



**Studieopdracht provincie West-Vlaanderen: 'Maritiem erfgoed aan de kust'**  
**Eindrapport**

1. Inleiding

- 1.1. **Algemeen kader**
- 1.2. **Eindrapport**
- 1.3. **Geografische afbakening**
- 1.4. **Thematische afbakening**
- 1.5. **Inventaris van projecten en initiatieven**
- 1.6. **Overzicht wet-, decreet- en regelgeving en financieringsmogelijkheden**

2. Inventaris van projecten en initiatieven

- 2.1. **De Panne (Adinkerke en De Panne)**
  - 2.1.1. Gemeente De Panne
  - 2.1.2. Panneboot P1 fv
- 2.2. **Koksijde (Koksijde, Oostduinkerke en Wulpen)**
  - 2.2.1. Gemeente Koksijde
  - 2.2.2. Nationaal Visserijmuseum
- 2.3. **Nieuwpoort (Nieuwpoort, Ramskapelle en Sint-Joris)**
  - 2.3.1. Stad Nieuwpoort
- 2.4. **Middelkerke (Leffinge, Lombardsijde, Mannekensvere, Middelkerke, Schore, Sint-Pieterskapelle, Slijpe, Westende en Wilskerke)**
  - 2.4.1. Gemeente Middelkerke
- 2.5. **Oostende (Mariakerke, Oostende, Stene en Zandvoorde)**
  - 2.5.1. Stad Oostende
  - 2.5.2. Kapucijnenkerk Oostende
  - 2.5.3. Maritieme Site Oostende vzw
  - 2.5.4. Visserijfeesten
  - 2.5.5. Domein Raversijde
  - 2.5.6. Mercator vzw
  - 2.5.7. Cel Maritieme en Fluviale Archeologie van het VIOE
  - 2.5.8. Fort Napoleon
  - 2.5.9. Oostende voor Anker
  - 2.5.10. Heemkring De Plate
- 2.6. **Bredene (Bredene)**
  - 2.6.1. Tomas Termote
  - 2.6.2. Gemeente Bredene
- 2.7. **De Haan (De Haan, Klemskerke, Vlissegem en Wenduine)**
  - 2.7.1. Gemeentebestuur
- 2.8. **Blankenberge (Blankenberge en Uitkerke)**
  - 2.8.1. Stad Blankenberge
  - 2.8.2. De Scute vzw
  - 2.8.3. Zeegenootschap fv
- 2.9. **Brugge (Assebroek, Brugge, Dudzele, Koolkerke, Lissewege, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels, Sint-Pieters-op-de-dijk en Zeebrugge)**
  - 2.9.1. Erfgoedcel Brugge
  - 2.9.2. Houten kotter Z580 – Ronny Blomme
  - 2.9.3. Volkskunde West-Vlaanderen
  - 2.9.4. Vlootdagen – Marinebasis Zeebrugge
  - 2.9.5. vzw Archonaut
  - 2.9.6. Pakhuizen Havenkom
  - 2.9.7. Seafront NV

- 2.9.8. Julius en Maurits Sabbekring
- 2.10. Knokke-Heist (Heist, Knokke, Ramskapelle en Westkapelle)**
  - 2.10.1. Museum Sincfala
  - 2.10.2. Kerkfabriek Sint-Antonius-Abt

3. Overzicht wet-, decreet- en regelgeving en financieringsmogelijkheden

- 3.1. Restauratie- en onderhoudspremie voor beschermde monumenten**
- 3.2. Decreet op de bescherming van het varend erfgoed**
- 3.3. Samenwerkingsakkoord maritieme archeologie**
- 3.4. Statuut van het schip en toepassing van de Europese regels inzake (arbeids-)veiligheid, milieu en hygiëne**
- 3.5. Erfgoeddecreet**
- 3.6. Archiefdecreet**
- 3.7. Topstukkendecreet**
- 3.8. Doelstelling II – Kustvisserijgebied**
- 3.9. Interreg III**
- 3.10. Ondersteuning voor toeristische infrastructuur**

