



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Programma Maritiem Erfgoed Internationaal

Rapportage 2017-2019

Inhoud

Voorwoord	3	3.8 Informatievoorziening en databeheer	19
Samenvatting	4	3.8.1 Datamanagement	19
Een programma op koers	4	3.8.2 MACHU	19
Leeswijzer	4	3.8.3 Maritime Stepping Stones (MaSS)	19
Archeologie, beleid en erfgoedbeheer	4	3.9 Caribisch Nederland	20
Individuele en contextuele bescherming	4	3.9.1 Enquête maritiem erfgoedbeheer in de Nederlandse Cariben	20
Debat, samenwerking en opleiding	4	3.10 Forensic marking	21
Verhalen achterhalen en delen	5		
Programma Maritiem Erfgoed Internationaal in kort bestek	5	4 Projecten pijler II: Maritiem erfgoedbeheer binnen het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed	22
1 Inleiding	6	4.1 Australië	22
Wettelijke kaders	7	4.1.1 Roaring 40's	22
Pijlers	7	4.1.2 VOC Golden Age	22
Pijler I: Beheer scheepswrakken in het buitenland	7	4.1.3 Broome 1942: veldonderzoek 2020	22
Pijler II: Maritiem erfgoedbeheer binnen het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed	8	4.2 Indonesië	23
		4.2.1 Wrakken Slag in de Javazee	23
2 Ontwikkelingen in 2017, 2018 en 2019	9	4.3 Japan	24
Interdepartementaal Overleg Scheepswrakken	9	4.3.1 Zoektocht naar het maritiem erfgoed van de Kanrin-maru	24
Ratificatie UNESCO-Conventie 2001	9	4.3.2 Van Bosse Stories	25
Culturele diplomatie	9	4.4 Zuid-Afrika	25
Media-aandacht en bereik	9	4.4.1 Modern Oral History: Dutch Wrecks in South Africa	25
Stages	10	4.4.2 VOC burial ground Simonstown	26
3 Projecten pijler I: Beheer scheepswrakken in het buitenland	11	4.5 Verenigde Staten	27
3.1 Finland	11	4.5.1 De Braak	27
3.1.1. Introductie	11	4.5.2 Roosevelt Inlet Wreck	28
3.1.2. Huys te Warmelo	11	4.6 Sri Lanka	28
3.2 Cuba	12		
3.2.1 Memorandum of Understanding	12	5 Vooruitblik 2020/2021 en actuele ontwikkelingen	29
3.2.2 Dutch Presence in Cuban Waters	13		
3.3 Maleisië	13	6 Nieuwe beleidsperiode 2021-2024	30
3.3.1 Onderzeeboten WOII	13	Namen en contactgegevens teamleden	30
3.4 België	15		
3.4.1 Vliegt Hert	15	Bijlagen	31
3.5 Verenigd Koninkrijk	15	Bijlage I - Uitgaven 2017, 2018 & 2019	31
3.5.1 #Rooswijk1740 opgraving en conservering	16	Bijlage IIa - AMZ-Cyclus	32
3.5.2 Mystery Wreck Noordzee	17	Bijlage IIb - Afwegingskader Maritiem Erfgoed Internationaal	32
3.6 Wrakkentelling	17		
3.7 Capaciteitsopbouw	18		
3.7.1 Samenwerking met Hogeschool Saxion	18		
3.7.2 Samenwerking met Universiteit Leiden	18		
3.7.3 Nieuwe UNESCO training manuals	18		
3.7.4 Samenwerking met NHL Stenden Leeuwarden	19		

Voorwoord

Voor u ligt de tussentijdse rapportage van het programma Maritiem Erfgoed Internationaal (MEI). Wij zijn een onderdeel van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: een beleids-, uitvoerings- en onderzoeksorganisatie van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Ons programma loopt sinds 2017; we zijn over de helft en dus is het tijd om even achterom te kijken. Ik ben erg trots op wat we inmiddels hebben bereikt.

De activiteiten voor het beheer van het maritiem erfgoed in Nederland en het Nederlands erfgoed buiten onze grenzen zijn gescheiden. Daarom ligt onze focus nu op het vinden van een werkmodus om overal ter wereld dat Nederlandse erfgoed op een verantwoorde manier te kunnen beheren. Dit is geen eenvoudige zaak, maar kan wel van groot maatschappelijk belang zijn. Dat tonen bijvoorbeeld de activiteiten rond de geroofde wrakken in de Javazee en de onderzeeërs in Maleisië goed aan. Intensief beheer kan ook veel opleveren aan kennis over ons verleden. Dat laat het programma zien met de opgraving van de *Rooswijk* voor de kust van Engeland. Dit is een van de grootste archeologische opgravingen onderwater die de afgelopen jaren is uitgevoerd. Meer dan honderd wetenschappers, vrijwilligers, professionele duikers en studenten hebben hieraan meegewerkt, en zijn hier nog altijd mee bezig.

We werken hard aan de basis voor dit beheer. Belangrijk hiervoor is de wrakkentelling, die bijna is afgerond. Ook maken we afwegingskaders, zodat ieder individueel project met een reden wordt uitgevoerd en binnen een kader valt. Dit doen we samen met onze partners in binnen- en buitenland. Binnen relatief korte tijd hebben we enthousiasme weten te creëren bij andere ministeries, particuliere organisaties, ambassades en partnerlanden. Ook hebben we de urgentie van goed, internationaal erfgoedbeheer op de agenda gekregen. Dit blijkt ook uit de financiële ondersteuning die het programma nu ontvangt.

Met deze rapportage willen wij u inzicht bieden in de voortgang van het programma en haar projecten vanaf de start tot en met eind 2019. Hierin kunt u lezen wat wij doen, hoe we het doen, met wie en vooral ook waarom. De activiteiten reflecteren het programmacontract dat in 2017 voor aanvang is opgesteld en de jaarprogramma's die we ieder jaar maken. We gaan in deze programmaperiode nog even door, tot einde 2021. Ongetwijfeld komen er nog mooie projecten met dito verhalen bij. Maar dan staat er ook wel wat, daar ben ik van overtuigd: een heldere structuur waar we op kunnen voortbouwen.

De coronacrisis verandert onvermijdelijk veel activiteiten in 2020. Maar we gaan door met ons werk aan de database MaSS, de wrakkentelling, de afwegingskaders, onderwijs op afstand en het onderhouden van contacten met ons netwerk. Juist als we waarde hechten aan ons maritieme verleden moeten we nu doorzetten. Afspraken om veldwerk uit te voeren staan alweer in de steigers voor het moment dat alle beperkingen zijn opgeheven. Wij kijken ernaar uit.

Ik wens u veel leesplezier toe en neem vooral ook een kijkje op onze webpagina www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/maritiem-erfgoed of word lid van onze Facebookpagina www.facebook.com/maritiemprogramma. Dan blijft u op de hoogte!

Martijn Manders

Hoofd Maritiem Erfgoed Internationaal

Samenvatting

Een programma op koers

Het programma Martiem Erfgoed Internationaal (MEI) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zorgt voor verantwoord beheer van Nederlands maritiem erfgoed, waar ook ter wereld. De activiteiten bestrijken het hele spectrum van erfgoedbeheer, zowel onderzoek, de bescherming als de algehele coördinatie in het beheer van de wrakken die wij als samenleving van belang vinden. In 2021 moet een stevig fundament voor het toekomstig beheer zijn gelegd op grond van het programmacontract uit 2017. Deze rapportage geeft inzicht in de stand van zaken halverwege, van 2017 tot en met eind 2019. Het programma ligt op goed op koers met een scala aan interessante projecten. Van de uitvoering van grote opgravingen als het VOC-wrak Rooswijk tot politiek gevoelige projecten die bijdragen aan het maatschappelijk debat, activiteiten op het vlak van kennisuitwisseling en onderwijs. De aandacht voor maritiem erfgoedbeheer groeit, net als de internationale samenwerking met partners. Een mijlpaal is de wrakentelling die bijna is afgerond. Wereldwijd zijn er 1580 gezonken schepen waar een Nederlandse claim op ligt. Er staan nu zo'n duizend wrakken in de MaSS database.

Leeswijzer

H2 licht de doelen, werkwijze en beide pijlers van het programma Martiem Erfgoed Internationaal toe. Het kader hieronder geeft een snelle indruk.

- In [H3](#) en [H4](#) passeren alle projecten van het programma de revue.
- Vanuit deze samenvatting wordt er gelinkt naar verschillende relevante hoofdstukken en projecten.
- [H3](#) gaat in op de stand van zaken van projecten van eerste pijler van het programma:
- Beheer van scheepswrakken in het buitenland.
- [H4](#) belicht de uitvoering van de projecten van de tweede pijler, Maritiem erfgoedbeheer binnen het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed.
- [H5](#) blikt vooruit naar de tweede helft van het programma in 2020 en 2021. De coronacrisis heeft invloed op het veldwerk, maar het andere werk gaat door.
- [H6](#) biedt een doorkijkje naar de volgende beleidsperiode tussen 2021 en 2024.
- Tot slot vindt u in [H6](#) de namen en contactgegevens van alle teamleden.

Archeologie, beleid en erfgoedbeheer

Typend voor het werk van het programma is de 'cross-over' tussen archeologie, beleid en erfgoedbeheer. Voor verantwoord beheer is onderzoek en bescherming nodig. We gebruiken daar methoden en technieken voor uit de archeologie, de geschiedenis, het archiefonderzoek en immaterieel erfgoedonderzoek als *oral history*, dat mondelinge overlevering van verhalen centraal heeft staan. Verder spelen beleidsmatige, juridische en diplomatieke componenten een zware rol. Want scheepswrakken zijn behalve kennisbronnen, ook locaties van herinnering en nagedachtenis met mogelijke gevoeligheden tussen bevolkingsgroepen en naties. Zoals bij wrakken van oorlogsschepen uit de Tweede Wereldoorlog die oorlogsgraven zijn. Of bij schepen van de West Indische Compagnie die gebruikt zijn om de koloniën in stand te houden en voor vervoer van slaven.

Individuele en contextuele bescherming

Naast de bescherming van individuele scheepswrakken als de Rooswijk werken we ook aan beheer, ontsluiting en bescherming 'in situ' (in context op de plek van de wrakken). De drie gezonken Nederlandse schepen bij de verloren Slag in de Javazee in 1942 zijn hier een voorbeeld van. Hoewel deze wrakken grotendeels illegaal zijn geborgen, zijn ze verbonden met nabijgelegen Engelse, Australische, Amerikaanse en Japanse wrakken. Dit zijn belangrijke gedenkplekken ('lieux de memoire'), daarom trekken we bij de bescherming samen op. Bij dezelfde context horen vier Nederlandse onderzeeboten die eind 1941 in Maleisische wateren zijn gezonken. En ook Nederlandse vliegtuigen die na de val van Nederlands-Indië ontsnapten naar Broome in Noordwest Australië waar ze door de Japanse Zero's zijn vernietigd. Deze vindplaatsen vormen tastbare bewijzen en herinneringen aan belangrijke gebeurtenissen in het verleden, voor Nederland en voor andere landen.

Debat, samenwerking en opleiding

In projecten doen we onderzoek naar wrakken van schepen van de VOC, de WIC en de Admiraliteit. Voor de uitvoering start wordt elk project eerst langs het [afwegingskader](#) gelegd en besproken in de Wrakkencommissie, een samenwerking van verschillende Nederlandse ministeries. In een aantal landen lopen nu projecten met grootschalige samenwerkingen tussen experts, vrijwilligers en studenten uit verschillende landen. Zoals in Australië ([Roaring 40s](#), [VOC Golden Age](#)), in België ([Vliegent Hert](#)), in het Verenigd Koninkrijk ([#Rooswijk1740](#)), in Finland ([Huys te Warmelo](#)) en in Cuba ([Dutch Presence in Cuban Waters](#)). Deze projecten zijn aanleiding voor en

bieden kansen aan (internationaal) debat, samenwerking en opleiding. Opleidingsinstituten als de Universiteit van Leiden en Saxion integreren maritieme archeologie en maritiem erfgoedbeheer steeds meer in hun curriculum.

Verhalen achterhalen en delen

Immaterieel erfgoed stimuleert begrip voor het belang van maritiem erfgoed en de waardering ervan. Daarom speelt dit aspect een rol in dit programma. Onder meer in Japan (Tarama, Kanrin Maru) en in Zuid Afrika ('oral history') zijn projecten die verhalen achterhalen in relatie fysiek Nederlands maritiem erfgoed. Dit versterkt de waarde van het erfgoed en de betrekkingen tussen de kust- en vlagstaat. Sommige van die verhalen zijn al eeuwen oud en dreigen te verdwijnen. Deze verhalen zijn deel van de context van de vergane schepen, ze worden opgetekend, bewaard, gekoesterd en gedeeld.

Programma Maritiem Erfgoed Internationaal in kort bestek

Maritiem erfgoed brengt het verleden tot leven en verhalen boven water

Nederland is gevormd door haar relatie met het water. Nederlandse schepen hebben alle zeeën bevaren en de verste uithoeken van de wereld ontdekt. Voor zover bekend liggen ruim 1500 Nederlandse scheepswrakken in buitenlandse wateren. Dit maritieme erfgoed kenmerkt onze cultuur en geschiedenis, het is onderdeel van onze nationale identiteit. Met maritiem archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek komen naast tastbare resten ook de verhalen boven water. Dat levert waardevolle kennis en inzicht op over momenten in onze geschiedenis, die soms glorieus zijn en soms de zwarte kanten illustreren. De informatie die wij nu verzamelen geeft input voor debat over ons verleden en actuele thema's in het heden. Zonder goed

verantwoord beheer verdwijnen deze wrakken. Waardevol maritiem erfgoed moet daarom actief worden bewaard voor huidige en toekomstige generaties. Daar zorgt het programma Maritiem Erfgoed Internationaal (MEI) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) voor, een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van OCW. Werk op het raakvlak van archeologie, beleid en erfgoedbeheer kenmerkt dit programma.

Samenwerking en kennisuitwisseling essentieel

Dat betekent vindplaatsen in kaart brengen en onderzoeken, keuzes maken over beheer en bescherming, kennis ontsluiten en uitwisselen. Daarbij werkt het programma intensief samen met overheden van kuststaten, internationale organisaties, ambassades, maritiem archeologen,

duikers en vrijwilligers. Zonder deze samenwerking is verantwoorde zorg van Nederlands maritiem erfgoed in de hele wereld niet mogelijk. Ontwikkelingen als 3D visualisatie en methodes als 'oral history' brengen de maritieme geschiedenis en de wrakken op de zeebodem tot leven. Maritiem erfgoedbeheer gebruikt nieuwe technieken als 'forensic marking' om scheepswrakken onder water te beschermen. Maritieme archeologie blijft innoveren en in ontwikkeling als wetenschap. Daarom heeft training en opleiding samen met hogescholen en universiteiten ook hoge prioriteit. Het programma wil een betrouwbare kennispartner zijn, die uitwisseling van kennis en ervaring stimuleert en expertise verbindt. De gegevens in de *Maritime Stepping Stones* (MaSS) database van wrakken zijn dan ook voor iedereen toegankelijk.



