in principe, dat de door de geldgevers beschikbaar gestelde gelden door de restauratiecommissie als subsidie worden toegekend als de eigenaar van een schip een restauratie nastreeft, waardoor de oorspronkelijke functie en uiterlijk van het vaartuig herkenbaar wordt, c.q. behouden blijft.
- 5.2 De bijdragen dienen bestemd te zijn voor het behoud en voor het restaureren op hoog niveau. De subsidies moeten vooral ten goede komen aan die projecten, die:
- a. het behoud van het vaartuig op langere termijn ten goede komen, en/of;
 - b. het behoud van historisch bijzonder waardevolle (onder)delen van het vaartuig ten goede komen, of;
 - c. het behoud van zeldzame en historisch waardevolle vaartuigen ten goede komen.
- 5.3 Voorbeelden:
- ad a: Het subsidiëren van vernieuwing van het onderwaterschip van ijzeren schepen, niet door middel van het "verdubbelen" met opgelaste platen, maar het werkelijk vervangen van oude beplating door nieuwe beplating. Een dergelijk subsidiebeleid is wezenlijk voor het op lange termijn behouden blijven van ijzeren traditionele vaartuigen.
- ad b: Authentieke interieurs van de zich aan boord bevindende woonverblijven van ijzeren vrachtschepen zijn zeldzaam geworden en cultuurhistorisch zeer waardevol (hoe leefde een gezin op enkele vierkante meters?), terwijl een vakkundig uitgevoerde restauratie kostbaar is. Hetzelfde geldt voor oude voortstuwingsinstallaties als stoommachines en bijvoorbeeld zuiggas- en middeldrukmotoren. Met name het behoud van motoren van -

reeds lang ter ziele zijnde - Nederlandse motorenfabrieken wordt gestimuleerd . Ook wordt het vervaardigen van zeilen van natuurvezeldoek gesubsidieerd.

ad c: Te denken valt aan zeer oude schepen (gebouwd voor ca. 1890) die kenmerken dragen van oudere, reeds lang uitgestorven scheepstypen of scheepstypen die zich er goed voor leenden om omgebouwd te worden tot "weekendschip" en in de authentieke staat nauwelijks meer voorkomen (zand- en biesbosch-aakjes, westlanders).

- 5.4 Restauratiewerkzaamheden moeten bij voorkeur worden uitgevoerd in Nederland. In uitzonderingsgevallen kan restauratie in het buitenland worden toegestaan.
- 5.5 Overheden of overheidsgedomineerde rechtspersonen zijn uitgesloten van deze regeling.

6. Bijdrageregeling

- 6.1 De basisbijdrage aan restauraties bedraagt 20% van de begrote restauratiesom van subsidiabele onderdelen in geval van uitvoering door een gekwalificeerde werf en 30% van de begrote materiaalkosten in geval van uitvoering in eigen beheer.
- 6.2 De grondslag voor subsidieberekening vormt het bedrag inclusief BTW voor particulieren en organisaties welke niet BTW-plichtig zijn, doch het bedrag exclusief BTW voor BTW-plichtige organisaties.
- 6.3 De basisbijdrage kan worden verhoogd met 20% indien er, naar het oordeel van de RC, sprake is van een onder 5.2 aangegeven project. Per categorie schepen wordt een lijst aangelegd van onderdelen die voor een verhoogde basisbijdrage in aanmerking komen.
- 6.4 Aanvragen mogelijk resulterend in een bijdrage lager dan € 500,- worden niet in behandeling genomen.
- 6.5 Per aanvraag wordt maximaal € 3.000,- uitgekeerd. De RC kan voor de onder 5.2 genoemde bijzondere projecten hiervan afwijken.
- 6.6 Om het gebruik van natuurvezeldoek (katoen, hennep of vlas) en het oude zeilmakersambacht te stimuleren zijn de volgende bijdragen vastgesteld:
 - 30% van de kosten bij handmatig vervaardigen uitbesteed aan een zeilmaker
 - 20% van de kosten bij machinaal vervaardigen uitbesteed aan een zeilmaker
 - 50% van de materiaalkosten bij handmatig vervaardigen door de aanvrager zelf
 - 30% van de materiaalkosten bij machinaal vervaardigen door de aanvrager zelfEr wordt geen ondergrens gehanteerd, wel de bovengrens van € 3.000,-. Er mag maximaal 1 maal per 10 jaar per zeil subsidie worden aangevraagd.
Voor zeilen dient een aparte subsidie-aanvraag ingediend te worden.
- 6.7 De bijdrage wordt uitgekeerd in de vorm van een renteloze lening aan de eigenaar van het schip met een looptijd van 3 jaar. Daarna kan de lening worden kwijtgescholden.
- 6.8 Bij tussentijdse vervreemding of verandering van bestemming van het schip moet de lening worden terugbetaald, tenzij het schip, naar het oordeel van het bestuur, in de nieuwe hoedanigheid zijn historische waarde behoudt.