4. Ontwerp van beleidskader

- 4.1. Globale aanpak noodzakelijk**
  - 4.1.1. Van opportuniteit naar beleid
  - 4.1.2. in een integrale context
  - 4.1.3. met respect voor diversiteit en eigenheid
  - 4.1.4. op een pro-actieve en duurzame manier
- 4.2. Clustering en netwerking**
  - 4.2.1. Geografische clustering en netwerking
  - 4.2.2. Thematische clustering en netwerking
    - 4.2.2.1. Militair maritiem erfgoed
    - 4.2.2.2. Maritieme archeologie
    - 4.2.2.3. Vuurtoren
    - 4.2.2.4. (Volks-)geloof
    - 4.2.2.5. Musea
    - 4.2.2.6. Folklore
    - 4.2.2.7. Visserijonderwijs
    - 4.2.2.8. Reddingsdienst
    - 4.2.2.9. Maritiem erfgoed in de Kunst
- 4.3. Sensibiliseren en bewustmaken door correct informeren**
- 4.4. Maritiem erfgoed in kaart brengen**
- 4.5. Provincie (mede) als trekker voor nieuwe mogelijkheden en initiatieven**
  - 4.5.1. Monumentenwacht varend erfgoed
  - 4.5.2. Museumhaven Oostende
  - 4.5.3. Financiële ondersteuning ontsluiting
  - 4.5.4. Archiefdepot
- 4.6. Nog enkele andere aandachtspunten**
  - 4.6.1. Replica's: niet beperkt
  - 4.6.2. Onroerend erfgoed en infrastructuur ruimtelijk verankeren
  - 4.6.3. Kwaliteit ontsluiting verbeteren met respect voor individuele verwachtingen

## **1. Inleiding**

### **1.1. Algemeen kader**

De provincie West-Vlaanderen werd de afgelopen jaren steeds meer gesolliciteerd met vragen rond participatie aan of financiële of logistieke ondersteuning van maritiem erfgoedprojecten. In plaats van daar ad hoc op te reageren wil de provincie een beleidskader ontwikkelen dat als referentie kan dienen voor toekomstige participatievragen.

Deze studieopdracht wil op basis van een inventaris van projecten en initiatieven een aantal elementen aanreiken om dat beleidskader te ontwikkelen.

De studieopdracht moet op 6 maanden afgerond zijn. Ze werd op 1 oktober aangevangen en zal op 31 maart voltooid worden.

### **1.2. Eindrapport**

In het eindrapport neemt het overzicht van initiatieven en projecten het meeste plaats in. Het was ook dat deel dat het meest tijdsintensief was om samen te stellen. Het overzicht van wet-, decreet- en regelgeving en financieringsmogelijkheden wil vooral de belangrijkste zaken aanduiden. Belangrijkste onderdeel is ongetwijfeld het ontwerp van beleidskader dat vertrekkend vanuit het maritiem erfgoed zelf op basis van knelpunten, noden en uitdagingen de belangrijkste aandachtspunten en kansen voor een (provinciaal) maritiem erfgoedbeleid wil aangeven.

### **1.3. Geografische afbakening**

De studieopdracht beperkte zich tot de 10 kustgemeenten, met inbegrip van de stad Brugge (en dus niet enkel Zeebrugge), omdat zich hier enkele interessante initiatieven en projecten bevinden of voorbereid worden.

Omdat tijdens het onderzoek al snel duidelijk werd dat deze buitenlandse samenwerking slechts in tweede instantie relevant is en dat er op het vlak van samenwerking en lokale of thematische netwerking in een eerste fase nog heel wat werk te verrichten valt binnen het geografisch onderzoeksgebied van deze studieopdracht, werd in overleg met de opdrachtgever besloten hier aan deze internationale samenwerking slechts zeer beperkt aandacht te besteden.

### **1.4. Thematische afbakening**

Deze studieopdracht gaat uit van een zo integraal mogelijke erfgoedbenadering. Alle aspecten van de erfgoedzorg, zowel onroerende, roerende als immateriële, worden in aanmerking genomen. Dat geeft een zeer uitgebreid thematisch spectrum van allerlei aspecten rond archeologie, volksgeloof, musea, historische vaartuigen, militaire geschiedenis, vissershuisen, vuurtorens, haveninfrastructuur,... Er is geen afbakening in de tijd, maar de facto spreken we vooral over erfgoed dat dateert uit de 19e en vooral de 20e eeuw.