1 Inleiding

De Indonesische crew tijdens de expeditie in de Javazee, 2019. © RCE

Nederland is een maritieme natie. Als uiteinde van de grote Noordwest Europese delta ademt in ons land alles water. Onze cultuur en identiteit zijn dan ook altijd onlosmakelijk verbonden geweest met dat water. En onze relatie met het water beperkte zich niet tot ons eigen land, het bracht ons veel verder van huis. Al vele honderden jaren handelen we met verre markten, vechten we op vreemd grondgebied en wisselen we cultuur en gebruiken uit. Dit zorgde in het verleden niet zelden voor voorspoed, welvaart en vernieuwing. Maar van nieuw ontdekte gebieden namen we bezit, we voerden oorlogen, we onderdrukten en dreven slavenhandel. We kijken dus naar onze historie met gemengde gevoelens. Onze samenleving is een voortbrengsel van deze internationale en met andere landen gedeelde geschiedenis. Dit verleden is een grote bron voor discussie en kennis en draagt bij aan een beter begrip van onze identiteit.

Ophanging in de organisatie en samenstelling teams

Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal is deels een voortzetting van de activiteiten van het Maritiem Programma van 2012-2016. Vanaf 2017 zijn de werkzaamheden binnen Nederland en daarbuiten gesplitst en is het internationale deel als apart onderdeel doorgestaan; een breed cultureel

erfgoedprogramma waarin archeologie zeker een rol speelt, maar minder de boventoon voert dan in het programma Maritiem Erfgoed Nederland, dat zich concentreert op werkzaamheden in Nederland.

De capaciteit van medewerkers die gespecialiseerd zijn in zowel maritieme archeologie als erfgoedmanagement is nog altijd relatief klein. Daarom werken de programma's Maritiem Erfgoed Internationaal en Maritiem Erfgoed Nederland op cruciale vlakken met elkaar samen, bijvoorbeeld op het gebied van datamanagement, capaciteitsopbouw en methoden en technieken. In de afgelopen jaren hebben de programma's hierin al samengewerkt en in 2020 en 2021 zullen de programma's hiermee verder gaan, onder andere bij diverse veldonderzoeken in Nederland en België. Administratief zijn de individuele medewerkers van het programma Maritiem Erfgoed Internationaal ingedeeld in de lijnorganisatie van de RCE. De twee maritieme archeologen behoren tot de afdeling Archeologie, het programmahoofd Maritiem Erfgoed Internationaal en de programmasecretaris bij de afdeling Strategie & Internationaal. De diverse ondersteuners zijn ondergebracht bij eigen specifieke afdelingen zoals Bedrijfsvoering en Communicatie.

Wettelijke kaders

De werkzaamheden van het programma hebben een wettelijke en beleidsmatige onderbouwing. Het programma is bijvoorbeeld de uitvoerder van de structurele taak Beheer Nederlandse scheepswrakken in den Vreemde. Nederland claimt het eigendom van Nederlandse staatsschepen en wrakken, waar ter wereld deze ook liggen. Dit betreft ook de wrakken van de VOC, WIC, Admiraliteit en oorlogs-/marineschepen. Daarnaast voert het programma het maritieme onderdeel uit van het Gemeenschappelijk Cultureel Erfgoed programma (GCE) en het Internationale Cultuurbeleid (ICB) van de Nederlandse overheid. In haar rol als internationale beheerder van het Nederlands maritiem cultureel erfgoed coördineert zij hieraan gelieerde projecten voor de Nederlandse overheid en werkt hierin nauw samen met andere ministeries, zoals Defensie en Buitenlandse zaken.

Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal is ook het directe aanspreekpunt voor Nederlandse ambassades en buitenlandse partners voor wat betreft het beheer van het maritiem erfgoed. Met de overheden van een aantal landen, waaronder Cuba, Maleisië en Australië, zijn specifieke afspraken gemaakt over beheer in de vorm van een Memorandum of Understanding (MoU), Letter of Intent (LoI) of Letter of Agreement (LoA).

Het programma werkt voor haar archeologische projecten zoveel mogelijk volgens de Kwaliteitsnormen voor de Nederlandse Archeologie (KNA). Echter, er dient altijd rekening gehouden te worden met eisen die elders gesteld worden. Zo zijn de regels van de kuststaten (het land waarin het erfgoed ligt) altijd leidend. Het kan dus voorkomen dat wordt afgeweken van de Nederlandse standaarden. Dit is echter niet het uitgangspunt.

De kwaliteitseisen zoals omschreven in het ICOMOS-charter voor 'de Bescherming en Beheer van het Onderwater Cultureel Erfgoed', zoals opgesteld in Sofia in 1996 en uiteindelijk verwerkt in de Annex van de UNESCO-Convention voor 'de Bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed' (Parijs, 2001), is leidend voor het internationale werk dat het programma uitvoert. Alle bij de UNESCO aangesloten landen hebben deze Annex geaccepteerd, ondanks het feit dat de meesten de Conventie niet hebben geratificeerd. Nederland is voornemens de UNESCO-Convention te ratificeren in 2022. Dit kan consequenties hebben voor de werkwijze van het programma, maar in welke mate wordt op dit moment nog onderzocht.

Pijlers

Een van de ambities van het programma is een belangrijke betrouwbare partner te zijn voor verschillende internationale overheden en organisaties op het gebied van erfgoedmanagement. Met een duidelijke visie op verantwoord beheer enerzijds en een focus op samenwerking en kennisdeling anderzijds. De werkzaamheden binnen het programma worden vanuit twee pijlers uitgevoerd, die aansluiten bij de wettelijke verplichtingen en de verankering binnen de RCE en breder: de overheid.

Pijler I: Beheer scheepswrakken in het buitenland

Nederland claimt de verantwoordelijkheid voor de wrakken van VOC-, WIC-, Admiraliteits- en oorlogs-/marineschepen. Deze verantwoordelijkheid verplicht ook tot beheer van deze wrakken.

Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal is daarom primair gericht op een goed beheer van deze wrakken. Dit gebeurt enerzijds volgens de stappen die in de Nederlandse AMZ-cyclus worden beschreven (zie bijlage IIa), anderzijds gebruikt het programma een afwegingskader dat bij elk project wordt ingezet (zie bijlage IIb). Het belang van de wrakken reikt namelijk veel verder dan alleen de archeologische waarde die aan de site kan worden toegeschreven.

Bijzonder zijn de scheepswrakken die een belangrijk onderdeel van de geschiedenis van Nederland vertegenwoordigen, maar waarvan het eigendom niet kan worden geclaimd. Vaak is de reden hiervoor dat de schepen in privébezit waren op het moment van zinken. Ook deze schepen worden meegenomen in het beheer, maar het belang van een goede samenwerking met de kuststaat en soms ook met de huidige eigenaren van het wrak (zoals verzekeringsmaatschappijen) is zeker in deze gevallen onontbeerlijk. Feitelijk leggen wij een emotionele claim op het betreffende scheepswrak en vragen de andere stakeholders hiervoor ontvankelijk te zijn en dit te respecteren.

Bij de uitvoering van pijler I staat een goede en openhartige samenwerking voorop tussen Nederland als 'vlaggenstaat' en de 'kuststaten'. Hierbij werken we zoveel mogelijk samen op overheidsniveau, met daaromheen samenwerkingsovereenkomsten met andere (vaak private) partners. Dit gebeurt omdat de verantwoordelijkheid voor beheer meestal bij de overheden ligt en de afspraken die worden gemaakt voor de langere termijn gelden.

De pijler van dit programma wordt vooral gestuurd op noodzaak voor een goed beheer. Dit kan vraag-gestuurd zijn, maar het programma kan ook op eigen initiatief actie ondernemen.

Pijler II: Maritiem erfgoedbeheer binnen het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed

Gedeeld cultureel erfgoed is aangemerkt als deelterrein binnen het Internationaal Cultuurbeleid (ICB). De RCE heeft de opdracht dit beleid uit te voeren via het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed (GCE). Maritiem Erfgoed is naast Gebouwde Omgeving en Collecties het derde thema binnen dit programma. De projecten die binnen de GCE-lijn worden uitgevoerd, hebben kennisuitwisseling, wederkerigheid, capaciteitsopbouw en samenwerking centraal staan. Er wordt – anders dan in pijler I – niet geïnvesteerd in fysiek beheer. Het programma werkt overwegend vraaggestuurd. Bij het programma Maritiem Erfgoed Internationaal komen deze vragen vaak naar voren vanuit projecten die in de eerste pijler – het actieve beheer van scheepswrakken – worden uitgevoerd.

GCE richt haar samenwerking vooral op de prioriteitslanden Australië, Brazilië, India, Indonesië, Japan, Rusland, Sri Lanka, Suriname, Verenigde Staten en Zuid-Afrika. Dit is echter niet exclusief. Het ICB-beleid is wat dat betreft breder. Met name de Nederlandse buurlanden worden ook intensief betrokken bij het GCE-beleid. Maritiem Erfgoed Internationaal heeft contacten met elk van deze landen en had in de jaren 2017, 2018 en 2019, concrete projecten met zes GCE-landen. Zie hiervoor hoofdstuk 4.

Voor het programma Maritiem Erfgoed Internationaal geldt dat projecten met een koppeling tussen de eerste en tweede pijler het vaakst tot succes leiden en daardoor ook de voorkeur hebben.



2 Ontwikkelingen in 2017, 2018 en 2019

Projectleider van het Roaring 40s project Alistair Paterson en Wendy van Duivenvoorde (Flinders Universiteit) bekijken twee skeletten van de opvarenden van de Batavia (1629) in het lab van Daniel Franklin (Universiteit Western Australia). © RCE

Interdepartementaal Overleg Scheepswrakken

Voor het beheer van de Nederlandse scheepswrakken in het buitenland is al enige jaren geleden een Interdepartementaal Overleg Scheepswrakken in het leven geroepen, ook wel 'Wrakkencommissie' genoemd. De commissie heeft lang een min of meer slapend bestaan geleid, maar is in 2017 bij de start van het programma Maritiem Erfgoed Internationaal weer geactiveerd. Zij komt tweemaandelijks samen. Vertegenwoordigers van de RCE en de afdeling Erfgoed en Kunsten (EenK) van het ministerie van OCW wisselen af in voorzitterschap. Daarnaast hebben beleidsmedewerkers en juristen van Buitenlandse Zaken, Defensie en Binnenlandse Zaken permanente zitting. In voorkomende gevallen worden op casusniveau ook andere ministeries uitgenodigd. Alle projecten die binnen het programma Maritiem Erfgoed Internationaal worden uitgevoerd, worden voorafgaande aan de uitvoering besproken in de commissie en daar ook geëvalueerd.

Ratificatie UNESCO-Conventie 2001

In 2017 heeft het programma in samenwerking met de scientific committees ICUCH (voor de onderwaterarcheologie) en ICLAFI, de juridische commissie van ICOMOS, een symposium georganiseerd waarin issues omtrent de bescherming van het onderwatererfgoed - en met name de implementatie van de UNESCO

conventie voor de Bescherming van het onderwater cultureel erfgoed (Parijs, 2001) - werden besproken. Zie hierover verder paragraaf 3.9.

Culturele diplomatie

Maritiem erfgoed is zoals al eerder gezegd een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Maar dat niet alleen, het bindt ons ook met andere landen. We kunnen hiermee de mooie en mindere kanten van onze geschiedenis benadrukken. In de relatie met andere landen, samenlevingen en culturen kan de kennis over ons maritiem erfgoed ingezet worden in het debat. Daarnaast kan de vaak unieke manier van verbondenheid met anderen een politieke en sociale voorsprong geven. Het is daarom dat bij officiële staats- of ministeriële bezoeken het onderwerp vaak wordt aangesneden en soms zelfs een eerste handreiking naar het te bezoeken land is. De afgelopen jaren is dit bij de landen Cuba, Maleisië, Indonesië en Australië het geval geweest. Het programma heeft hiervoor een korte lijn met het ministerie van Buitenlandse Zaken en de OCW-collega's van Erfgoed en Kunsten.

Media-aandacht en bereik

Het programma en de onderwerpen die zij behandelt verschijnen regelmatig in de media. De projecten over de

onderzeeërs in Maleisië: de 'Verdwenen scheepswrakken in de Javazee' en de opgraving van de Rooswijk waren en zijn zowel nationaal als internationaal enorme blikvangers (zie hiervoor ook paragrafen 3.3 en 4.2). Daarnaast zijn ook o.a. berichtgevingen verschenen over de toevallige vondst boven Terschelling van een oud, zestiende-eeuws wrak tijdens het bergen van de verloren lading van de MSC Zoë, het onderzoek naar de Kanrin-maru in Japan, het onderzoek naar het VOC schip Vliegende Hert in België en het onderzoek naar het wrak van de Melkmeyt in IJsland. Voor het wrak van het Huis te Warmelo in Finland is een website gelanceerd. Ook was er media-aandacht voor internationale onderwerpen die duiding nodig hadden, zoals de Nederlanders in West-Australië, Nederlandse wrakken in Taiwan, aantasting van de Titanic en het verbod op het duiken naar dat wrak, het aantal wrakken in de Noordzee en de vondst en bergingspogingen op het wrak van de San Diego bij Colombia.

Stages

In 2017 heeft het Maritiem Programma Buitenland vier stagiaires gehad (buiten de Rooswijk om).

Robert de Hoop, nu vast teamlid maar destijds student aan de University of Southern Denmark, schreef zijn masterscriptie over de wrakken in de Javazee: 'The significance of Dutch WWII shipwrecks in the Java Sea. Dealing with the multiple values of the Dutch WWII warships Hr.Ms. De Ruyter, Java and Kortenaer.' Merijn Gombert, student Archeologie aan Saxion Hogeschool, schreef zijn scriptie over wrakken uit de Tweede Wereldoorlog. Merijn en Robert hebben samen het afwegingskader opgezet voor Tweede Wereldoorlogwrakken. Gijs Gietema, student Archeologie aan Saxion Hogeschool, verrichtte verschillende werkzaamheden, waaronder vondstverwerking van de Rooswijk in Portsmouth en het controleren van de WIS database. Tot slot trof Amel Caballero, student aan de Reinwardt Academie in Amsterdam, voorbereidingen tot de MoU met Cuba.

