



## Uitgewerkte criteria voor sleepboten voor opname in het Nationaal Register Varende Monumenten

### Bijlage V d

Het Nationaal Register Varende Monumenten geeft een waardering aan de huidige toestand van het scheepsexterieur, ten opzichte van de periode van haar "oorspronkelijk gebruik".

Onder "oorspronkelijk gebruik" wordt verstaan het scheepsbeeld, c.q. scheepsbeeld na voltooiing van het restauratieplan, zoals dat was in het referentiejaar. Dit referentiejaar dient minstens vijftig jaar terug in de tijd te zijn

De waardering wordt in vijf categorieën uitgedrukt.

De status "VAREND MONUMENT®", krijgen de schepen die ingedeeld zijn in de categorieën A.1, A.2, A.3 en B, de status 'historisch casco' krijgen de schepen van de categorie C.

*De term Varend Monument is geregistreerd bij het Benelux Merkenbureau. Alleen schepen die in het Nationaal Register Varende Monumenten ingeschreven staan mogen als Varend Monument aangeduid worden, deze aanduiding moet voorzien zijn van inschrijvingsnummer.*

#### Toelatingscriteria:

Voor het Register kunnen schepen aangemeld worden die voldoen aan de volgende toelatingscriteria:

- het schip is ouder dan vijftig jaar (\*
- het schip heeft ligplaats in Nederland of vaart onder de Nederlandse vlag
- het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

(\* *Onder schip wordt tevens verstaan: een drijvend werktuig, met mechanische werktuigen, dat is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt (BPR, art. 1.01 lid f)*

Het scheepsinterieur wordt wel meegenomen bij de inventarisatie van het schip. Bijzondere interieurs kunnen daardoor in het register worden teruggevonden.

Interieurs worden ook volgens de hierna genoemde categorieën ingedeeld, maar de toestand van het interieur is niet van invloed op de indeling van het schip in een van de categorieën.

#### Toelichting op de toelatingscriteria:

- **Het schip is ouder dan vijftig jaar:**

In alle gevallen geldt de termijn van vijftig jaar. Dat betekent voor schepen die mogelijk op andere wijze tot het maritiem erfgoed behoren, maar jonger zijn, dat zij niet kunnen worden aangemeld.

- **Het schip heeft ligplaats in Nederland of vaart onder de Nederlandse vlag:**

De volgende variaties zijn mogelijk om aan dit criterium te voldoen:

1. Nederlandse vlag en Nederlandse haven
2. Nederlandse vlag en buitenlandse haven
3. Buitenlandse vlag en Nederlandse haven

In alle andere gevallen wordt niet aan dit criterium voldaan, óók niet als het een van oorsprong Nederlands schip betreft.

- **Het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw:**

Onder *beeldbepalend op de Nederlandse wateren* wordt verstaan dat het schip of het oorspronkelijke scheepstype meer dan vijftig jaar geleden op de Nederlandse wateren meer dan incidenteel heeft gevaren. De eigenaar moet dit kunnen aantonen.

Dus hiermee wordt niet bedoeld "heeft Nederland wel eens aangedaan of er door is gevaren".

Onder *typerend voor de Nederlandse scheepsbouw* vallen schepen waarvan bekend is dat het schip of type van invloed is geweest op de Nederlandse scheepsbouw.

Hieraan worden ook die schepen gerelateerd die aantoonbaar van invloed zijn geweest op de Nederlandse scheepsbouw.

Indien er sprake is van restauratie c.q. een reconstructie moet, om in aanmerking te kunnen komen voor registratie als Varend Monument, het restauratiebeeld ook ouder zijn dan vijftig jaar.