Let wel: het was niet de bedoeling een objecteninventaris van het maritiem erfgoed zelf op te stellen. U vindt hier dus geen overzicht van al dan niet beschermde of beschermingswaardige visserswoningen, vaartuigen, bedehuizen, archeologische relictten,... Dergelijke inventarissen zijn voor sommige plaatsen of voor bepaalde soorten objecten reeds beschikbaar. Tevens wordt ook niet ingegaan op natuurhistorische initiatieven zoals Sealife, tentoonstellingen over flora en fauna,... of op initiatieven waar het maritiem erfgoed als het ware een drager is voor andere activiteiten, zoals Seasens in Oostende, dat, toevallig of niet, op een schip gevestigd is, maar dat inhoudelijk geen aansluiting heeft met het thema.

In het kader van de studieopdracht komen ook vooral de projecten zelf aan bod. Informatiekanalen en ontsluitingsinstrumenten als de kustwebsite, de boegbeeldeninfo of allerhande handige bezoekersgidsen werden weliswaar geraadpleegd, maar worden niet opgenomen in de inventaris. In het ontwerp van beleidskader komen ze eventueel wel aan bod, omdat ze uiteraard een belangrijke meerwaarde kunnen bieden bij het beter bekendmaken van het maritiem erfgoed.

### **1.5. Inventaris van projecten en initiatieven**

VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen vzw heeft sinds de Ontmoetingsdag 'Varend erfgoed' in 2001 stelselmatig werk gemaakt van netwerking tussen maritiem erfgoedverenigingen. Die vele contacten en de kennis van het werkveld dat daar uit groeide, was uiteraard een goede vertrekbasis voor het opmaken van deze inventaris. In principe komen alleen initiatieven die in georganiseerd verband plaatsvinden in aanmerking voor opname in deze inventaris. Hierop werd een uitzondering gemaakt voor persoonlijke initiatieven die op termijn willen doorgroeien naar een vzw of een vereniging met een ander statuut. Wanneer dat relevant was, werden ook enkele gesprekken gevoerd met personen met een bijzondere kennis over een relevant onderdeel van het onderzoek. Uiteraard komen vooral projecten met een permanent karakter aan bod en worden tijdelijke initiatieven enkel besproken als ze relevant zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

Alle in kaart gebrachte projecten en initiatieven werden schriftelijk op de hoogte gebracht van het voornemen van de provincie en werden uitgenodigd voor een gesprek. Alle gesprekken werden, op een enkele uitzondering na, op locatie bij de verenigingen gevoerd, zodat meteen kennis kon worden gemaakt met de werking van de vereniging in de praktijk.

Aan alle colleges van burgemeester en schepenen werd eveneens een brief geschreven waarin het opzet van dit initiatief verduidelijkt werd en waarin om een onderhoud hierover werd gevraagd. In de meeste gevallen vaardigde het college de bevoegde schepenen en/of de bevoegde ambtenaren af (meestal de cultuurbeleidscoördinatoren).

In de loop van het onderzoek werden ongeveer 40 gesprekken gevoerd. Een aantal initiatiefnemers reageerde niet op de herhaalde oproepen of konden ons wegens tijdsgebrek of om een andere reden niet te woord staan. In een aantal andere gevallen (bijvoorbeeld het geval voor de verschillende bedehuizen die verwijzen naar het volksgeloof of voor de maritiem archeologische verenigingen) was het niet mogelijk om alle betrokkenen persoonlijk te ontmoeten. Dat werd opgevangen door met enkele representatieve personen een gesprek te hebben. In de inventaris zelf wordt dat aangegeven.

In ieder geval geeft het bestaande overzicht een voldoende accuraat beeld om synthese te maken en conclusies te trekken.

Van alle besprekingen vindt u een korte weergave in dit rapport. De uitvalsbasis van de verschillende projecten wordt als uitgangspunt genomen voor de rangschikking per kustgemeente. Toch nog even aangeven dat in het ontwerp van beleidskader enkel rekening werd gehouden met de maritieme erfgoedmogelijkheden per locatie die relevant zijn of kunnen worden voor een beleid. Individuele of gegroepeerde objecten die beleidsmatig niet kunnen ingeschakeld worden, komen in het beleidskader dan ook niet aan bod. Wanneer ze in de loop van de gesprekken ter sprake gekomen zijn, worden ze uiteraard wel vermeld.