In 2018/2019 heeft het programma een vijftal stagiaires begeleid. Lieke Broekman, masterstudent Geschiedenis aan de Universiteit Utrecht, begon in 2018 met een bundeling van verschenen publicaties over de mogelijke locatie van het VOC-spiegelretourschip *Aagtekerke* (1724), dat ergens tussen Zuid-Afrika en Batavia, maar misschien wel nabij de westkust van Australië vergaan moet zijn. Haar uiteindelijke verslag droeg bij aan het lopende project.

Cimberly Symister, student aan Saxion, hield zich in een algemene stage bezig met het verder ontwikkelen van de maritieme competenties en ons heeft ondersteund in het aanvullen van wrakken in het MaSS systeem. Ook bracht zij de bekende wrakken in Caribisch Nederland in kaart en zette deze vervolgens eveneens in MaSS.

Als onderdeel van haar scriptie aan de Universiteit Leiden liep Lizanne Mollema in 2019 stage bij het Rooswijk project op het gebied van bathymetrie met als resultaat de scriptie *Prediction to find wooden shipwrecks through a digital model in a QGIS*. In het kader van haar research master boog Catriona Ewing, studente aan de Universiteit Leiden, zich over de ratificatie van de UNESCO-Conventie in het Caribisch gebied.

Eind 2019 is Manouk van Zalinge begonnen, een bachelorstudent Cultureel Erfgoed aan de Reinwardt Academie van de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten. Zij onderzoekt hoe Nederlands maritiem erfgoed in het Caribisch gebied wordt beheerd, welke instellingen daarbij betrokken zijn en welke afspraken er in het verleden zijn gemaakt. Zo probeert zij een beeld te krijgen van de effectiviteit van het beheer tot nu toe.



3 Projecten pijler I: Beheer scheepswrakken in het buitenland

Duikers van het programma Maritiem Erfgoed Internationaal gaan naar beneden voor archeologisch onderzoek op het wrak van de Rooswijk voor de kust van Engeland. © RCE

3.1 Finland

3.1.1. Introductie

De Baltische zee is voor de handel van Nederland al eeuwen van groot belang. Vooral graan, ijzer en andere grondstoffen werden hiervandaan gehaald. In Finse wateren zijn meerdere Nederlandse schepen gezonken. De Baltische zee of Oostzee heeft door haar diepte, gebrek aan stroming, kou en een laag zoutgehalte uitstekende omstandigheden om houten schepen voor lange tijd in uitstekende conditie te houden. De *Vrouw Maria* (gezonken in 1771) is in het verleden uitvoerig onderzocht (zie hiervoor onder andere het door de EU gefinancierde project de “Monitoring, Safeguarding and Visualizing North-European Shipwreck Sites 2001-2004” (MoSS) en de publicaties die daaruit zijn voortgekomen). Samen met Finland wordt dit wrak goed in de gaten gehouden en zal in de toekomst nader onderzoek gezamenlijk worden uitgevoerd. Op dit moment heeft de Finnish Heritage Agency het wrak beschermd en ligt het in een Cultura 2000 gebied, wat veel activiteit bemoeilijkt. Informatie over het erfgoed wordt goed uitgewisseld en met de ambassade is een goede directe lijn. Met de overheid wordt nu gewerkt aan een MoU om die samenwerking over de langere termijn te bestendigen.

3.1.2. Huys te Warmelo

In de Finse Golf op een diepte van 64 meter ligt het wrak van het Nederlandse oorlogsschip *Huys te Warmelo*. Dankzij een aanwijzing op een oude zeekaart is het scheepswrak in 2016 geïdentificeerd. Het verkeert nog in een uitzonderlijk goede staat.

Op 25 augustus 1715, in het holst van de nacht en onder barre weersomstandigheden, raakte het oorlogsschip een blinde klip waarna het korte tijd later zonk. Het noodlottige ongeluk kostte het leven aan 130 van de 200 opvarenden.

Met Finland is al vele jaren intensief contact (zie hierboven). Het admiraliteitschip het *Huys te Warmelo* is in samenwerking met de gemeente Medemblik, archeoloog Michiel Bartels, historicus Peter Swart, de Finnish Heritage Agency en SubZone Oy uit Finland in kaart gebracht. Van de buitenkant van het schip is een 3D fotogrammetrie model gemaakt. Een van de volgende stappen is om ook van de binnenkant een 3D model te maken om zo de context van alle objecten te documenteren.

Er zullen ook houtmonsters genomen worden om de conditie van het hout te bepalen en enkele grondmonsters rondom

het wrak. Aan de achterzijde van het schip zal met een sub bottom profiler worden gekeken of er delen van het wrak, zoals de spiegel, onder het sediment aanwezig zijn. Dit veldwerk, dat onderdeel is van de nulmeting voor toekomstige monitoring, zal naar verwachting in 2020 plaatsvinden. Het programma heeft hier geld voor gereserveerd.

In juni 2018 besloot het Centre for Economic Development, Transport and the Environment/Uusimaa Region, na een gezamenlijk verzoek van de Finnish Heritage Agency en de RCE, om een beschermingszone rond het wrak Huys te Warmelo te maken volgens de Finnish Antiquities Act. De diameter van deze beschermingszone is 800 meter. Binnen de beschermingszone is het, zonder toestemming van de Finnish Heritage Agency, verboden om te duiken, ankeren, vissen, bouwen of welke activiteit dan ook te ondernemen die de zeebodem verstoort. Met deze maatregel is een belangrijke stap gezet om het Huys te Warmelo te beschermen.

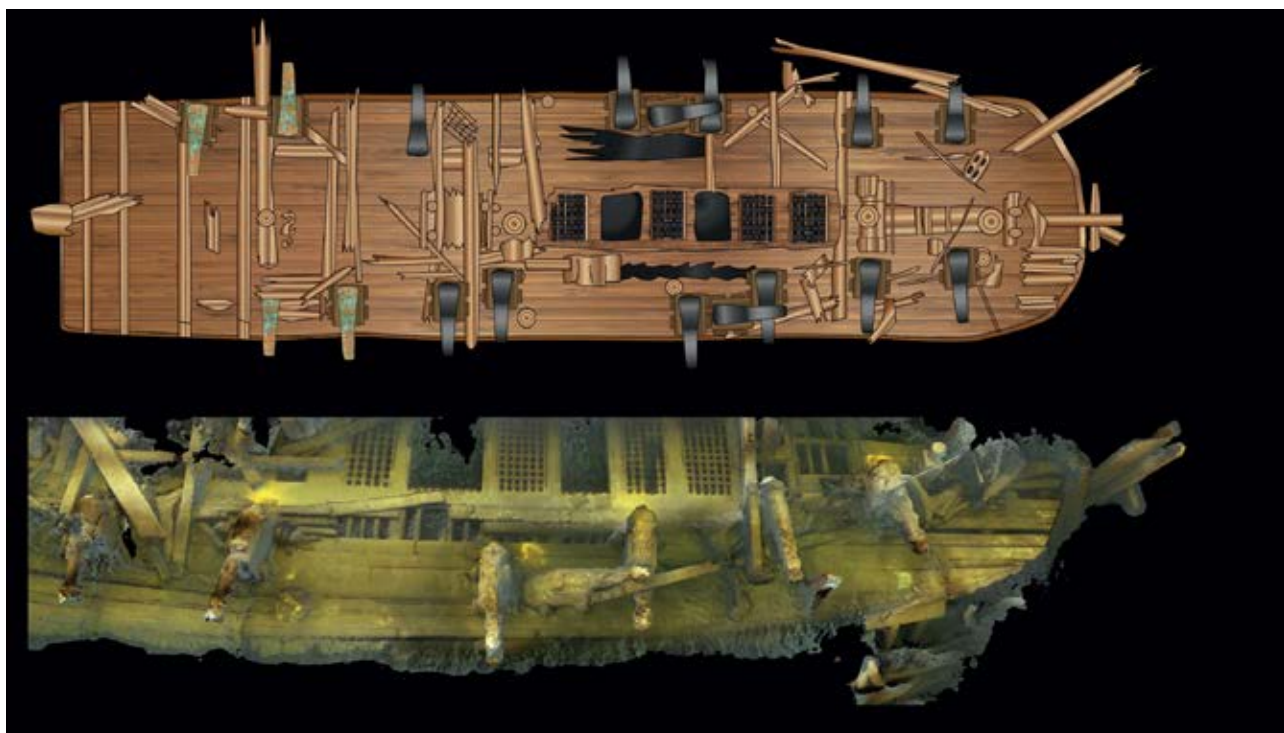
3.2 Cuba

3.2.1 Memorandum of Understanding

Uit een gezamenlijk Cubaans en Nederlandse inventarisatie die in 2014 onder het vorige programma is uitgevoerd, blijkt dat er minimaal 21 Nederlandse schepen zijn vergaan in Cubaanse wateren. Het merendeel hiervan stamt uit de 17e eeuw en is gerelateerd aan de WIC, maar er zit ook een scheepswrak

uit de WO2 bij (*SS Medea*). Mogelijk zijn het er meer omdat Cuba voor de zilverschepen van Spanje op weg naar huis lag. De Nederlandse schepen lagen daar te wachten om deze rijk gevulde schepen aan te vallen. Overigens is dit na Piet Hein in 1628 niemand meer gelukt. De pogingen waren er echter wel. Jarenlang is Cuba gesloten geweest voor onderzoek. Langzamerhand verandert deze situatie. Dit is het moment om inventarisaties en waardestellingen uit te voeren om de conditie en waarde van deze Nederlandse schepen te onderzoeken. Hier wordt capaciteitsopbouw aan gekoppeld. De gezamenlijke geschiedenis is heel interessant, ook voor het begrip van wie wij als Nederlanders eigenlijk zijn. Het onderzoek in Cuba houdt ons een spiegel voor. En in de huidige Nederlands-Cubaanse culturele diplomatieke betrekkingen speelt het gedeeld maritiem erfgoed een belangrijke rol. Het heeft een positieve lading omdat gezamenlijk vanuit verschillende standpunten gekeken wordt naar het verleden, kennis wordt overgedragen en gezamenlijk wordt gewerkt aan de geschiedschrijving. Er wordt hierin nauw samengewerkt met de Nederlandse ambassade in Havana. Cuba heeft de UNESCO-Conventie in 2009 geratificeerd. Nederland wil dit in 2022 doen. De samenwerking verloopt deels onder deze vlag en de Annex van de Conventie vormt een goede 'Code of Good Practice' waarmee de kwaliteit in de samenwerking gegarandeerd kan worden. Om de samenwerking tussen de twee landen voor langere tijd te bestendigen is in 2018 een MoU getekend dat vijf jaar geldig is.

Overzicht van het Huys te Warmelo, gemaakt met gebruik van 3D fotogrammetrie. © Subzone Oy





Maritiem archeologen Robert de Hoop en Leon Derksen zijn bezig met het intekenen van een houten stokanker in de buurt van de locatie waar een WIC-schip is vergaan in 1640. © RCE

3.2.2 Dutch Presence in Cuban Waters

Dit project kent haar basis al in 2014. Binnen het eerste Maritiem Programma werd destijds in samenwerking met de Stichting Cuban Ventures (Esther van Gent, projectcoördinator en historica) een project opgezet om de Nederlands – Cubaanse maritieme betrekkingen in kaart te brengen. Op basis van die eerste resultaten is in 2018 de hierboven genoemde MoU afgesloten. Aan de hierin opgenomen afspraken tussen de RCE en de National Council of Cultural Heritage of Cuba (CNPC), onze Cubaanse counterpart, hebben we in 2019 met veldwerk een eerste praktisch vervolg gegeven.

Dit veldwerk richtte zich op drie locaties ten westen van Havana waar in 1640 tijdens een orkaan drie WIC-schepen zijn vergaan. Deze schepen behoorden toe aan de vloot van admiraal Cornelis ‘Houtebeen’ Jol. Het gaat om de Bul van Hoorn, de Keizerin en de Alkmaar. Met geofysisch onderzoek en duikacties zijn de locaties archeologisch verkend. Bij deze acties is op één locatie onder meer een drietal gietijzeren kanonnen gevonden. Vanwege de zwaar gecorrodeerde staat kunnen deze kanonnen momenteel niet gekoppeld worden aan een periode en herkomst. Bijzonder genoeg komt de aanwezigheid van de kanonnen echter wel overeen met de historische bronnen die vermelden dat op dezelfde locatie de Bul van Hoorn met al haar kanonnen is vergaan. Toekomstig onderzoek kan hier mogelijk uitsluitsel over geven.

Het project werd beschouwd als pilot van de samenwerking met CNPC. De samenwerking was bijzonder positief: aan voorwaarden zoals kennisuitwisseling en wederkerigheid

werden ruimschoots voldaan. Nederland heeft daarmee als vlagstaat een belangrijke stap gezet in het navolgen van afspraken rondom gedeeld maritiem erfgoedbeheer van scheepswrakken in den vreemde. In de zomer van 2020 zal de samenwerking worden voortgezet met veldwerk dat zich tenminste zal richten op het Nederlandse scheepswrak *Zorrita la Tabla*, in het westen van Cuba.

3.3 Maleisië

3.3.1 Onderzeeboten WOII

In de wateren rondom Maleisië ligt een aantal gezonken Nederlandse onderzeeboten. Net als de oorlogsschepen in de Javazee (zie 4.2.1), zijn deze onderzeeboten oorlogsgraven. In 2017 zijn gesprekken tussen Nederland en Maleisië gestart om de vier bekende Nederlandse onderzeeërs in Maleisische wateren te onderzoeken: de Hr.Ms. O16, Hr.Ms. O20,, Hr.Ms. K-XVI en Hr.Ms. K-XVII. Van 28 juni tot 8 juli 2019 vond een Maleisisch-Nederlands onderzoek plaats op de onderzeeërs O16 en K-XVII die verloren zijn in 1941, dicht bij het eiland Tioman. Namens Nederland waren de RCE en de Defensie Duikgroep (DDG) van het ministerie van Defensie hierbij aanwezig. In de voorbereiding en uitvoering werd nauw samengewerkt met de ambassade. Vanuit Maleisië waren ook de ministeries van Cultuur, van Defensie en van Buitenlandse zaken vertegenwoordigd. Het doel van de expeditie was om de sites te beoordelen, hun huidige toestand te bepalen en informatie te verzamelen om een gezamenlijk beheerplan op te stellen. Tijdens de expeditie werden ook enkele kleine

trainingsessies in het veld en in de klas georganiseerd voor Maleisische teamleden.