## criteria voor sleepboten

### **II. Inventarisatie en indeling**

De inventarisatie van de gegevens van het schip vindt steeds plaats op basis van:

#### **Het Scheepsexterieur**

Hieronder worden de volgende delen verstaan:

- romp (casco, roer en indelingskarakteristieken)
- opbouw (aanzicht karakteristieken)
- voortstuwing (tuigage, motor en bediening, roeiwerk)
- zichtbaar interieur (het van buitenaf zichtbare en/of 'vaste uitrusting')

#### **Het Scheepsinterieur**

Hieronder worden verstaan de delen welke niet van buitenaf zichtbaar zijn:

- woon-/verblijfsruimte (voor-/achteronder, roef, salon e.d.)
- laad-/werkruim(te) (laadruim, machinekamer, stuurhut)

Indeling in een van de categorieën wordt per onderdeel gedaan.

De waardering van de delen vindt steeds plaats aan de hand van de aspecten:

- materiaal
- vorm
- indeling en/of uitrusting

De uiteindelijke beoordeling van de gegevens van het schip vindt steeds plaats op basis van het scheepsexterieur.

Voor de indeling in een categorie geldt de laagste waardering van deze delen in een der volgende categorieën:

- A.1. Geheel monumentaal
- A.2. Voldoende monumentaal
- A.3. Beperkt monumentaal
- B. In potentie monumentaal
- C. Historische casco's

### III. Classificatie.

#### 1. Klasse.

Aan de hand van haar oorspronkelijke functie wordt een schip dat is gebouwd of ingericht om andere vaartuigen of drijvende inrichtingen te slepen, te duwen of langs zijde vastgemaakt mee te voeren ingedeeld in de klasse: **sleepboot**.

#### 2. Wijze van voortstuwing.

Aan de hand van de oorspronkelijke voortstuwing in het referentiejaar kunnen sleepboten worden ingedeeld in:

- a. stoom-sleepboot
- b. motor-sleepboot

Binnen deze indeling naar krachtbron kunnen sleepboten naar de wijze van overbrenging worden onderverdeeld in:

- a. raderboot
- b. schroefboot
- c. kettingboot

#### 3. Soort.

Aan de hand van de oorspronkelijke verschijningsvorm worden zeven **soorten sleepboten** onderscheiden:

- a. zeesleepboten
- b. riviersleepboten
- c. havensleepboten
- d. haven/stadsboten
- e. directiesleepboten
- f. vletten
- g. kleine gemotoriseerde boten (opdrukpers)

In theorie kunnen deze *soorten* voor elke wijze van voortstuwing onderscheiden worden (bv stoom-zeesleepboot, motor-zeesleepboot, enz).

In de praktijk zullen niet alle combinaties voorkomen (bv stoom-opdrukker).

#### Toelichting soorten

##### a. zeesleepboten

*Werkgebied: op de kust- en diepzeewateren, die veelal wereldwijd worden bevaren in de historie heel veel sleepwerk van vaartuigen uit de natte aannemerij. Kenmerkend is een uitgebreide verblijfsaccommodatie geschikt voor langdurig verblijf, Tevens aanwezigheid van kaarten- en communicatiekamer. (Historisch radiotelegrafie) tuig is voorzien van mijls certificaten. Grote bunker capaciteit alsmede materialenbergingen etc.*

##### b. riviersleepboten

*Werkgebied: rivieren en andere grote doorgaande vaarwateren in binnen- en buitenland. Eén of meerdere sleepscheepen. Meerdaagse sleepreizen. Kenmerkend in het uiterlijk is de aanwezigheid van accommodatie op voorschip (tbv (gezin)kapitein en achterschip (tbv bemanning). Type kan worden onderverdeeld in boten gebezigd in staat / rederijbedrijf of gebezigd als familiebedrijf. Zwaar ankergerief – Vaak beperkte diepgang. Aanwezigheid van strangenlieren (mogelijk). Onderling vergelijkbare seriebouw komt voor, voornamelijk buitenlandse (monopoolboten). De kleinere familiegedreven rivierboten voeren overal, vaak aangepast, zoals een hoge kop voor de benedenrivieren en Hollandse en Zeeuwse getijdenwateren (korte hoge golfslag bij wind voor stroom).*