### **1.6. Overzicht wet-, decreet- en regelgeving en financieringsmogelijkheden**

Bij het overzicht van de wet-, decreet- en regelgeving en van de financieringsmogelijkheden wordt er voor geopteerd om vooral de mogelijkheden, noden, knelpunten, uitdagingen en oplossingen aan te geven, eerder dan te streven naar een uitvoerige beschrijving van alle maatregelen. In een aantal gevallen is het moeilijk de reikwijdte van bepaalde maatregelen op dit ogenblik in te schatten. De aandacht en de ontwikkeling van het regelgevend kader voor het maritiem erfgoed dateren meestal uit een recent verleden en zijn volop in beweging. De impact ervan kan op dit ogenblik niet altijd even goed worden ingeschat. Eén voorbeeld kan dit ongetwijfeld illustreren: de uitvoeringsbesluiten voor het decreet op de bescherming van het varend erfgoed van 29 maart 2002 werden pas op 6 december 2004 gepubliceerd. Voor de concrete invulling en de impact ervan is het nog even wachten op de beleidsbrief van de bevoegde Vlaamse minister Dirk Van Mechelen of eventuele beleidsinitiatieven die de minister zal nemen. Het is nochtans duidelijk dat precies dit decreet op lange termijn een erg belangrijke factor zal zijn in de ontwikkeling van een maritiem erfgoedbeleid.

## **2. Inventaris van projecten en initiatieven**

De bespreking gebeurt per stad of gemeente, van de westkust naar de oostkust. Wanneer tijdens gesprekken met initiatiefnemers andere projecten aan bod kwamen, wordt dat, indien daar relevante conclusies uit te trekken zijn, wel meegenomen in het ontwerp van beleidskader, maar de informatie over het desbetreffende initiatief wordt enkel weergegeven in de weergave van het gesprek met de verantwoordelijken van het desbetreffende project.

### **2.1. De Panne (Adinkerke en De Panne)**

#### *2.1.1. Gemeente De Panne*

*Het gesprek werd gevoerd op 1 december 2004 met Serge Van Damme, schepen van cultuur en met Geert Vanthuyne, cultuurbeleidscoördinator*

Hoewel De Panne een lange maritieme traditie heeft gehad, zijn daar in de praktijk nauwelijks sporen van overgebleven. Het feit dat er in De Panne nooit een haven met aanlegsteigers werd ontwikkeld, heeft daar uiteraard veel mee te maken. Van de huizen van de vroegere vissersgemeenschap is nauwelijks iets bewaard gebleven. Opgravingen toonden aan dat de Kelten in De Panne reeds zoutziederijen ontwikkelden. Uit de Middeleeuwen werden sporen van de vissersgemeenschap opgegraven. Een belangrijk deel van de opgravingen gebeurde al in de periode 1890-1900. Veel van de vondsten bevinden zich in de depots van het Gruuthuuse en van het Jubelparkmuseum. In het Bezoekerscentrum De Nachtegaal (een natuureducatief centrum) worden deze opgravingen even aangereikt, maar in feite is er weinig aandacht voor. Vroeger bestond er op privé-initiatief wel een vissersmuseum, maar dat is ondertussen verdwenen. Het is onduidelijk waar de collectie zich momenteel bevindt en of ze verdeeld werd of niet. De gemeente probeert iets meer dan vroeger aandacht te besteden aan bepaalde aspecten. Zo wordt bijvoorbeeld in het kader van de Erfgoeddag een oproep gelanceerd rond (scheeps)rampen en wordt er informatie verzameld rond de scheepswrakken die voor de De Panse kust liggen. Het voornemen om aan de hand van interviews ook de orale vissersgeschiedenis vast te leggen, werd vooralsnog niet gerealiseerd.

Met het initiatief van de Panneboot P1 bestaan er nauwelijks of geen contacten.

De Panne is de afgelopen jaren wel in het bezit gekomen van twee kunstcollecties die, zeker zijdelings, verband houden met het maritiem erfgoed. In de collectie van Oceanische kunst van Paul Simpelaere is onder andere een belangrijke verzameling (exotische) schelpen opgenomen.