De twee onderzeeërs O16 en K-XVII zijn grotendeels van de zeebodem verdwenen als gevolg van illegale bergingsactiviteiten. We wisten van eerdere observaties al dat de O16 in 2013 (deels) was geborgen. Op de zeebodem waar ooit een nagenoeg intacte onderzeeër lag, was een middensectie geheel verdwenen. Delen van achterstevan en boeg zijn nog steeds zichtbaar, hoewel zwaar beschadigd. De K-XVII bleek bij onderzoek nog uitgebreider geborgen. Er is vrijwel niets op de zeebodem achtergelaten, behalve kleine stukjes puin. Het gebied waar het schip vroeger lag, is zwaar 'omgeploegd'.

De training die gegeven is aan de Maleisische collega's over 3D-fotogrammetrie en cultureel erfgoedbeheer werd als interessant en waardevol ervaren. Dit kan verder worden uitgebreid en worden aangepast aan de behoeften van de Maleisische teamleden wanneer voor het vervolgonderzoek wordt teruggegaan. Tijdens de duiktraining is onder water een forensische (of preventieve) markeringsmethode voor metaal getest. De forensische markering die op een wrak nabij Tioman Island is getest, werkt goed. Echter de manier van aanbrengen werd als zeer lastig ervaren. Bij de twee zo goed als verdwenen wrakken hoeft deze methode niet meer te worden toegepast. Het is echter wel een goede manier om een geval van illegale berging gemakkelijker voor de rechtbank te bewijzen. Het is dan ook zaak om deze methode snel verder door te ontwikkelen zodat die ook daadwerkelijk kan worden toegepast. Zie voor meer informatie verder 3.13.

Er is nu continu overleg tussen Nederland en Maleisië over het beheer van bovengenoemde onderzeeërs en eenzelfde soort onderzoek naar de conditie van de andere twee onderzeeërs O20 en K-XVI. Nederland zet zich in om te komen tot intensieve samenwerking met de Maleisische autoriteiten om de wrakken te beschermen en de status als oorlogsgraf te eerbiedigen. Ook in deze casus zullen binnen Nederland de drie ministeries Defensie, Buitenlandse Zaken en OCW, nauw blijven samenwerken. Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal speelt hierin een coördinerende rol.

Aan de Maleisische marine is een brief gestuurd om inzage te krijgen in de locaties van de twee onderzeeboten O20 en K-XVI. Afhankelijk van de aanwezigheid van de gegevens en de inhoud daarvan gaan de ministeries praten over eventueel vervolgonderzoek ter plaatse.

Het programma heeft de Stichting Nabestaanden Onderzeeboten (SNO) en het Marinemuseum in Den Helder geholpen bij de aanvraag voor een financiering voor een project ter nagedachtenis van zij die zijn omgekomen op de onderzeeboten in de Tweede Wereldoorlog. In het kader van de 75 jaar bevrijding heeft de Mondriaanstichting hiervoor geld ter beschikking gesteld. In de eerste helft van 2020 werd bekend dat het geld niet is toegekend. We hebben hierop samenwerking gezocht met het RCE-programma Faro om het project een passend vervolg te geven.

Herdenking gevallen onderzeeboten op locatie in Maleisië. © RCE



3.4 België

3.4.1 Vliegent Hert

In oktober 2018 heeft een team bestaande uit Sven van Haelst van het Vlaams Instituut voor de Zee, Jessica Vandevelde van het Agentschap Onroerend Erfgoed en onze collega Robert de Hoop, onderzoek gedaan naar het VOC-schip 't Vliegent Hert dat in Belgische wateren ligt.

Het Vliegent Hert zank in februari 1735 kort na het verlaten van Zeeland. Het schip was onderweg naar Batavia (het hedendaagse Jakarta, Indonesië). De driemaster, ruwweg 44 m lang, 11 m breed en bewapend met 42 kanonnen, werd gebouwd in 1729-1730 in Middelburg en diende als transportschip tussen Nederland en Azië. Voor haar tweede reis naar Batavia in 1735 vervoerde het een lading hout, bouwstenen, ijzer, buskruit en wijn, evenals verschillende kisten met gouden en zilveren dukaten. In de namiddag van 3 februari verliet het schip de haven van Rammekens, nabij Vlissingen, in konvooi met een kleiner schip, de Anna Catharina, en een loodsboot. Enkele uren na het verlaten van de haven kwamen ze in een noordoostelijke storm en liep de Anna Catharina aan de grond op een van de vele zandbanken in het Deurlo-kanaal. 't Vliegent Hert raakte dezelfde zandbank maar slaagde erin los te breken met het opkomende tij. Het beschadigde schip bereikte het diepere water van het Schooneveld waar het die nacht voor anker lag. Water stroomde in de gebroken romp en al snel verging ook 't Vliegent Hert. In totaal kwam hierbij meer dan 400 man om. Kort nadat de schepen vergingen heeft Abraham Anias een kaart samengesteld met de locatie van de twee wrakken. Het schip is in 1981 teruggevonden.

Reden voor het onderzoek in 2018 was een multibeam-opname van een paar maanden eerder die aantoonde dat

delen van het wrak bloot waren komen te liggen. Een nieuwe multibeam opname is gemaakt en daarna werd ook een duikonderzoek uitgevoerd. Hoewel het zicht onder water bijna nul was, is het gelukt om te bevestigen dat delen van het scheepswrak (scheepshout, bakstenen en concreties met metalen voorwerpen) bloot lagen en dat het hout wordt bedreigd omdat het langzaam wordt weggevreten door paalworm (*Teredo navalis*).

Met dit onderzoek is de eerste stap gezet in een samenwerking tussen België en Nederland. In de komende jaren zullen we kennis uitwisselen over management en *in situ* conserveringstechnieken en samen kijken welke maatregelen we kunnen nemen om dit scheepswrak te beschermen.

Ondertussen is ook bekend geworden dat een grote hoeveelheid aan munten illegaal uit het wrak is geborgen. Er worden nu pogingen gedaan om de munten in handen te krijgen voor onderzoek.

3.5 Verenigd Koninkrijk

Al sinds jaar en dag wordt intensief met Groot-Brittannië samengewerkt in de onderwaterarcheologie en het erfgoedmanagement. De systemen waarop het beheer gebaseerd is lijken enigszins op elkaar. Groot-Brittannië is een direct buurland en er worden veel Nederlandse scheepswrakken ontdekt en onderzocht. De opgebouwde samenwerking moet in de nabije toekomst leiden tot een MoU tussen de twee landen. De Brexit maakt deze samenwerking en bijbehorende afspraken over gezamenlijk beheer van het erfgoed nog urgenter. In 2020 zal begonnen worden met de voorbereiding van dit document.

Duikers maken zich klaar om een duik te maken op het Vliegent Hert. © RCE



Sven van Haelst (VLIZ) bereid de multibeam survey voor. © RCE

3.5.1 #Rooswijk1740 opgraving en conservering

Het VOC-schip de Rooswijk was in januari 1740 onderweg naar Batavia en verging op de verraderlijke Goodwin Sands bij Engeland. Het schip had een grote lading zilverbaren en munten aan boord. De overblijfselen van het schip zijn eigendom van de Nederlandse staat en worden beheerd door onze Engelse counterpart Historic England (HE). De Rooswijk is een beschermd wrak dat ook geregistreerd staat in het zogeheten Heritage at Risk Register van Historic England, een lijst van sites die het meest bedreigd worden en bescherming nodig hebben voor de toekomst. Het wrak wordt onder andere bedreigd door natuurlijke omstandigheden, zoals stroming en verschuiven van zandlagen, maar ook door duikers die het wrak bezoeken. Door deze bedreiging besloot de RCE om een gezamenlijk project op te zetten met HE om het VOC-schip te onderzoeken.

In 2016 heeft een eerste waardestelling plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in een opgraving van de site in 2017 en 2018. Dit is uitgevoerd door een internationaal team van maritieme archeologen. De opgraving vond plaats op 26 meter diepte.

Met een groot schip en duikend aan de slang werden systematisch onderdelen van het wrak, objecten en sporen vrijgelegd en gedocumenteerd. Meer dan 2000 artefacten

zijn gelicht en worden nu bij Historic England in Portsmouth geconserveerd en geanalyseerd. Alle artefacten worden ontzout voordat met het conserveringsproces wordt gestart. Voorafgaand aan de conservering van de concreties worden eerst röntgenfoto's gemaakt om te achterhalen wat er binnenin zit. Er zijn kanonskogels, musketkogels, munten, glazen en koperen kralen, tinnen kannen en lepels, gespen, een slot, een sleutel en onder andere twee pistolen aangetroffen. Verschillende materiaalspecialisten onderzoeken de artefacten om antwoorden op de originele onderzoeksvragen te vinden of om nieuwe vragen te stellen. Tijdens dit proces worden vele nieuwe ontdekkingen gedaan: schoenen hebben een speciale houten inleg tegen de kou en er zijn loden containers geborgen die aan boord dienden om eten in te bewaren tijdens de reis. Boekweit werd gebruikt als verpakkingsmateriaal en verschillende concreties bevatten persoonlijke bezittingen zoals munten, kralen en gespen die tot een roestige klomp zijn samengeklit, maar die nu met veel geduld door de conservatoren uit elkaar worden gehaald. Deze groepen vonden vertellen ons veel over de mensen aan boord en het zilvergeld dat zij meesmokkelden om er extra geld mee te verdienen. Door middel van historisch onderzoek hebben we van 21 mensen aan boord van de Rooswijk de namen kunnen achterhalen. De meeste kennis kwam tot stand door genealogisch onderzoek en door de routes van geleend geld te volgen. In de komende jaren

De Rooswijk virtual dive trail op cloudtour.tv/rooswijk © #Rooswijk1740 project/ RCE



worden alle vondsten geconserveerd en naar Nederland overgebracht. Daar komen ze administratief in een depot terecht, maar de beste vondsten, foto's, films en verhalen komen in het museum. Eind 2022 wordt een boek over de Rooswijk verwacht.

De betrokkenheid van vrijwilligers en amateurarcheologen was een belangrijk onderdeel van het Rooswijk-project. De Nautical Archaeological Society (NAS) is ingehuurd om dit te regelen en tevens waren de Landelijke Werkgroep Archeologie Onderwater (LWAO) en de Stichting Maritiem Onderzoek Nederland (STIMON) hierbij betrokken. Er zijn cursussen gegeven en ook werd op het wrak gedoken, samen met sportduikers en amateurarcheologen. Voor het programma was dit een grote verrijking van het onderzoek, en voor de vele enthousiaste Britse en Nederlandse duikers ging een droom in vervulling. Deze samenwerking was mogelijk vanwege het feit dat duikprocedures in Engeland anders zijn dan in Nederland. Dankzij de Rooswijk is de discussie hierover in Nederland op een hoger plan terechtgekomen en zijn we dichterbij een oplossing in Nederland, waarbij professionele archeologen en vrijwilligers (weer) gewoon samen te water kunnen om wrakken te onderzoeken.

3.5.2 Mystery Wreck Noordzee

Tijdens een pre-disturbance survey uitgevoerd door Wessex Archaeology uit Engeland voor de aanleg van een windmolenpark 'De Galloper OWF Extension' is een wrak ontdekt. De eerste vluchtige beelden wijzen op een groot oorlogsschip met bronzen kanonnen aan boord. De vorm van de kanonnen doet vermoeden dat het hier om een Nederlandse oorlogsbodem gaat. Dit is echter nog allerminst zeker. Mocht dit zo zijn dan gaat het waarschijnlijk om een Admiraliteitschip en kan Nederland het eigendom hiervan claimen. De samenwerking met Engeland is overwegend goed te noemen. Tijdens het onderzoek naar de Rooswijk is een goede modus voor samenwerking gevonden tussen Directorate Culture Media and Sport (DCMS, ministerie in VK), HE, Receiver of Wreck (overheidsorganisatie in de VK die zich bezig houdt met de meldingen van 'vrijwillige berging van goederen van scheepswrakken'), archeologische bedrijven MSDS Marine en Wessex en andere organisaties en particulieren die actief zijn in de onderwaterarcheologie. Die relatie werpt nu haar vruchten af met dit soort meldingen.

3.6 Wrakkentelling

De Nederlandse staat claimt – als vlagstaat – het eigendom van schepen van de Koninklijke Nederlandse marine waar ook ter wereld, maar ook die van de vroegere Admiraliteiten, de WIC en de VOC. Die schepen genieten dus Nederlandse

soevereiniteit. Dit blijft het geval nadat ze zinken. Deze claim zet de staat in om haar cultuurhistorisch erfgoed wereldwijd te kunnen beheren. Hiervoor is samenwerking met de kuststaat van groot belang. Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal heeft als opdracht dit beheer vorm te geven. Dit gebeurt in afstemming met andere overheden in Nederland en met de overheden van de kuststaten. Naar aanleiding van het verdwijnen van drie Nederlandse oorlogswrakken in de Javazee (zie 4.2.1) heeft de Tweede Kamer de RCE de opdracht gegeven om meer duidelijkheid te geven over:

1. Het totaal aantal schepen van Nederlands staatseigendom;
2. Het totaal aantal gezonken oorlogsschepen;
3. Het totaal aantal gezonken oorlogsschepen die ook oorlogsgraf is.

Voor het onderzoek heeft de RCE verschillende experts van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), de Marine en de Universiteit Leiden bevestigd. Dit heeft tot nu toe geleid tot het aantal van 1580 scheepswrakken van Nederlandse origine wereldwijd. Niet al deze wrakken zijn al aangetroffen, sommige anderen zijn al geborgen. Het verkrijgen van een exact aantal is erg lastig omdat ten eerste de definitie van wat een oorlogsschip of zelfs een VOC-schip is, niet in steen gehouwen zijn. Het project Wrakkentelling is dan ook begonnen met het (her-) definiëren van deze definities en vanuit dat standpunt zijn de wrakken geteld. Maar zelfs dan is het een onmogelijke opgave om tot een exact getal te komen. Dit heeft te maken met de beschikbaarheid en compleetheid van bruikbare data. Veel archieven zijn in het verleden vernietigd, ook niet alle archieven zijn even toegankelijk of duidelijk. Hierdoor ontstaan hiaten in onze kennis. Het getal van 1580 zou dus in de toekomst nog iets kunnen oplopen, maar door de snelle veranderingen in de geopolitiek en de zoektocht naar bruikbare grondstoffen, ook kunnen verminderen. Dit laatste proberen we tot een minimum te beperken door internationale samenwerking in het beheer. De wrakkentelling zal daarom ook grotendeels als basis voor het beheer van Nederlandse scheepswrakken in den Vreemde dienen. Op het moment van schrijven is er nog wat onduidelijkheid over het aantal oorlogsschepen (deels definitiekwestie) en schepen die ook oorlogsgraven zijn. Daar dit gevoelig ligt worden er daarom in dit stuk geen cijfers hierover gepubliceerd.