##### c. havensleepboten

*Werkgebied beperkt tot zeehavens en naaste omgeving. Over het algemeen kortstondige transporten met (zee) schepen en andere drijvende werktuigen (kranen, bokken). Accommodatie over het algemeen beperkt tot dagverblijf. Achterdek vrij of voorzien van een trossenbewaarploos. Voorzien van 2<sup>e</sup> sleepinrichting – veelal op voorschip. Op achterdek mogelijkheid tot geleiding van de sleeptroos ter voorkoming van omtrekken. Groot motorvermogen en wendbaarheid (de bekende SMIT-pool boten gingen al op hun plek rond). Grote diepgang en stabiliteit. Over het algemeen staats of rederijbedrijf. Onderling vergelijkbare seriebouw komt in deze groep het meest voor.*

## criteria voor sleepboten

### d. haven/stadsboten

*Werkgebied stadshavens en andere binnenwateren. (Door hun grote aanwezigheid in stadshavens als Amsterdam "Amsterdammers" genoemd). Over het algemeen kortstondige transporten met dekschuiten, beunbakken en andere drijvende werktuigen. Accommodatie over het algemeen beperkt tot dagverblijf. Lage opbouw en vaak mogelijk tot gedeeltelijke demontage van opbouw (klapbare stuurhutten). Vaak uitgerust voor eenmansbediening (goed bereikbare beting vanaf stuurstand). Lichte of helemaal geen ankergerie. Vergelijkbare seriebouw komt beperkt voor.*

### e. directiesleepboten

*Werkgebied over het algemeen in het gebied van grote werven of waterwerken. Accommodatie vaak kenmerkend door ruime kantoorachtige opbouw met grote ramen voor representatie, inspectie e.d. Beperkt motorvermogen en sleepgerie.*

### f. vletten

*Onderscheiden zich uiteraard door het kenmerkende eivormige casco. Werkgebied stads en binnenwateren voor aannemers werk, stadssleepwerk, trossen brengen, enz. enz. Weinig of geen accommodatie of open. uitgerust voor eenmansbediening. Grote wendbaarheid en stabiliteit. Beperkte afmetingen (maximaal +/- tot 15 mtr. lengte)*

### g. kleine gemotoriseerde boten (opdrukpers)

*Gemotoriseerde bij/roeiboten zijn eigenlijk de eerste ontwikkelingen in de (kleine) binnenlandse sleepvaart. Werden zeilende vrachtschepen bij afwezigheid van wind in eerste instantie geboomd, geroeid of gejaagd is daar door inventieve schippers begonnen met motorisatie van bij/roeiboten omdat er aan boord van de toenmalige vrachtschepen daar geen plaats voor was. Aangezien in voorkomende gevallen deze kleine vaartuigen strak tegen de kont van schepen aangebonden werden is al gauw de term "OPDUWER" ontstaan. Eigenlijk een verkeerde benaming want in feite werd er net zoveel mee gesleept als geduwd. (lege en meerdere schepen). Deze vaartuigjes werden over het algemeen niet geregistreerd.*

NB. een combinatie van hiervoor genoemde soorten is mogelijk

4. Onder de bovengenoemde *soorten* sleepboten worden de volgende *typen* onderscheiden:

#### a. zeesleepboten

- zeeslepers
- kustslepers
- waddenslepers

#### b. riviersleepboten

- voorspanboten
- Rijnsleepboten
- Maassleepboten
- Donausleepboten
- Zeelandboten

#### c. havensleepboten

- haven zeevaart-assistentieboten
- havensleepboten

#### d. haven/stadsboten

- Amsterdams model
- Rotterdams model

## criteria voor sleepboten

### e. directiesleepboten

- havendienstboten
- werfboten
- personeelsboten

### f. vletten

- sleepvletten
- roeiersvlet
- peilvlet

### g. kleine gemotoriseerde boten (opdrukpers)

- opduwer
- schippersvlet
- steilsteven (subtype)
- rondspanvlet (subtype)

## **IV. Wettelijke eisen.**

Bij de beoordeling van een schip kunnen bepaalde aanpassingen i.v.m. wettelijke eisen op het gebied van veiligheid / milieu en indeling / inrichting, hoewel strijdig met de van toepassing zijnde criteria, worden toegestaan.