Interessanter in het kader van deze studieopdracht is de overdracht van het atelier (Villa Le Chalutier) en de volledige schilderijen- en grafiekcollectie van en door Louis Van Den Eynde. Deze verzameling (ong. 400 schilderijen en ca. 1000 bladen grafiek) heeft voor ong. 80 % De Panne en de kust als onderwerp. Louis Van Den Eynde maakte nogal wat portretten van vissers (Pé Kloeffe,...) die op zichzelf toch een belangrijke bron zijn.

Adinkerke en de De Panne hebben in beide Wereldoorlogen op een bepaald moment toch wel een belangrijke rol gespeeld. In de Eerste Wereldoorlog omdat het de verblijfplaats was van de koninklijke familie en er van daaruit ook heel wat contacten waren met de regering in Saint-Adresse. Ook de aanwezigheid van het beroemde ziekenhuis L'Océan was een essentieel element. Met uitzondering van enkele gedenkplaten, een militaire begraafplaats, enkele kleine, tijdelijke tentoonstellingen en een uitwisselingsproject via de scholen, is ook van dit patrimonium nauwelijks nog iets bewaard. Het feit dat in de Tweede Wereldoorlog het ganse archief van De Panne werd vernietigd, is daarbij uiteraard een niet te onderschatten factor. Voor de komende jaren staat in samenwerking met het Rode Kruis Vlaanderen en het In Flanders Fields museum wel een grote tentoonstelling over L'Océan op stapel, maar geconcretiseerd werden deze plannen nog niet.

Met Operatie Dynamo was De Panne ook direct betrokken in de Tweede Wereldoorlog. Operatie Dynamo zorgde er in juni 1940, na de Blitzkrieg, voor dat het British Expeditionary Force en de Franse troepen ternauwernood konden worden ontzet. De meeste mensen associëren Operatie Dynamo met Duinkerke, maar vergeten dat er ook vanuit Hondskoote en De Panne werd geëvacueerd. Hiervoor werden niet alleen militaire vaartuigen gebruikt, maar werden ook vissersvaartuigen, sloepen,... ingezet.

Begin van de jaren negentig vond de laatste grote herdenking van Operatie Dynamo plaats. Sinds de jaren zeventig van vorige eeuw is er een herdenkingsmonument op de Esplanade en houden de

Dunkirk Veterans geregeld kleine herdenkingsplechtigheden. Voor het overige zijn er nauwelijks bezoekers aan De Panne die zich van deze fase in de geschiedenis bewust zijn. In de beschikbare toeristische en andere info komt dit overigens nauwelijks aan bod.

De Panne is, mede omwille van het brede strand, de bakermat van de zeilwagensport, een sport waarin de gemeente ook vandaag nog toonaangevend is. De gemeente zelf heeft nog een exemplaar uit de jaren 20 van vorige eeuw en verleende bijvoorbeeld ook haar medewerking aan een boek over 100 jaar zeilwagensport (1998). De ontwikkeling van de zeilwagensport is direct gelieerd met Albert Dumont, degene die ook verantwoordelijk was voor de toeristische ontwikkeling van De Panne (cfr. Dumont-wijk).

### 2.1.2. Panneboot P1 fv

*Het gesprek met Marcel Velghe, voorzitter, vond plaats op 22 november 2004*

De Panneboot of Pannekotter was de typische strandboot van De Panne. Voor de Eerste Wereldoorlog waren er nog 99 boten. Omstreeks 1947-1948 verdween deze kottergetuigde eenmaster uit het strandbeeld. De meeste kotters werden na der Eerste Wereldoorlog geleidelijk aan groter en moesten (noodgedwongen) uitwijken naar de haven van Nieuwpoort.

Op het strand werd hij verplaatst door een wagen met houten wielen. Vanaf 1993 reconstrueerden enkele enthousiastelingen de Panneboot P1. In 2002 drongen grondige herstellingswerken zich op, die werden uitgevoerd, zodat er vanaf 2003 opnieuw mee kon worden gevaren. De basis voor de huidige Panneboot is een polyester sloep die met hout verder werd opgebouwd. Het schip is opgetuigd met katoenen zeilen, maar net zoals dat voor de Nederlandse bruine vloot het geval is, wordt kunststof touw in plaats van henneptouw gebruikt. Momenteel wordt de aankoop van een doorzichtig dekzeil en van een motor voorbereid. De motor is nodig omdat de Panneboot als hij uitvaart door stroming en wind anders niet op eigen kracht kan binnenvaren als dat nodig is.