Het project is gepresenteerd tijdens de eerste Vlootshow in het Scheepvaartmuseum op 18 januari 2020. Informatie over de wrakken is openbaar beschikbaar gemaakt via de website Maritime Stepping Stones (MaSS – <http://mass.cultureelerfgoed.nl>). Zie ook 3.10.3.

3.7 Capaciteitsopbouw

Capaciteitsopbouw is een van de onderdelen binnen het programma dat in samenwerking met het programma Maritiem Erfgoed Nederland wordt uitgevoerd. We proberen zoveel mogelijk om de verschillende initiatieven voor training met elkaar in overeenstemming te krijgen. Specifieke trainingen worden aangeboden aan specifieke doelgroepen. Daar waar andere partijen dit kunnen uitvoeren stimuleren wij dat. Zo is na jaren de inzet van de RCE bij de training van vrijwilligers in de archeologie afgebouwd en zal uiteindelijk de coördinatie van die trainingen volledig in handen liggen van de Landelijke Werkgroep Archeologie Onderwater (LWAOW) en zal archeologische expertise worden ingehuurd vanuit de markt. Het programma Internationaal richt zich vooral op het hogere onderwijs. Dit is de opleiding bij Saxion, bij de Universiteit Leiden, Stenden/NHL en UNESCO.

3.7.1 Samenwerking met Hogeschool Saxion

Van 2008 tot 2018 heeft de RCE het vak Waterbodems gegeven aan de Saxion Hogeschool. Inmiddels is het curriculum aangepast. Alle onderdelen van de werkzaamheden onderwater zijn geïntegreerd en worden niet meer apart gegeven. Het vak Waterbodems bestaat dus niet meer. De gehele opleiding Archeologie wordt nu volgens de lijn van de KNA gegeven. Deze integratie heeft voordelen voor wat betreft de volwassenheid van het vak, maar vermindert wel de zichtbaarheid. Omdat de lessen nu als losse lezingen in een groter bestaand vak worden gepresenteerd merken we een afname van studenten die zich hierin wensen te specialiseren. De lezingen komen ook rijkelijk laat in de opleiding.

Er is dan ook besloten om wat aanpassingen te doen. Zo komt er een introductielesing over onderwaterarcheologie, waarin studenten de kans krijgen om al in het eerste jaar kennis te maken met onderdelen uit het vak. Er wordt dan ook expliciet geworven onder studenten zodat deze in een vroeg stadium onder de vleugels van de RCE kunnen komen. In het tweede jaar komen dan meer lezingen gericht op onderwater, maar wel geïntegreerd in de al bestaande vakken, en met de stages, specifieke maritieme onderwerpen bij het veldonderzoek en scripties kunnen de studenten zich verder bekwamen. Saxion biedt haar studenten als enige ook een duikopleiding aan. In de loop van 2020 zal gekeken worden hoe de opleiding nog verder ontwikkeld kan worden.

3.7.2 Samenwerking met Universiteit Leiden

Martijn Manders, hoofd van het programma, is tevens universitair Hoofddocent aan de Universiteit Leiden. Vanuit de RCE heeft hij de opdracht om de opleiding maritieme en onderwaterarcheologie en erfgoedmanagement vorm

te geven. Vanaf 2020 is er binnen de bachelor specialisatie mogelijk in de maritieme en onderwaterarcheologie en in maritiem en onderwatererfgoed management. In het eerste jaar van de bachelor wordt een introductiecollege gegeven, in het tweede jaar volgen verschillende colleges, geïntegreerd in de lesstof van andere docenten. Ook wordt een specifiek seminar voor de maritieme erfgoedzorg opgezet, kunnen de studenten stage lopen en met de fieldschools meedoen. Hiermee kunnen studenten met belangstelling voor maritieme archeologie al aan het begin van de opleiding worden geïdentificeerd en kan in samenspraak een maritiem of onderwater-georiënteerd programma worden opgezet. In het derde jaar volgen de stages en scripties.

In de MA kunnen de studenten naast het vak onderwater archaeology and maritime landscapes zich ook door middel van stages, fieldschools en scripties bekwamen in de maritieme en onderwaterarcheologie. Daarnaast wordt samen met Dr. Van den Dries een vak over erfgoedmanagement gegeven (terrestrisch en maritiem) en wordt voor de studenten met een gemiddelde van 8 of hoger ook een Research Seminar gegeven waarin ze zich kunnen specialiseren in de maritieme archeologie of erfgoedmanagement. Het totale pakket moet er uiteindelijk voor zorgen dat studenten zich kunnen bekwamen in de maritieme en onderwaterarcheologie en zich desgewenst kunnen specialiseren. Voor dit laatste is het de bedoeling dat er een specifieke aantekening op het diploma komt, die geaccrediteerd wordt door de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB).

3.7.3 Nieuwe UNESCO training manuals

Het programma Maritiem Erfgoed Internationaal heeft de afgelopen jaren, in samenwerking met UNESCO, een nieuwe Engelstalige en een Spaanstalige UNESCO training manual gemaakt. Het is een bewerking van de training manual zoals die voor Azië en de Pacific is gemaakt in 2012. De nieuwe manuals zijn gericht op Latijns-Amerika en de Caraïben. Dit vormt de basis voor de onderwaterarcheologie trainingen (Foundation Courses) die door de UNESCO - regelmatig in samenwerking met de RCE - georganiseerd worden. Naar verwachting wordt de Engelstalige manual in april 2020 gepubliceerd en de Spaanstalige manual volgt later dat jaar. De manuals zullen internationaal worden gebruikt voor het geven van training aan maritieme archeologie studenten en zullen ook dienen als naslagwerk. Het is de bedoeling om in 2021 een UNESCO training te gaan geven in het Caribische gebied, met prioriteit voor archeologen van de Nederlandse eilanden en Suriname, maar met ruimte voor andere landen in het Latijns-Amerikaanse en Caribische gebied.

3.7.4 Samenwerking met NHL Stenden Leeuwarden

RCE is vanuit haar positie binnen de overheid op zoek naar partnerschap en capaciteitsopbouw in de cultuursector. Mede om die reden sloot RCE een partnerovereenkomst met de afdeling Creative Technologies van de NHL Stenden in Leeuwarden. Studenten Communication & Multimedia Design konden zich elk semester inschrijven op een door de RCE gegeven opdracht, altijd met de focus op maritieme en onderwaterarcheologie. Bij deze opdrachten stond het leerproces van de studenten centraal. In een enkel geval leverde het voor RCE een concreet en bruikbaar communicatieproduct op, waaronder een multimediaal spel waarin een fictieve historicus op zoek is naar aanwijzingen in Maritime Stepping Stones, en zo het raadsel van een scheepswrak oplost. Het spel werd op 18 januari 2020 gepresenteerd tijdens de eerste, succesvolle Vlootshow in het Scheepvaartmuseum. Een andere succesvolle oplevering was de eerste versie van het Pinasmodel dat nu door Maritiem Nederland verder wordt ontwikkeld en gebruikt. In andere gevallen bleef het vaak bij zeer goede ideeën en een conceptuele oplevering. De partnerovereenkomst liep van 2018 tot 2020. Vanaf 2020 wordt per semester gekeken naar een geschikte opdracht die past in de dan beschikbare minoren.

3.8 Informatievoorziening en databeheer

3.8.1 Datamanagement

In 2018 en 2019 heeft het programma aan het team Datamanagement gevraagd om een duurzame oplossing te realiseren voor de opslag en archivering van grote databestanden. Het betreft tientallen terabytes aan data. Diverse bestanden, zoals video- en sonarmateriaal, zijn te groot voor opslag op de K-schijf of Proza, waardoor de huidige opslag en archivering gebeurt op harde schijven. De huidige opties voor de opslag van grote databestanden zijn ontoereikend, omdat:

1. de data slecht toegankelijk is;
2. de data slecht vindbaar/doorzoekbaar is;
3. er geen of onduidelijke richtlijnen zijn;
4. er geen duurzame archivering is.

De harde schijven zijn hiervoor geïnventariseerd waarbij de data beter is geordend en de duplicaten zijn verwijderd. Een voorlopige oplossing is dat er van alle harde schijven back-ups zijn gemaakt op een Network Attached Storage-apparaat. Het team Datamanagement heeft samen met de datasteward een adviesnota en een

Plan van Aanpak geschreven. In het Plan van Aanpak zijn enkele oplossingsmogelijkheden genoemd. In 2020 zal een verkenning en uitwerking van de vastgestelde oplossingsmogelijkheden plaatsvinden.

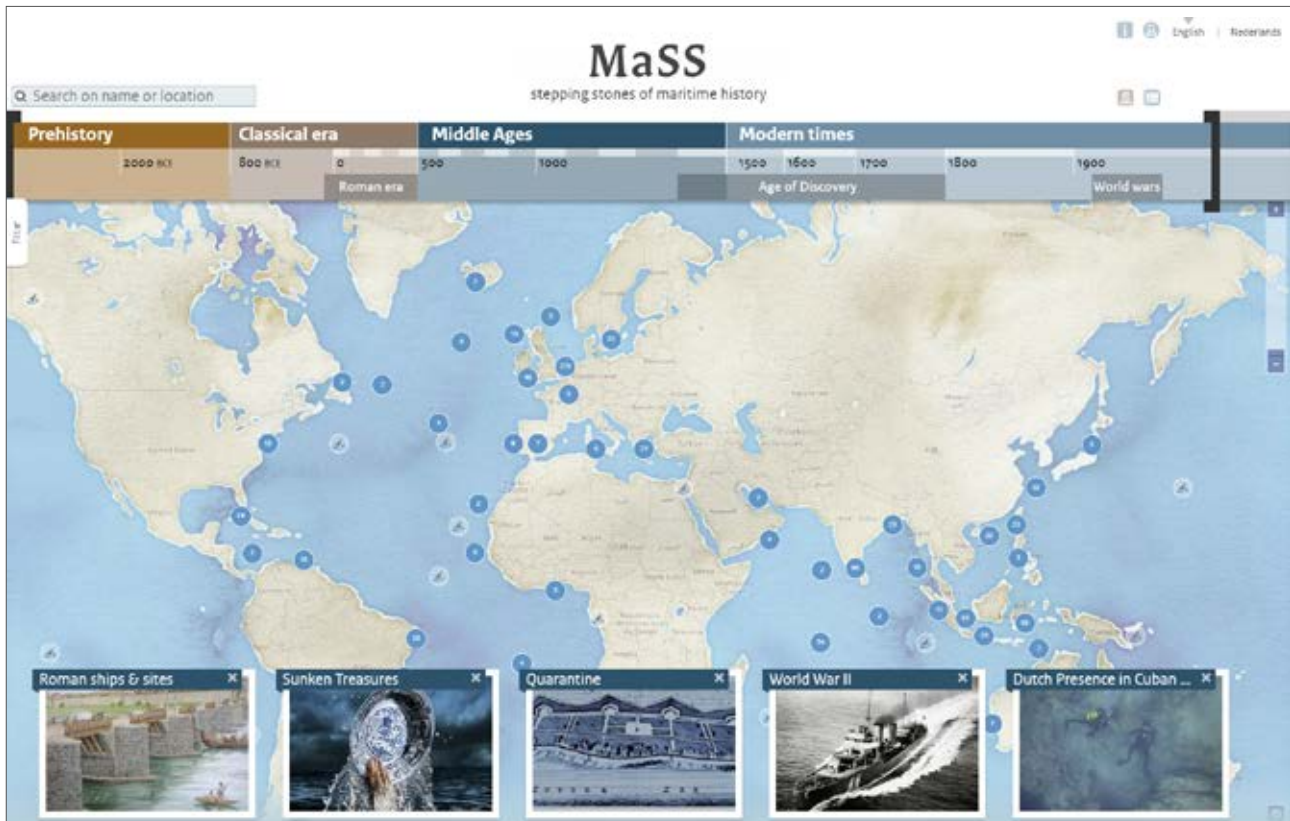
3.8.2 MACHU

Een database met Nederlandse scheepswrakken in het buitenland is aangemaakt en is nu te raadplegen via MACHU. Hiervoor is een speciale viewer gemaakt waardoor makkelijk wrakken kunnen worden toegevoegd en aanpassingen kunnen worden gedaan aan de al ingevoerde wrakken. Het komende jaar wordt de database aangevuld met wrakken waarvan de exacte coördinaten bekend zijn. MACHU is eerder binnen het door de Europese Unie gefinancierde Managing Cultural Heritage Underwater (MACHU, 2006-2009) ontwikkeld en vervolgens door de RCE in samenwerking met Rijkswaterstaat (RWS) verder ontwikkeld. Het systeem wordt nog altijd door RWS gehost voor beide organisaties, maar is ook toegankelijk voor de Hydrografische dienst als derde grote partner, maar ook onderzoekers die daarvoor na aanvraag een toegang kunnen krijgen.

3.8.3 Maritime Stepping Stones (MaSS)

Nederland kent een rijk maritiem verleden. Overal ter wereld liggen scheepswrakken van Nederlandse herkomst, maar er is ook ander Nederlands maritiem erfgoed te vinden. Denk aan havens, kades, bruggen, waterwegen en pakhuizen. Onder water liggen ook verdronken landschappen met prehistorische of jongere resten. De website MaSS (<https://mass.cultureelerfgoed.nl/>) brengt informatie over al deze verschillende maritieme vindplaatsen bijeen. Per vindplaats zijn feitelijke data zoals de ligplaats en voor zover bekende afmetingen en de conditie van de vindplaats te vinden. Ook ontsluit de kaart andere bronnen zoals kaartmateriaal, foto's, documenten, tekeningen en video's. Per site zijn referenties te vinden naar artikelen en rapporten. Hierdoor ontstaat een compleet beeld van de kennis over Nederlands maritiem erfgoed. Iedereen kan zich bovendien op MaSS registreren om zelf maritiem erfgoed wat zij belangrijk vinden toe te voegen, om aanpassingen te doen, afbeeldingen toe te voegen of mee te discussiëren.

Omdat veel Nederlands maritiem erfgoed buiten onze landsgrenzen ligt, heeft MaSS een internationaal karakter. Hiermee verschilt het van andere Nederlandse archeologische databases zoals Archis. MaSS heeft een publieksfunctie. Maritiem erfgoed neemt een belangrijke plaats in binnen de archeologie, maar is grotendeels onzichtbaar. Een van de doelstellingen van MaSS is dan ook om dit verdronken erfgoed letterlijk op de kaart te zetten en zo meer bewustwording en draagvlak te creëren voor het belang van maritiem erfgoed.