A. Voorbeelden op het gebied van veiligheid / milieu zijn:

- verplichte eisen ten aanzien van navigatiemiddelen en/of -verlichting, indien mogelijk verwijderbaar c.q. verwisselbaar bij presentatie.
- op dek vulbare leidingen ten behoeve van water-, brandstof en/of vuilwatertanks.
- Moderne conserveringsmiddelen (bijv. ter vervanging van koolteer)

B. Voorbeelden op het gebied van indeling / inrichting zijn:

- maatregelen tav brandveiligheid en compartimentering;
- railingen, reddingmiddelen, radar en GPS.

Wel wordt van de eigenaar verwacht dat deze voorzieningen zodanig zijn uitgevoerd zodat het oorspronkelijk uiterlijk geen geweld wordt aangedaan. (bijv. geen witgeverfde railingen e.d.)

## **V. Bronnen.**

Bij de toetsing prevaleren de volgende bronnen in prioriteit:

1. indien overeenkomstig oorspronkelijk werfbrief/boek en/of tuigagebescheiden of sporen op het schip;
2. overeenkomstig scheepstype van dezelfde werf;
3. overeenkomstig gereconstrueerd bestek, verkregen op basis van historisch onderzoek (foto's e.d.) bij vergelijkbare scheepstypen uit die tijd.

Dit kunnen (oude) foto's en tekeningen zijn. Als de uitvoering voor bepaalde details niet meer te achterhalen is mag de uitvoering gekozen worden die bij het betreffende type schip gebruikelijk was.

De bronnen dienen beschikbaar gesteld te worden.

## **VI Begrippen.**

Oorspronkelijk: refereert aan het jaar c.q. het beeld waarop de beoordeling gebaseerd is, dit punt dient echter wel tenminste 50 jaar in het verleden te liggen.

Referentiejaar / -beeld: dit is het tijdsbeeld waaraan het huidige schip refereert en waarop de beoordeling zich richt.

Reparatie: is het herstellen van een defect onderdeel

Restauratie: het terugbrengen in een staat die het betreffende schip of onderdeel ooit heeft gehad.

Reconstructie: het terugbrengen in een staat overeenkomstig het betreffende schip of type.

Replica: een schip dat gebouwd is om een bepaald tijdsbeeld uit te beelden, deze schepen worden niet meegenomen in het register.

## VII Uitgewerkte criteria.

### Categorie A, Varend Monument®.

#### A 1 Volledig oorspronkelijk van uiterlijk en constructie.

Alle delen bevinden zich in een staat overeenkomstig het oorspronkelijk gebruik, de bouwwijze en het uiterlijk van het schip.

**Toelichting:** *Constructies, toegepaste technieken en materialen moeten geheel oorspronkelijk zijn, respectievelijk zijn toe te schrijven aan een periode van ten minste 50 jaar terug. Reparaties moeten de constructie intact laten c.q. onzichtbaar zijn weggewerkt, met gebruikmaking van originele materialen. Het gebruik van moderne hulpmiddelen is wel toegestaan. (Voorts geldt voor alle delen en categorieën dat reparaties met moderne technieken zijn toegestaan, mits deze onzichtbaar zijn toegepast.)*

Beoordeling vindt steeds plaats op basis van de gegevens van het te beoordelen schip.

Hierbij geldt:

#### Romp

**materiaal:** Oorspronkelijk materialen en technieken dienen te zijn toegepast.

Het gebruik van staal in plaats van ijzer is toegestaan. Laswerk is slechts toegestaan als dit niet zichtbaar is en de oorspronkelijke constructie aangehouden wordt. Dus wel laswerk om stukken in de huid te lassen, lasnaden mogen niet zichtbaar zijn en er mag niet gedubbeld worden. Indien er klinknagels gezeten hebben: klinken. Laswerk en dubbeling zijn wel toegestaan indien deze technieken reeds in het referentiejaar werden toegepast.