In de zomermaanden staat het schip op het strand, in de wintermaanden staat het schip opgesteld voor de kerk van De Panne.

De feitelijke vereniging De Panneboot bestaat uit ong. 50 leden. Enkel de leden kunnen mee varen. Iemand die een tochtje met De Panneboot wil maken, moet zich aansluiten bij de vereniging.

In de mate van het mogelijke wordt de Panneboot getoond op allerhande maritieme evenementen. De kostprijs hiervan is soms een struikelblok. Voor vervoer lopen de kosten ongeveer op tot 500 euro.

**Info:** Panneboot P1, Kasteelstraat 47, 8660 De Panne, tel. 058/41.15.94, e-mail: [maurice.velghe@vt4.net](mailto:maurice.velghe@vt4.net), contactpersoon: Maurice Velghe

**Maritieme erfgoedmogelijkheden De Panne**  
*Schilderijen- en grafiekcollections Louis Van Den Eynde*  
*Operatie Dynamo*  
*Panneboot P1*

## 2.2. Koksijde (Koksijde, Oostduinkerke en Wulpen)

### 2.2.1. Gemeente Koksijde

*Het gesprek met cultuurbeleidscoördinator Ann-Sofie Beun en met Willem Lanszweert, conservator van het Nationaal Visserijmuseum vond samen plaats op 29 november 2004. De meeste gemeentelijke initiatieven zijn duidelijk gelieerd met het Nationaal Visserijmuseum, want ook dat is een gemeentelijk initiatief. Omwille van het duidelijke verband met de gemeente werd er geen gesprek gevoerd met de verschillende vertegenwoordigers van de folkloristische initiatieven.*

Oostduinkerke heeft een lange visserstraditie. Het vissersdorp Nieuwe Yde was gelegen tussen Nieuwpoort en Oostduinkerke, op een plaats waar de vaartuigen beschut in een geul konden liggen en droog lagen bij laag water. De vissershaven van Oostduinkerke ontwikkelde zich in Nieuwpoort-Bad (maakte vroeger deel uit van Oostduinkerke), met een maximale vloot van 26 vissersvaartuigen.

De gemeente Koksijde steunt met het Nationaal Visserijmuseum als uitvalsbasis heel wat folkloristische initiatieven die op een of andere manier met de visserij of het vissersgebeuren gelieerd zijn.

Elke vrijdag van het toeristisch seizoen worden er op het binnenplein van het museum visserijfolkloreavonden georganiseerd, waarbij bezoekers onder andere met vissersambachten kennis kunnen maken. Hetzelfde Comité dat deze avonden organiseert, staat ook in voor het Festival van het Volkslied aan Zee (de vrijdag voor 11 juli).

Het laatste weekend van juni vinden de Garnaalfeesten en de Garnaalstoet plaats met een evocatie van de visserij en een centrale rol voor de garnaalvissers te paard.

In Oostduinkerke zijn nog 7 Paardenvissers, die ook nog echt op garnaal vissen. Het garnaalvissen gebeurde tot in 1794 illegaal, in dat jaar werd het gelegaliseerd. In de zomermaanden worden om folkloristische redenen en met steun van de dienst toerisme van de gemeente demonstratieritten georganiseerd. Het garnaalvissen te paard is altijd een bijverdienste en nooit een hoofdberoep geweest.

Naast het garnaalvissen te paard zijn er ook nog twee kruwersverenigingen die met een handschepnet garnalen vangen, nl. De Slepers en De Spanjaardbank. Het kruwen gebeurde vroeger door de vissersvrouwen wanneer de mannen op zee waren.

Het eerste weekend van oktober worden de stormfeesten georganiseerd, met onder andere straattheater met evocaties van de Ijslandvaarders, vissersbedevaarten,...

Er is ook nog de verkiezing van Mieke Garnaal, de muziekgroepen 'Bleksje Treksje' en 'Sinksenbruid' die vissersliederen brengen en de reuzen Stiene (een garnalenkruister) en Kos (een garnalenvisser).