Screenshot van de MaSS website. © RCE

De MaSS database is bedoeld voor archeologische professionals en vrijwilligers, maar ook voor iedereen die meer wil weten over maritiem erfgoed. MaSS kan met of zonder account worden bekeken. Geregistreerde gebruikers kunnen discussiëren over de vindplaatsen, fouten doorgeven, zelf informatie toevoegen of een nieuwe vindplaats toevoegen.

Het aantal bezoekers ligt nu op zo'n 2300 bezoekers per maand en lijkt alleen maar te stijgen. De site is ook steeds beter te vinden via zoekmachines. Steeds meer gebruikers reageren op wrakken met informatie of voegen zelf wrakken toe. Het is de bedoeling dat alle 1580 wrakken die uit het project Wrakkentelling zijn gekomen ook op MaSS komen voor het einde van het programma.

Bij ieder nieuw onderzoek vanuit het programma wordt MaSS ingezet als communicatiemiddel voor de buitenwereld.

3.9 Caribisch Nederland

Bij de vorming van het programma Maritiem Erfgoed Nederland is bepaald dat maritiem erfgoedbeheer en aanverwante zaken in het Nederlands Caribisch gebied binnen dit programma vallen. Dit vanwege de bestaande expertise

en netwerk binnen het programma en het sterk internationale karakter van het maritiem erfgoed aldaar.

3.9.1 Enquête maritiem erfgoedbeheer in de Nederlandse Cariben

Ter voorbereiding op de rijksbrede ratificatie van het UNESCO-verdrag die gepland staat voor 2022, heeft het programma in 2019 een enquête uitgezet onder verscheidene stakeholders in de Nederlands Cariben. Onder deze stakeholders bevinden zich voornamelijk professionals van archeologische instituten en beheerders van mariene parken; de partijen die de implicaties van het verdrag in de praktijk moeten gaan uitvoeren. De ratificatie zal voor hen een hoop nieuwe taken en verplichtingen met zich meebrengen. Om na te gaan in hoeverre hierbij hulp geboden is, heeft het programma met de enquête een basaal inzicht verkregen in de wensen en behoeften van de respondenten op het gebied van maritiem erfgoedbeheer.

In totaal hebben 21 respondenten gereageerd. Samen vertegenwoordigden ze 17 organisaties van alle zes de eilanden, waarmee alle gevraagde organisaties hebben gereageerd. Dit geeft aan dat de betrokkenheid en het enthousiasme rondom maritiem erfgoedbeheer groot is in het Caribisch gebied. De resultaten van de enquête hebben

reeds als basis gediend voor een expertmeeting die op 29 januari 2020 is gehouden. Tijdens de bijeenkomst is uit de aanwezigen een expertgroep samengesteld en is met deze groep een basis gelegd voor de ontwikkeling van een actieplan ter verbetering van het maritiem erfgoedbeheer. De RCE zal hoofdcoördinator van deze expertgroep zijn. Het actieplan zal in de aanloop naar de ratificatie in 2022 worden uitgewerkt en uitgevoerd. Het dient tevens als input voor een beleidsmatige/juridische werkgroep die is opgericht door directie E&K van het ministerie van OCW. Beide werkgroepen gaan parallel en in nauw verband samenwerken om zo het ratificatie- en implementatieproces van de UNESCO-Convention in goede banen te leiden.

3.10 Forensic marking

De illegale, grootschalige bergingen van schepen uit de Tweede Wereldoorlog heeft het zoeken naar betere methoden voor handhaving versneld. De publieke verontwaardiging van het verstoren en kapotmaken van deze wrakken en het schenden van oorlogsgraven is enorm groot. Het programma heeft, samen met haar Britse counterpart Historic England,

het maritiem bedrijf MSDS Marine de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar methoden voor het markeren van metalen objecten onderwater. Bij de ontwikkeling werken de drie organisaties nauw samen. De te ontwikkelen methoden zouden het liefst niet slechts voor oorlogsschepen uit beide wereldoorlogen te gebruiken moeten zijn, maar bijvoorbeeld ook voor (bronzen) kanonnen op veel oudere schepen. Uiteindelijk zijn twee markers ontwikkeld. Deze markers zijn getest op milieuverontreiniging en toepasbaarheid in de natuur. Die rapporten zijn nu aanwezig. De methoden zijn getest door middel van het plaatsen van testframes onderwater en het aanbrengen van forensisch materiaal onderwater op een testlocatie in Maleisië (Tioman). De eerste tests zijn veelbelovend, maar de methode van aanbrengen moet worden verbeterd. Op dit moment wordt de chemische samenstelling en het gehele achterliggende concept van de forensische markers nog geheimgehouden. De echte testen in Nederlandse en Engelse wateren gaan gaan hopelijk nog in 2020 plaatsvinden.

Ook wordt op dit moment getest met het monitoren van wrakken via satellieten. Hiervoor wordt samengewerkt met de Engelse partners van Maritime Archaeology Sea Trust, Ocean Mind (MAST) en de Ministry of Defence (MoD).

Groepsfoto van de eerste expertmeeting over maritiem erfgoedbeheer in de Nederlandse Cariben. © RCE



A high-angle photograph showing three people working in a sandy trench. One person in a blue shirt and cap is kneeling on the left, another in a striped shirt and headscarf is leaning over a white sheet in the center, and a third person in a green shirt is sitting on the right, operating a camera. A blue bucket and a power bank are on the ground.

4 Projecten pijler II: Maritiem erfgoedbeheer binnen het programma Gedeeld Cultureel Erfgoed

Een skelet van een van de opvarenden van de Batavia (1629) die is opgegraven in het kader van het Roaring 40s project, wordt voorzichtig gelicht. © RCE

4.1 Australië

4.1.1 Roaring 40's

Het project Roaring 40's dat in 2016 samen met de Universiteit van Western Australia, Flinders University en het Western Australia Museum is uitgevoerd, is afgerond. Er wordt nu gewerkt aan een publicatie waarin Bertil van Os en Jan Pelsdonk (inhuur), ook hun bijdragen zullen leveren. Het project - dat zich richtte op de herwaardering van de zeven oudste westerse scheepswrakken voor de West Australische kust, waarvan er 4 Nederlands zijn (Batavia, Zuytdorp, Zeewijk en Vergulde Draeck) - heeft redelijk wat spin-off gekregen. Er is uiteindelijk meer en langer onderzoek gedaan op de locaties Beacon Island (Batavia's Graveyard) en de Zeewijk dan in eerste instantie gepland. Met behulp van de nieuwste technieken zijn de sites en de collecties met objecten in het Western Australia Museum opnieuw onderzocht. Het team bestond zowel uit Australische als Nederlandse onderzoekers. Er zijn verschillende publicaties voortgekomen uit het project. Er wordt nu gekeken of het Roaring 40's project een vervolg kan krijgen met het VOC Golden Age project.

4.1.2 VOC Golden Age

Sinds een paar jaar wordt onderzocht of het Roaring 40's project een doorstart kan maken met het VOC Golden Age project. Hierbij wordt niet alleen naar de collecties in Australië gekeken maar ook naar collecties elders ter wereld, zoals die in Nederland, het British Museum en lokale musea die collecties van vergane VOC-schepen huisvesten. Dit project moet worden ingediend bij het Australian Research Council (ARC).

4.1.3 Broome 1942: veldonderzoek 2020

Op 3 maart 1942 vielen negen Japanse Zero jachtvliegtuigen - begeleid door een Babs verkenningsvliegtuig - de Australische havenstad Broome aan, gelegen aan de noordwestkust van dat land. De Japanners hadden inmiddels grote delen van Nederlands-Indië veroverd en konden vanaf Timor hun jachtvliegtuigen tegen het einde van hun vliegbereik naar Australië sturen.

In Roebuck Bay bij Broome lagen 15 geallieerde vliegboten afkomstig uit Java en gevuld met evacuees uit Nederlands-Indië te wachten op brandstof om de reis voort te kunnen zetten naar Perth, verder in het zuiden. Onder deze toestellen waren vijf Nederlandse Dornier Do-24K en vier Catalina-vliegboten.



Brandende vliegboten in de baai bij Broome. © Nationaal Archief

De Japanse aanval kwam als een complete verrassing en geen van de vliegboten, noch de landvliegtuigen op het vliegveld van Broome, ontkwam aan vernietiging door de Japanse jagers. Een honderdtal mensen, veelal burgers, kwamen bij het drama om.

Het Western Australia Museum (WAM) in Perth doet al langer onderzoek naar de (tastbare) restanten van deze aanval. Bij eerder onderzoek in 2001 zijn de resten van meerdere vliegboten gevonden. Door het diepe water van de baai en verder bemoeilijkt door de sterke stroming bleef een drietal toestellen, waarschijnlijk alle Catalina's van zowel de Nederlandse Marineluchtvaartdienst als de Australische luchtmacht (RAAF), vermist.

In september 2020 zal het WAM in samenwerking met de RCE opnieuw onderzoek doen in Broome. Met de ten opzichte van 2001 sterk verbeterde apparatuur zal een aantal locaties in diep water opnieuw onderzocht worden om de betreffende vliegtuigwrakken te identificeren. Daarnaast zal gezocht worden naar een Amerikaanse bommenwerper die kort na de start vanaf het vliegveld van Broome is neergeschoten en tevens naar het wrak van een Japanse Zero jager. Die laatste is neergehaald door de Nederlandse vlieger Gus Winckel van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger met behulp van een losse mitrailleur uit zijn Lodestar transportvliegtuig.

Bij geschikte duikomstandigheden zal het team bij negen locaties duikers naar beneden sturen om meer gedetailleerd onderzoek te doen en mogelijk ook om relevante objecten voor nader onderzoek te bergen. Op basis van de bevindingen van het onderzoek in september 2020 zal een beheerplan worden gemaakt voor dit oorlogserfgoed, dat zo nauw gerelateerd is aan de oorlog in Nederlands-Indië.

4.2 Indonesië

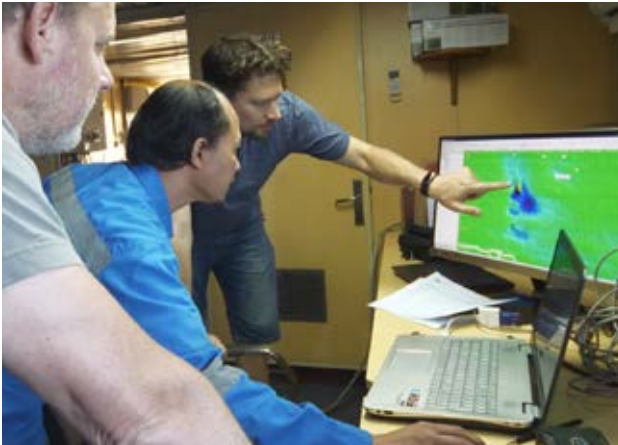
4.2.1 Wrakken Slag in de Javazee

Nederland en Indonesië hebben van 10 tot en met 21 juni 2019 gezamenlijk maritiem-archeologisch onderzoek uitgevoerd op de locaties van de wrakken van Hr.Ms. De Ruyter, Hr.Ms. Java en Hr.Ms. Kortenaer. Het onderzoek werd uitgevoerd in het kader van het stappenplan dat Nederland en Indonesië in 2016 opstelden nadat ontdekt werd dat er een illegale berging op drie Nederlandse oorlogswrakken in de Javazee had plaatsgevonden. In dit project werken de ministeries van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW), Defensie en Buitenlandse Zaken intensief samen. Het veldwerk was naast de uitvoering van een eerder in het project tussen de twee landen uitgewerkte driesporenplan ook een invulling van de Letter of Intent die tussen de twee landen is opgezet voor het beheer van de drie wrakken en van de Memorandum of Understanding voor Cultuur die in 2017 tussen de beide landen is getekend.

De expeditie werd namens Nederland geleid door de RCE en bestond uit een voor deze gelegenheid speciaal samengesteld team van specialisten uit Nederland en Indonesië. De wrakresten liggen op een grote diepte van tussen de vijftig en zeventig meter. Ze zijn met behulp van sonarapparatuur (side scan sonar, multibeam sonar en subbottom profiling), magnetometer en een onderwaterrobot met camera (remotely operated vehicle) in kaart gebracht.

De doelstellingen van dit veldwerk waren om de locaties van de drie wrakken goed in kaart te brengen en op basis daarvan een managementplan op te stellen. Aan dit laatste wordt door RCE en Arkenas, onze Indonesische counterpart, de komende tijd gewerkt. Het opstellen van een duurzaam beheerplan voor de wraksites en het maken van afspraken over de manier van kennisuitwisseling, capaciteitsopbouw in onderwater-archeologie en cultureel erfgoedbeheer onder water en gezamenlijk onderzoek maken deel uit van deze samenwerking.

Tijdens het veldwerk is gebleken dat op alle drie de sites redelijk wat materiaal van de drie Nederlandse WOII-schepen aanwezig is. Dit staat echter niet in verhouding met de wrakken zoals deze voor de illegale berging daar lagen. De sites zijn van cultureel en historisch belang voor Nederland, maar hebben een nog sterkere herdenkingswaarde voor de familieleden van degenen die daar zijn omgekomen. In oktober 2019 zijn familieleden geïnformeerd over de resultaten van het veldwerk tijdens een speciale bijeenkomst voor nabestaanden. Dit was een emotioneel moment. De impact die illegale berging heeft op de nabestaanden dient nooit en te nimmer te worden onderschat. Naast deze bijeenkomst zijn op individuele basis nabestaanden op de hoogte gebracht en van informatie voorzien.



Maritiem archeologen Martijn Manders en Robert de Hoop bekijken multibeambeelden van de wraklocaties. © RCE



Student Hiromu Akamatsu bestuurt de survey-boot tijdens de zoektocht naar de Kanrin-maru in 2019. © RCE

De drie wraklocaties van De Ruyter, Java en Kortenaer werden in juli 2017 gemarkeerd als ‘historische scheepswrakken’ op de nautische kaarten van Indonesië. Dit zijn echter slechts puntlocaties. Samen met Indonesië wordt momenteel onderzocht of de puntlocaties van de wraksites kunnen worden omgezet in grotere beschermde gebieden door ze te markeren als cultureel erfgoed en herdenkingsplaatsen. Een mogelijke uitkomst kan zijn dat de wraksites niet volledig gesloten worden, maar worden opengesteld voor respectvolle herdenkingsactiviteiten. Op die manier hebben de locaties nog steeds een waardevolle functie.