**vorm:** Volgens oorspronkelijk lijnenplan, dus ook berghouten, kluisgaten, slijthalfonden, enz.

Berghouten/boeiing/dekken in oorspronkelijke staat restaureren, b.v. potdeksel van platbulb-halfgrondhoekijzer, niet samengesteld uit platbulb en plathalfgrondstrip.

Constructiedetails, zie boven bij materiaal.

Tussen schotten niet verplaatsen of wijzigen.

**Indeling:** Sleepinrichting, bolders, ankerlier, enz. op de oorspronkelijke plaats. Bij vervanging van de bolderkasten en dergelijke, de vroegere, open constructie aanhouden. ("alsof geklonken"). Geen wijzigingen ter verhoging van comfort of leefbaarheid, b.v. zitbank, parasolstandaard of zonnetent.

#### Opbouw

**materiaal:** Toepassing van oorspronkelijke en gebruikelijke en/of gebruikelijke materialen.

laswerk is alleen toegestaan als dit niet zichtbaar is en de oorspronkelijke constructie aangehouden wordt. Dus wel laswerk om stukken in de opbouw te lassen, lasnaden mogen niet zichtbaar zijn.

De aanzet plaatdek moet (b.v. geklonken hoekijzer) volgens de oorspronkelijke bouwwijze gebeurd zijn.

**Vorm:** Moet volgens de oorspronkelijke bouw zijn.

Geldt ook voor plaats, vorm en afmetingen van ramen, patrijspoorten, lichtranden, dekprisma's, deuren, enz.

Het stuurhuis moet ook volgens de oorspronkelijke bouwwijze en afmetingen aanwezig zijn.

Geen wijzigingen ter verhoging van comfort of leefbaarheid zoals stuurdak verhoging i.v.m. stahoogte.

**Indeling:** Als oorspronkelijke situatie.

In het zicht komend timmerwerk moet met oorspronkelijk materiaal zijn uitgevoerd. Dus b.v. met kraalschroten, "gehout" of "gemarmerd", vurenhout, hardhout of een ander oorspronkelijk gebruikt houtsoort.

Aanrecht en drinkwaterpomp zoals origineel was ingebouwd.

Eventuele wettelijke verandering van vuilwaterafvoer zo uitvoeren dat het niet van buitenaf zichtbaar is.

#### Voortstuwing:

**Materiaal:** De aandrijving die oorspronkelijk was ingebouwd of identieke vervanging. Reparatie aan de aandrijving mag volgens de huidige technieken zijn verricht zodat deze vorm van aandrijving behouden blijft.

Een boegschroef is niet toegestaan als deze niet binnen het referentiejaar past.

## criteria voor sleepboten

- Vorm:** De bediening van de aandrijving moet oorspronkelijk zijn, incl. handels voor bediening.  
De bediening van motor en keerkoppeling moet oorspronkelijk zijn, incl. handels voor bediening  
Het schroef as ondersteuningslager mag voorzien worden van een moderne kogel- of rollager.
- Indeling:** De sleepboot moet voorzien zijn van het stuurwerk zoals oorspronkelijk werd gebruikt b.v. kwadrant met ketting, stangen of assen met tandwielen.

### **Interieur.** (Het van buitenaf zichtbare)

- Materiaal:** Toepassing van oorspronkelijke materialen en technieken;  
Reparatie is toegestaan mits op oorspronkelijke wijze of in het interieur passend
- Vorm:** Oorspronkelijk
- Indeling:** Als in oorspronkelijke situatie

## **A 2 Volledig oorspronkelijk van uiterlijk.**

Alle delen bevinden zich ten minste in een staat, waarbij het oorspronkelijk gebruik, de bouwwijze en het uiterlijk van het schip is behouden

***Toelichting:*** *Moderne technieken en middelen mogen worden toegepast, mits uit het zicht en het oorspronkelijke karakter geen geweld wordt aangedaan. Gebruikte materialen in het zicht moeten origineel zijn/lijken (dus massief hout, zichtbare klinkkoppen etc.).*

Beoordeling vindt steeds plaats op basis van de gegevens van het te beoordelen schip

Dit betekent dat de sleepboot er historisch verantwoord uitziet, niet alleen qua uiterlijk, maar ook qua details.