Naast de Martha (beschermde monument 26/06/1998) die in het museum geïntegreerd wordt, heeft de gemeente ook het schip Moed en Vertrouwen (N 788) in eigendom. Dat staat opgesteld bij het binnenrijden van de gemeente vanaf de E40 en wijst als het ware de weg naar het museum.

De gemeente nam recent ook reeds een initiatief om de garnaalvissers als werelderfgoed te laten beschermen. Voorlopig echter zonder resultaat.

Tenslotte zijn er het kapelletje van Sint-Idesbald in de omgeving van de Duinenabdij (beschermde monument sinds 30/10/1985) dat nog altijd een druk bezocht bedevaartsoord is van veel vissers en hun familie en het in de nabijheid van het visserijmuseum aangelegde erepark van verdwenen vissers, dat als het ware de enige materiële houvast biedt voor de vissersgemeenschap.

In de gemeente zijn ook nog een aantal vissershuisjes aanwezig.

Vanuit de gemeente wordt het erfgoed in het algemeen en het maritiem erfgoed in het bijzonder als een beleidsprioriteit beschouwd. Getuige daarvan de aanzienlijke investeringen in het Visserijmuseum (zie 2.2.2)

Op verschillende plaatsen in de gemeente (Noordduinen en Ter Yde) bevinden zich nog enkele typische, voornamelijk 19e-eeuwse vissershuisjes. Eén daarvan is beschermd (Tulpenlaan 46, sinds 12/06/2001). De meeste zijn nog in gebruik als vaste of tijdelijke verblijfplaats. Twee andere

beschermde visserswoningen (Silicostraat 3 en 8) werden zonder toestemming enkele jaren geleden gesloopt.

### 2.2.2. Nationaal Visserijmuseum

*Het gesprek met cultuurbeleidscoördinator Ann-Sofie Beun en met Willem Lanszweert, conservator van het Nationaal Visserijmuseum vond samen plaats op 29 november 2004. De meeste gemeentelijke initiatieven zijn duidelijk gelieerd met het Nationaal Visserijmuseum.*

Het Nationaal Visserijmuseum wordt momenteel volledig vernieuwd. Onder de titel 'Het zeil wordt in de top gezet' (een concept van het bureau M in O) wordt het museum zowel inhoudelijk als qua infrastructuur omgevormd tot een museum met bezoekerscentrum. Het volledige budget voor dit nieuwe concept bedraagt 6.250.000 euro

Het Nationaal Visserijmuseum werd in 1960 gesticht. Hiertoe werd vanaf 1963 een nieuwbouw opgetrokken in de deelgemeente Oostduinkerke op de plaats van de vroegere kerk en het oude kerkhof. In verschillende fases werd het museumcomplex opgebouwd. In 1976 werd het ganse museumcomplex uiteindelijk voltooid met de aanleg van het erepark.

Het nieuwe museumconcept (het nieuwe gebouw met een bebouwde oppervlakte van 26 m. x 26 m., met een kelderverdieping, gelijkvloers en eerste verdieping) neemt de sociaal-historische geschiedenis van de vissers als rode draad. Centraal in de nieuwbouw komt de Martha te liggen, een voormalige garnaalvisser die beschermd is als (onroerend) monument. Tot aan de waterlijn komt het vaartuig in een glaspertij te liggen.

Naast een polyvalente ruimte dat plaats biedt aan ca. 120 personen, komt er een vrij toegankelijk bezoekerscentrum met een tentoonstelling over de hedendaagse visserij, een infobalie (toeristisch informatiekantoor) en digitale apparatuur met info over de Schelde- en de zeevisserij en met een overzicht van de belangrijkste bezienswaardigheden. Als educatieve ruimte voor de kinderen (bv. netten knopen,...) wordt ingericht in een scheepsjongenatelier.