4.3 Japan

Japan is een van de prioriteitslanden van het GCE-beleid. De afgelopen jaren is intensief samengewerkt met het Kyushu Nationaal Museum en de Japanse commissie voor onderwaterarcheologie, die als taak hadden onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het opzetten van maritieme archeologie en erfgoedbeheer in Japan. Nu dit wordt uitgevoerd, is de rol van het museum in Kyushu binnen het Japanse bestel een stuk kleiner geworden. Er zijn dan ook andere partnerschappen aangegaan zoals hieronder beschreven, om zodoende actief aan de slag te blijven met maritiem erfgoed in Japan.

4.3.1 Zoektocht naar het maritiem erfgoed van de Kanrin-maru

In 2018 en 2019 is in samenwerking met Tokyo University of Marine Science and Technology (TUMSAT) een onderzoeksproject uitgevoerd gericht op het maritiem erfgoed rondom de Kanrin-maru. Dit was een oorlogsbodem die in Nederland voor de Japanse regering is gebouwd en in 1857 is overgedragen. Het schip staat symbool voor de instrumentele rol van Nederland in de aanzet van een

Japanse marine en is een product van het bijzondere gedeelde maritieme verleden van Japan en Nederland. In 1871 is het schip nabij Kikonai (Hokkaido, Japan) vergaan. Een van de middelen om dit erfgoed onder de aandacht te brengen betrof een maritiem-archeologische zoektocht naar het scheepswrak. In alle communicatie werd de kans van slagen echter vooraf als klein geacht, vergelijkbaar met het zoeken naar een speld in een hooiberg. Een duik- (2018) en sonarsurvey (2019) hebben niet tot een scheepswrakvondst geleid. De zoektocht is echter voortgezet vanwege de beschikbaarheid van in natura aangeleverde sonarapparatuur en financiële, logistieke en morele steun van diverse Japanse stakeholders. Daarnaast genoot het project de volledige steun van de Nederlandse ambassade als onderdeel van de Nederlandse culturele diplomatie.. In de wetenschap dat men binnen de Japanse samenleving minstens net zoveel waarde hecht aan de immateriële aspecten van cultureel erfgoed als aan de materiële aspecten, is een onderzoekscomponent toegevoegd dat zich onder andere richtte op het inventariseren van persoonlijke verhalen van leden van Japanse verenigingen die in de herinnering van de Kanrin-maru zijn opgericht.

Deze verhalen onderstrepen de sterk verbindende factor van het cultureel erfgoed van de Kanrin-maru en geven een extra dimensie aan onze kennis over de directe en indirecte invloeden van Nederland op de Japanse marine en scheepsbouw in de 19e eeuw.

Het project voldoet aan randvoorwaarden als wederkerigheid, kennisuitwisseling en capaciteitsopbouw door het betrekken van studenten en vrijwilligers. Met krantenartikelen in Japanse en Nederlandse (sociale) media is het project bij een breed internationaal publiek onder de aandacht gebracht.

4.3.2 Van Bosse Stories

In 2019 is de eerste fase van het oral history project Van Bosse stories uitgevoerd. Het primaire doel van een oral history project is het optekenen van verhalen die van mond op mond zijn doorgegeven aan volgende generaties. In dit geval de verhalen over het in 1857 bij Tarama (Okinawa, Japan) gezonken Nederlandse schip, de *Van Bosse*. De bemanningsleden die allen de schipbreuk overleefd hebben verbleven enige tijd in Okinawa. Volgens de overlevering circuleren er op Tarama mogelijk verhalen over het schip, de bemanning en hun verblijf in Okinawa. Een tweede doel van het project is om te onderzoeken in hoeverre de verhalen en de wraksite van betekenis zijn voor de hedendaagse samenleving. Het oral history project kan gezien worden als een vervolg op het in 2015-2016 door het Maritiem Programma uitgevoerde onderzoek naar het wrak van de *Van Bosse*.

De eerste fase van het project stond in het teken van het vinden van potentiële (Japanse) partners, het polsen van hun interesse en doelstellingen bij eventuele participatie. Tevens diende de kans van slagen van het project ingeschat te worden. In het geval van positieve resultaten wordt overgegaan tot uitvoering van het project in de periode 2020-2021.

Door bemiddeling van de Nederlandse ambassade in Tokyo en een Nederlands onderzoeker is contact gelegd met dr. Shimoji die als taalkundige verbonden is aan Okinawa International University. Ze is gespecialiseerd in het Taramees, de oorspronkelijke taal van de bewoners van het eiland. Ze is geïnteresseerd in participatie. Andere potentiële partners zijn dr. Ikeda, als maritiem-archeoloog verbonden aan dezelfde universiteit en het Nationaal Museum van Kyushu. Hij was ook bij het eerdere onderzoek betrokken. In Nederland wordt op dit moment gesproken met de Universiteit Leiden (Dr. Van den Dries, Faculteit der Archeologie) over deelname en participatie van studenten aan het project.

Om nader kennis te maken met de potentiële Japanse partners en het project te bespreken heeft Jose Schreurs voor het Programma Maritiem Erfgoed Internationaal in oktober 2019 Japan bezocht. Er zijn onder meer gesprekken gevoerd met dr. Shimoji en medewerkers van de gemeentes Tarama en Myakojima. Deze laatste aangezien het overleg in Tarama uitwees dat de bemanning van het schip ook een tijd op het eiland Myakojima verbleef. Alle drie de partijen hebben interesse in samenwerking in het oral history project. Dr. Shimoji ziet graag een gezamenlijke publicatie als eindproduct en eventueel opnames (digital movie) van de gevoerde gesprekken. De gemeentes zouden, afhankelijk van de resultaten van het onderzoek graag een 'picture book'

ontvangen zodat het verhaal over het Nederlandse schip tastbaarder wordt en onderwezen kan worden op scholen. Verdere verwijzingen ter plaatse of activiteiten om de resultaten te delen met de bevolking hangen af van het verloop van het project.

Op Tarama is tevens gesproken met enkele bewoners die verhalen over de *Van Bosse* kennen. De gesprekken met de heren - tachtigers - zijn in het Taramees gevoerd waarna vertaling in het Japans en vervolgens Engels plaatsvond. Op grond van deze gesprekken is een eerste indruk verkregen over de aard van de verhalen over het schip, de schipbreuk en de bemanning. Ook leverde dit aandachtspunten op voor het opsporen van (oud) bewoners van Tarama en Myakojima en de uit te voeren interviews.

Geconcludeerd kan worden dat beide doelstellingen van de eerste fase van het oral history project - namelijk het vinden van partners en het bepalen van de kansrijkheid van het project - gehaald zijn. In 2020 en 2021 wordt nadere invulling gegeven aan de uitvoering.

4.4 Zuid-Afrika

Zuid-Afrika is al jaren een van de prioriteitslanden binnen het GCE-beleid. Samen hebben we een bewogen geschiedenis. Er wordt op verschillende vlakken samengewerkt binnen zowel de eerste als de tweede pijler van het programma. Met Zuid-Afrika is geen MoU afgesloten.

4.4.1 Modern Oral History: Dutch Wrecks in South Africa

In 2019 is in samenwerking met counterpart South African Heritage Resources Agency (SAHRA) verder gewerkt aan

De heer Namihira, een van de heren die verhalen kent over de Van Bosse, gefotografeerd bij de wraklocatie. © RCE



het project 'Modern Oral History: Dutch Wrecks in South Africa'. Dit project is gestart in 2015 en vloeit voort uit het oude Maritiem Programma. Wegens het vertrek van de hoofdvoerder bij SAHRA is het project stil komen te liggen. In overleg met SAHRA is deze persoon in 2018 bereid gevonden om als externe het project af te ronden. Zuid-Afrika is zowel een GCE-prioriteitsland als kuststaat in wiens wateren vele Nederlandse scheepswrakken liggen, met name van de VOC. Alhoewel uitgevoerd binnen programmapijler II (GCE), raakt het project daarmee ook aan pijler I (beheertaak).

Het project is gericht op het verzamelen en uitwisselen van kennis over moderne bergingsacties op Nederlandse scheepswrakken in Zuid-Afrikaanse wateren. De scheepswrakken in kwestie zijn met name tussen de jaren '60 en '90 van de vorige eeuw onderhevig geweest aan verscheidene bergingsacties. Met name sportduikers en schatzoekers zijn hier getuige van geweest of hebben hieraan deelgenomen. Dit alles gebeurde voordat in Zuid-Afrika de relevante wet- en regelgeving van kracht werd en handhaving effectief kon plaatsvinden. De scheepswraklocaties zijn hierbij ontegenzeggelijk verstoord, vaak zonder enige vorm van archeologische systematiek.

Veel kennis over deze scheepswrakken en bijbehorende artefacten ligt echter nog bij de mensen die bij deze bergingsacties betrokken waren, zij het in documentatie of in niet-gedocumenteerde herinneringen. Om ervoor te zorgen dat deze informatie niet voor altijd verloren gaat met de inmiddels op leeftijd zijnde informanten, zijn vanaf 2015 interviews afgenomen en inventarisaties gemaakt. Daarnaast hebben

studenten van de Universiteit Leiden historisch onderzoek uitgevoerd naar de schepen in kwestie ter aanvulling op de reeds bekende informatie. In 2020 verschijnt onder andere het eindrapport en zal in samenwerking met het Bredasdorp Shipwreck Museum een schoolprogramma met exhibitie worden opgezet.

4.4.2 VOC burial ground Simonstown

In 2019 ontving het programma via de Nederlandse ambassade in Zuid-Afrika een verzoek tot consultatie en coördinatie van een wetenschappelijk onderzoek naar menselijk botmateriaal van vermoedelijk VOC-personeel. Dit botmateriaal is in 2018 bij bouwwerkzaamheden in Simonstown aan het licht gekomen. Het verzoek kwam van commercieel archeologisch bedrijf ACO Associates, dat namens de grondeigenaar vergunningen had bemachtigd voor een volledige archeologische opgraving. Dit bedrijf achtte het zeer plausibel dat op de bouwlocatie een grafveld is verstoord dat toebehoorde aan een VOC-hospitaal dat daar van 1765 tot begin 19e eeuw heeft gestaan. Daar het lokaal ontbeerde aan de benodigde specifieke expertise voor dergelijk onderzoek, is besloten om het project vanuit het programma te ondersteunen. Het biedt een zeldzame kans om skeletmateriaal van VOC-lieden te onderzoeken en kan leiden tot meer inzichten in ons gedeeld verleden met Zuid-Afrika. Aan deze steun wordt voldaan onder voorwaarde van kennisuitwisseling en capaciteitsopbouw. Zo kon het projectteam van ACO Associates worden aangevuld met twee startende osteoarcheologen (afgestudeerd aan de Universiteit Leiden) die namens de RCE twee weken lang hebben deelgenomen aan het veldwerk.

Duiker nabij een oud anker op een wraklocatie van vermoedelijk de Rodenrijs (1737) in Tafelbaai, Zuid-Afrika. © Reg Dodds





Osteoarcheoloog Judyta Olszewski inspecteert een zojuist gelicht cranium. © ACO Associates/RCE

Monsters van het skeletmateriaal zijn met goedkeuren van de lokale erfgoedautoriteit geëxporteerd naar Nederland, alwaar deze in het laboratorium van Universiteit Leiden door dezelfde osteoarcheologen nader worden onderzocht. Het initiële onderzoek - onder andere naar stabiele isotopen - is gericht op het benaderen van de herkomst en het dieet van de bemonsterde individuen. Het schetst tevens een beeld van de omstandigheden waarin zij hebben geleefd. Het onderzoek zal gedurende 2020 worden afgerond.

Met name tijdens het opgravingstraject heeft het project te maken gehad met politiek, culturele en religieuze spanningen, die ook tot publiciteit hebben geleid. Dit is onder meer ontstaan door ontevredenheid onder de lokale gemeenschap over de bouwplannen. Alhoewel het archeologisch onderzoek en de Nederlandse betrokkenheid geen onderwerp van controversie bleek, is in nauw overleg met partners ACO Associates, de Nederlandse ambassade en het consulaat te Zuid-Afrika besloten het project zo anoniem mogelijk uit te voeren en voorlopig geen publiciteit te geven. Het skeletmateriaal zal in de loop van 2020 met de nodige ceremonie en respect worden herbegraven in Simonstown. Over de wijze waarop en de rol die Nederland hierin wil of kan spelen wordt op dit moment overlegd.

4.5 Verenigde Staten

4.5.1 De Braak

De HMS Braak zank in 1798 nabij kaap Henlopen, Delaware. Bij het binnenlopen van de haven stak er een plotse valse wind op en de Braak kapseisde. Hierbij kwamen 35 bemanningsleden, inclusief de commandant, om. Op dat moment was de Braak een brik van de Royal Navy met 18 kanonnen. Oorspronkelijk was de Braak een 'grote kotter', toen nog De Brak geheten, een Nederlands oorlogsschip. Het werd in 1781, vlak na de vierde Engelse oorlog, aangekocht door de Admiraliteit Maze. Er bestaat onduidelijkheid of het schip nu een Nederlands of Engels gebouwd schip was. De Britten namen haar in beslag, in Groot-Brittannië, na de Nederlandse intrede in de Franse Revolutionaire Oorlogen en namen haar mee naar de Royal Navy. Ze diende kort met de Britten voordat ze voor de Noord-Amerikaanse kust zank en was vervolgens de focus van een aantal bergingsoperaties.

Het wrak lag op de bodem van de Delaware Bay, maar al snel waren er geruchten over de grootte van de schat die de Braak naar verluidt bij zich had toen ze zank, met schattingen van een waarde van \$ 500 miljoen. Een aantal artefacten werd tijdens de jaren tachtig omhooggehaald, maar maritieme



De overblijfselen van de romp van De Braak. © RCE

archeologen bekritiseerden deze inspanningen omdat er geen archeologische methoden gebruikt werden en omdat alles werd weggegooid wat niet als (financieel) waardevol werd beschouwd. De romp werd uiteindelijk gelicht, maar op een zodanige manier dat een groot deel van de lading weer in het water verdween en een aanzienlijke schade werd aangericht aan de scheepsconstructie. De rompresten zijn uiteindelijk in het Zwaanendael museum te Delaware geplaatst, net als veel van de gevonden voorwerpen. Er werd slechts een kleine hoeveelheid munten teruggevonden, aanzienlijk minder waard dan de kosten van het grote aantal bergingspogingen dat door de jaren heen was ondernomen. De manier waarop is omgegaan met het wrak van de Braak, was een bijdragende factor voor de aanname van de Abandoned Shipwrecks Act van 1987 in Amerika.