Aanpassingen naar het huidige gebruik van die sleepboot zijn toegestaan, met dien verstande dat deze aanpassingen geen afbreuk mogen doen aan het oorspronkelijke karakter van die sleepboot.

Hierbij geldt (afwijkend t.a.v. A1):

### **Romp**

- Materiaal:** Laswerk is toegestaan, maar de oorspronkelijke constructiedetails moeten zoveel mogelijk worden aangehouden. Het geheel mag geen afbreuk doen aan het oorspronkelijk uiterlijk van de sleepboot. Dubbelingen aan het onderwaterschip zijn toegestaan.
- Vorm:** Moderne constructiemethoden, zoals gesloten bolderkasten, samengestelde berghouten en of pot-deksel uit handelsprofielen zijn toegestaan, mits de authentieke uitstraling niet wordt aangetast.
- Indeling:** Verplaatsing van bolders, dekopeningen en dek uitrusting toegestaan over maximaal 3 % van de scheepslengte zoals vermeld op het schouwformulier. De oorspronkelijke verhoudingen van het geheel mogen geen geweld worden aangedaan.

### **Opbouw**

- Materiaal:** Het gebruik van moderne materialen en bouwwijze mag geen afbreuk doen aan het authentieke karakter van de sleepboot.
- Vorm:** Ramen, patrijspoorten, deuren enz. moeten in verhouding zijn met het oorspronkelijke uiterlijk van de sleepboot. Dus geen perspex lichtkoepels, etc. Patrijspoorten en ramen van glas.  
Bij vervanging van houtwerk is gebruik van hechthout e.d. toegestaan mits onzichtbaar verwerkt.
- Indeling:** Het oorspronkelijke karakter mag geen geweld worden aangedaan.

### **Voortstuwing**

- Materiaal:** Andere mechanische voortstuwing dan oorspronkelijk mag, mits karakteristiek en gebruikelijk voor het schip.  
Een boegschroef is niet toegestaan als deze niet binnen het referentiejaar past.
- Vorm:** De motor moet in de oorspronkelijke machinekamer staan en moet gefabriceerd zijn als scheepsmotor.  
Andere mechanische voortstuwing dan de oorspronkelijke mag, mits karakteristiek en gebruikelijk voor het schip: een langzaamloper (350 tpm) moet een langzaamloper blijven, een mediumsnelheid (1500 tpm) een mediumsnelheid en een snelloper (3000 tpm) een snelloper.  
Het motortype moet minstens 30 jaar bekend zijn.  
Hydraulische besturing is toegestaan, het moet echter door middel van het stuurwiel (kunnen) geschieden
- Indeling:** Het oorspronkelijke uiterlijk van de stuurstand dient behouden te blijven, evenals het oorspronkelijke uiterlijk van de machinekamer.

### **Interieur (het van buitenaf zichtbare):**

- Materiaal:** Het gebruik van moderne materialen en bouwwijze mag geen afbreuk doen aan het authentieke karakter van het interieur.
- Vorm:** Mag afwijken aan het oorspronkelijke, mits het geen afbreuk doet aan het oorspronkelijk karakter.
- Indeling:** Zoals gebruikelijk.

### **A 3 Oorspronkelijk van uiterlijk.**

Alle delen bevinden zich ten minste in een staat, waarbij de herkenbaarheid en het uiterlijk van het oorspronkelijke scheepstype is behouden

**Toelichting:** *Ook in het zicht mogen moderne technieken en materialen worden toegepast mits geen geweld wordt gedaan aan het oorspronkelijk karakter van het te beoordelen schip.*

Dit betekent dat die sleepboot in grote lijnen nog herkenbaar moet zijn als dat type sleepboot. Onderdelen die afwijken van de gebruikelijke uitvoering zijn toegestaan voor zover die geen afbreuk doen aan herkenbaarheid van die sleepboot.

Hierbij geldt (afwijkend t.a.v. A1 en A2):

### **Romp**

- Materiaal:** Moderne constructiemethoden zijn toegestaan, mits in ijzer / staal is gebruikt ter vervanging van bestaand ijzer / staal. Dubbelingen zijn toegestaan.  
De constructie van bolders, sleepinrichting, dekopeningen en dekuitrusting dient in relatie te zijn met het oorspronkelijk gebruik.
- Vorm:** Moet als sleepbootcasco herkenbaar zijn, dus geen duwstevens, duwknieën, enz. indien deze niet aanwezig waren in het referentiejaar.
- Indeling:** De onderdekse indeling mag afwijken, evenals verplaatsingen c.q. aanpassingen zijn toegestaan, mits de herkenbaarheid niet wordt aangetast.

### **Opbouw**

- Materiaal:** Mag gelaste constructie zijn met ramen, patrijspooten, deuren, enz, mag uit modern materiaal samengesteld zijn, b.v. aluminium; het stuurhuis mag van b.v. staal zijn, mits de oorspronkelijke stijl en karakter in grote mate is behouden.
- Vorm:** Afmetingen en uiterlijk van opbouw, stuurhuis, machinekamerkap, schoorsteen, ramen, patrijspooten, deuren, trossenruimtes enz. moeten in overeenstemming met de verhoudingen zijn zoals deze oorspronkelijk bij het type sleepboot werden gehanteerd en passen bij het karakter van die sleepboot.  
Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie zijn overhellende ramen van de stuurhut slechts toegestaan indien de hellingshoek niet groter is dan 15 ° ten opzichte van de rechtopgaande lijn van de stuurhut, gemeten vanaf (maximaal) 10 centimeter onder het raam.
- Indeling:** Verplaatsingen cq aanpassingen van de dekindeling, opbouw, stuurhuis, plaats machinekamer, kap, schoorsteen, enz. en mogen geen afbreuk doen aan de herkenbaarheid.

### **Voortstuwing**

- Materiaal:** Een moderne motor is toegestaan, mits het vermogen overeenkomstig is met het oorspronkelijke gebruiksdoel.
- Vorm:** Uitlaat mag via huiddoorvoering in het achterschip naar buiten geleid worden.  
Besturing mag op andere wijze dan met stuurrad, b.v. een joystick, geschieden, mits het oorspronkelijke karakter van het schip niet wordt aangetast.
- Indeling:** De motor moet in de oorspronkelijke machinekamer staan.

### **Interieur:**

#### **1. het van buitenaf zichtbare:**

Zoveel mogelijk gebruik makend van òf op het oorspronkelijk materiaal gelijkende materialen en constructie wijze. Het geheel dient zoveel mogelijk te passen bij het karakter van het schip.

#### **2. het niet van buitenaf zichtbare gedeelte:**

Moderne materialen toegestaan, evenals afwijkende vormen en indeling.

**Categorie B, potentieel Varend Monument®.**

Tenminste de romp en de opbouw van het schip bevindt zich in een staat, waarbij de herkenbaarheid van het oorspronkelijke uiterlijk van dat scheepstype geen geweld is aangedaan, terwijl er voor het schip een restauratieplan is, dat minstens voldoet aan de eisen van de categorie **A.3**.

**Categorie C, Historisch Casco.**

Alle schepen die niet voldoen aan de eerder genoemde categorieën, terwijl het schip wel aan de toelatingscriteria voldoet.

Deze schepen worden opgenomen als "HISTORISCH CASCO".

**Verantwoording:**

Vastgesteld door de Sectie Varende Monumenten in haar vergadering van: 21 januari 2004.

Per 15-05-2007 is een criterium voor toestaan schuine ramen bij A3 opgenomen.