4.5.2 Roosevelt Inlet Wreck

Het Roosevelt Inlet Shipwreck is een 18e-eeuwse scheepswrak in de wateren van Delaware Bay nabij Lewes, Delaware. Het wrak werd ontdekt tijdens baggerwerkzaamheden bij de Roosevelt inlet in 2004, en werd in 2006 onderzocht door onderwaterarcheologen. Uit analyse blijkt dat het schip een commercieel schip was dat waarschijnlijk uit Europa kwam en dat ergens tussen 1772 en 1780 zonk. Meer dan 40.000 artefacten werden teruggevonden nadat een baggeroperatie overblijfselen van het wrak op de stranden van het gebied verspreidde, en nog eens 26.000 artefacten werden gevonden door de archeologische duikers. Slechts een klein deel van de scheepsromp is intact, waardoor verdere identificatie en analyse van het schip moeilijk is. Er zijn veel schepen gezonken in de wateren van Delaware bay, maar vanwege de vondsten wordt gedacht dat het Roosevelt inlet wrak mogelijk de Maria Johanna is.

Onderzoek

Een onafhankelijk onderzoeker, Colin McKewan, heeft in 2018 de opdracht gekregen om naar het museum te gaan om gegevens voor ons te verzamelen over de scheepswrakken de Braak en het Roosevelt Inlet wreck en de artefacten om te kijken of daarmee de herkomst van de schepen bevestigd kan worden. Er is contact gelegd met medewerkers van het Zwaanendael museum in Delaware om toestemming te vragen voor het onderzoek en om te kijken of er een samenwerking kan worden opgezet.

Voor wat betreft de Braak blijken bijna alle artefacten Engels te zijn, behalve enkele pistolen die mogelijk Frans zijn. De resten van het schip zijn in slechte staat vanwege de manier waarop met het schip is omgegaan tijdens de berging, maar ook vanwege de (passieve) conservering. De onderzoeker kon niet met zekerheid zeggen of het schip Nederlands of Engels gebouwd is.

Met de verzamelde informatie over het Roosevelt inlet wreck is vervolgens historicus Jacob Bart Hak aan de slag gegaan om te kijken of dit wrak daadwerkelijk de Maria Johanna kan zijn. Door middel van archiefonderzoek heeft hij meer achtergrondinformatie verzameld over de Maria Johanna en over de gevonden artefacten in het wrak. Het onderzoek heeft informatie opgeleverd over de bouw en afmetingen van de Maria Johanna die gebruikt kunnen worden bij een identificatie. Uit het onderzoek is verder gebleken dat er zowel Nederlandse als Engelse artefacten gevonden zijn. In de omgeving zijn veel wrakken vergaan (ongeveer 31) en helaas is niet met zekerheid te zeggen of het Roosevelt inlet wreck daadwerkelijk de Maria Johanna is. Mogelijk liggen er twee of meerdere wrakken, een Nederlandse en een Engelse, dichtbij elkaar en mogelijk zijn meerdere wrakken geraakt tijdens de baggerwerkzaamheden. Er spoelen op het strand nog steeds regelmatig artefacten aan.

4.6 Sri Lanka

In 2017 werd in het Noordoosten van Sri Lanka de inventarisatie van maritiem erfgoed afgerond. Dit gebeurde in samenwerking met de Nederlandse ambassade, de Maritime Archaeology Unit van het CCF en het Department of Archaeology. Deze inventarisatie in het gebied rondom Jaffna is jarenlang getroffen geweest door een burgeroorlog.



5 Vooruitblik 2020/2021 en actuele ontwikkelingen

Projectleden van de Koninklijke Marine bereiden de inzet van de Remus voor tijdens het onderzoek naar de onderzeeërs uit de Tweede Wereldoorlog in Maleisie. © RCE

Het jaar 2020 staat voornamelijk in het teken van de voorzetting van bovengenoemde projecten. Op het moment van dit schrijven heerst echter de coronacrisis, waardoor veel plannen, met name in relatie tot het voorgenomen veldwerk in Maleisië, Indonesië, Australië en Cuba, aan vertraging onderhevig zijn. Sowieso zijn alle reizen opgeschort tot nader orde. De UNESCO-training die eerder gepland was voor 2020 wordt in ieder geval doorgeschoven naar 2021.

Voor een groot deel zal 2020 in het teken staan van consolidatie van de eerder opgedane kennis en de relaties die zorgvuldig zijn opgebouwd. Het is zaak deze goed te onderhouden tot ze weer concreet binnen het programma kunnen worden opgepakt. De komende maanden zullen versneld rapporten worden opgeleverd en zal getracht worden om de digitale technieken voor opslag en verwerking van gegevens te verbeteren. Voor dit laatste is echter wel een nauwe samenwerking met de ICT/IV afdeling van de RCE van belang. Die is op dit moment voor dit onderdeel nog niet op sterkte.

Er vinden veel veranderingen plaats in de capaciteitsbouw, mede door de coronacrisis. Momenteel geeft Martijn Manders colleges op afstand aan de Universiteit Leiden.

De twee maritieme programma's van de dienst zijn in overleg over de te volgen koers met betrekking tot de bestending van maritieme kennis binnen de RCE. Dit kan door middel van het plaatsen van alle werkzaamheden binnen de lijn, door het creëren van een nieuw programma of alle variaties daar tussenin. Dit proces zal uiteindelijk uitmonden in een voorstel aan de directie.

Het jaar 2020 is tevens het jaar waarin het programma zich voorbereidt op de nieuwe beleidsperiode 2021-2024. De werkzaamheden binnen het Gedeeld Cultureel Erfgoed, die vallen onder het Internationale Cultuurbeleid (ICB), worden geëvalueerd. Onderdeel hiervan is het onderzoeken en formuleren van zogenaamde 'best practices'. Deze uitkomsten kunnen dienen voor een nieuwe koers van het programma. Wederkerigheid, samenwerking en kennisuitwisseling blijven hierin onveranderd de centrale doelen.



6 Nieuwe beleidsperiode 2021-2024

De Curtis Marshall, het onderzoeksschip voor het Rooswijkproject in 2018 ligt aan de kade in de haven van Ramsgate. © RCE

De periode 2021-2024 zal grote veranderingen brengen in het maritiem erfgoedbeheer van de RCE. Ten eerste zal dus voor een nieuwe vorm van uitvoering worden gekozen door de directie. Dit kan in een volgend programma zijn, of als onderdeel van de lijn.

Ten tweede komt er een nieuw uitvoeringsbeleid voor ICB. Ook hieraan zal de RCE zich houden en het GCE-maritiem beleid zal zich hierop richten.

Ten derde zal de UNESCO-Conventie voor 'de Bescherming van het Onderwater Cultureel Erfgoed' worden geratificeerd in 2022. Dit heeft weer consequenties voor de uitvoering van het beheer in Nederland.

Ten vierde zullen met het aanbreken van een nieuwe beleidsperiode in principe ook alle contracten van tijdelijke medewerkers stoppen. De taken waar de RCE en de overheid voor staan bij het maritiem erfgoedbeheer in Nederland en daarbuiten kunnen zonder een uitbreiding aan vaste krachten (en het behoud van de opgedane kennis) niet worden waargemaakt. Het zal dus een uitdaging zijn om de kennis binnen de dienst op niveau te houden of weer te krijgen.

Namen en contactgegevens teamleden

Dr. Martijn Manders

Maritiem archeoloog, programmahoofd
E-mail: m.manders@cultureelerfgoed.nl
Tel: 06 - 12 50 43 82

Robert de Hoop, MA

Maritiem archeoloog
E-mail: r.de.hoop@cultureelerfgoed.nl
Tel: 06 - 31 79 32 69

Leon Derksen, MA

Maritiem archeoloog
E-mail: l.derksen@cultureelerfgoed.nl
Tel: 06 - 21 31 62 31

Marieke van Ommeren, MA

Programmasecretaris
E-mail: m.van.ommeren@cultureelerfgoed.nl
Tel: 06 - 11 74 68 86

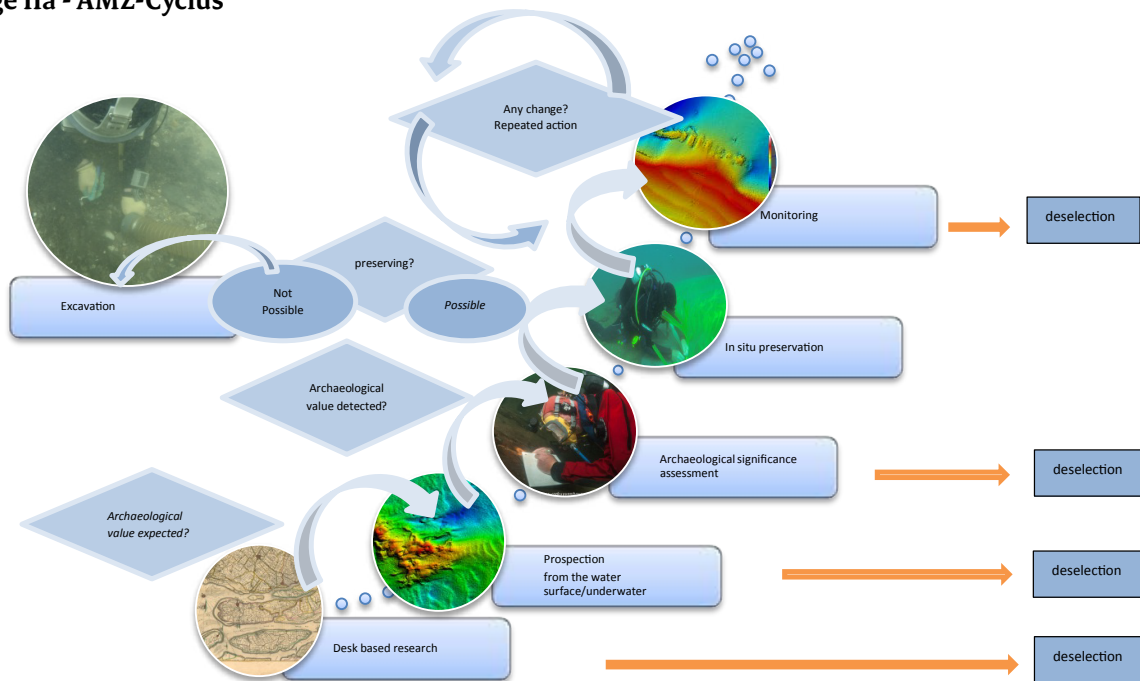
Bijlagen

Bijlage I - Uitgaven 2017, 2018 & 2019

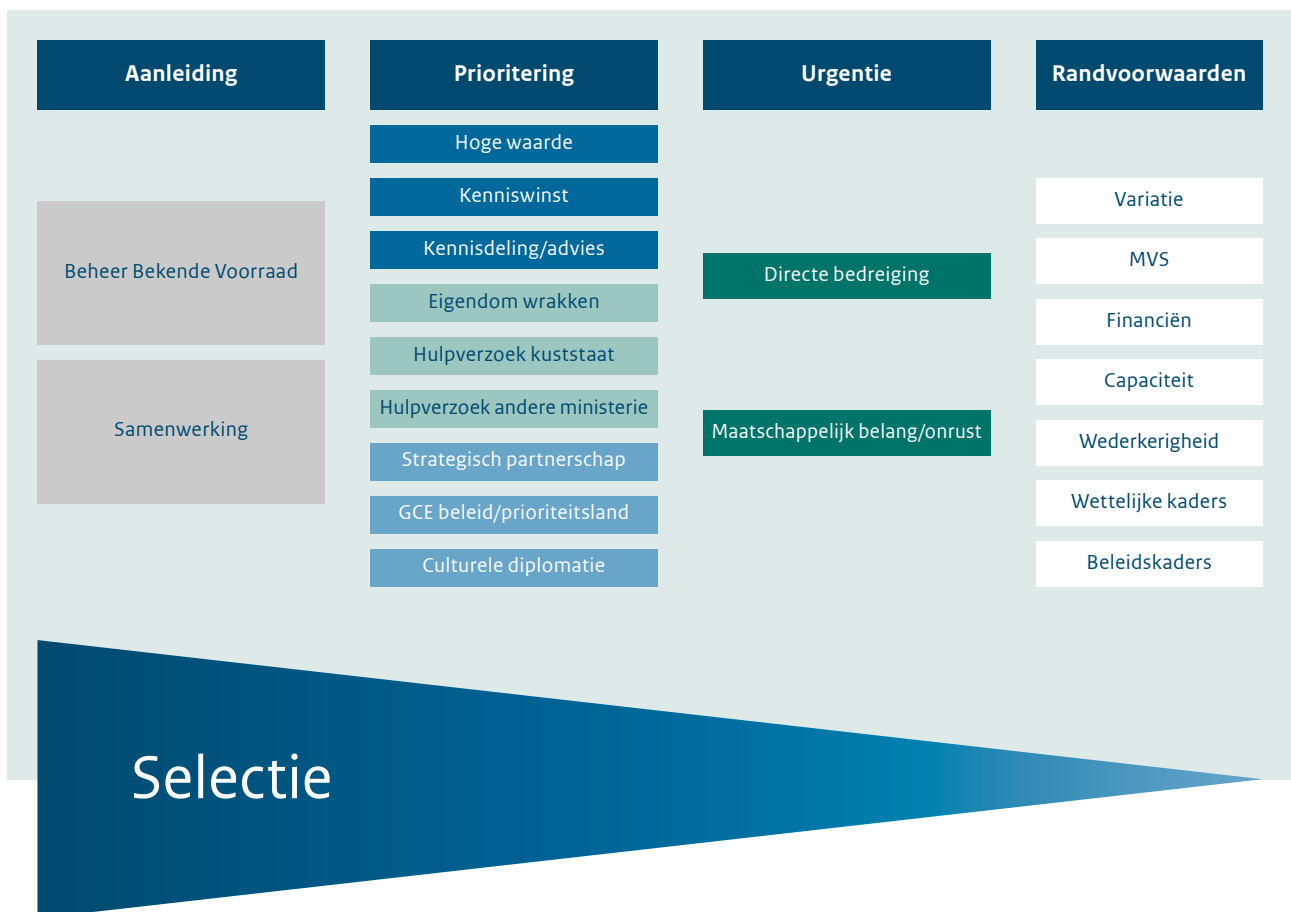
Beheer Scheepswrakken Internationaal	€ 701.193
Rooswijk	€ 2.365.692
Gedeeld Cultureel Erfgoed	€ 248.854

Een deel van het budget voor het programma is voor zogeheten apparaatskosten (APK) gereserveerd. Dit zijn de kosten voor dienstreizen en de inhuur/salariskosten van het personeel. In de eindrapportage van het programma zal een volledig overzicht van de financiële uitgaven van het programma worden gepresenteerd.

Bijlage IIa - AMZ-Cyclus



Bijlage IIb - Afwegingskader Maritiem Erfgoed Internationaal



Colofon

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Mei 2020

Opmaak: Kris Kras Content, Context en Design, Utrecht

Foto cover: Michael Pitts voor ©RCE