In het museaal verhaal, dat start in het vissershuisje, maakt de bezoeker eerst kennis met de leefomstandigheden van de vissers in de jaren twintig van de vorige eeuw. De bezoeker wordt nadien als het ware naar het strand geleid en kan er kennismaken met de strandvisserij (te paard, te voet en met vast opgestelde netten) onder meer aan de hand van verhalen van de krouwster en de paardenvisser. Nadien wordt het verhaal van het volksgeloof, de devotie en het bijgeloof verteld. In een ander museumgedeelte wordt de geschiedenis van de visserij verteld. De geschiedenis van de familie Legein laat de bezoeker kennis maken met de sociaal-historische geschiedenis. Het technisch gedeelte van dit museumverhaal start met een bezoek aan een scheepstimmerwerf waar onder andere een jolletje op ware grootte in opbouw zal staan. Nadien wordt in zee gedoken in het gedeelte over 'Het Rijk van Neptunus'. De visserijmethoden (allerlei netten) worden gekoppeld aan de vissoorten (in twee grote Noordzeeaquaria) die gevangen worden. De belangrijkste vaartuigtypes komen dan weer aan bod in de verzameling van 55 scheepsmodellen (allemaal op schaal 1/30).

Het bezoek eindigt met de ambachtelijke visverwerking, het roken en inleggen van haring en sprot en met een operatorstand van de Maritieme diensten van Oostende..

Het museumverhaal wordt sterk gediversifieerd. Via verschillende insteken kunnen verscheidene bezoekerscategorieën aangesproken worden wat moet zorgen voor een beleving op maat.

Eerst en vooral zijn er de vlugge bezoekers, de typische toeristen die een alternatief zoeken bij slecht weer, en een snel museumbezoek kunnen brengen met mooie beelden en teksten zonder teksten. De geïnteresseerde bezoeker kan het museum bezoeken via een audiogids en het bekijken van de monitors.

In het museum wordt voor bepaalde aspecten ook doorverwezen naar andere initiatieven. Voor de Ijslandvaart wordt bijvoorbeeld doorverwezen naar de Amandine.

Bezoekers kunnen nadien terecht in de museumshop of kunnen gerechten proeven in het Estaminet De Paardevisser.

De voormalige Oude Pastorie in de nabijheid van het museum wordt opgenomen in het museumconcept en zal dienst doen als bibliotheek en documentatiecentrum, waardoor ook vorsers in het museum terechtkunnen. Via een uitgebreide website over vissersvaartuigen in Vlaanderen wordt het ruime publiek geïnformeerd.

Er zijn geen voornemens om varend erfgoed te verwerven, maar wel wil het museum zijn medewerking verlenen aan het ontsluiten ervan.

Met het nieuwe museum wordt op 50-60.000 bezoekers per jaar gerekend.

In de tweede helft van 2006 zal het museum officieel worden ingehuldigd. Voorlopig werken er 8 personeelsleden, maar dat aantal zal na de opening verhoogd worden.

Het museum is vooralsnog niet erkend. Na de opening zal er een aanvraag voor erkenning worden ingediend.

In de schoot van het museum zijn er twee verenigingen gegroeid.

De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum vzw zetten zich in voor het verwerven van nieuwe stukken voor de museumverzamelingen en voor het bekendmaken van het museum door onder meer de organisatie van activiteiten. Zij publiceren een driemaandelijks mededelingenblad.

De objecten die de vrienden verwerven, worden automatisch eigendom van het museum, maar wel met de verplichting dat ze daar altijd bewaard blijven. Ze kunnen enkel met toestemming van de vereniging vervreemd worden. De vereniging verwierf bijvoorbeeld een uitgebreide kunstcollectie.

De modelbouwclub De Dissel is verantwoordelijk voor de bouw van de scheepsmodellen en stelt bijvoorbeeld ook bouwplannen ter beschikking van andere geïnteresseerden.

**Info:** Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 5, 8670 Oostduinkerke, tel. 058/51.24.68, contactpersoon: Willem Lanszweert.

Dagelijks open van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Van 1 september tot 30 juni gesloten op maandag.

Vanaf 1 september 2004 wordt het museum volledig heringericht. Het wordt voor het publiek gesloten tot 2006.

**Info:** vzw De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke, Pastoor Schmitzstraat 5, 8670 Oostduinkerke, contactpersoon: André Cavyn.

#### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Koksijde**

Nationaal Visserijmuseum met bibliotheek en documentatiecentrum

Garnaalvissers te paard

Levende vissersfolklore

Kapel Sint-Idesbald en Erepark vissers

Vissershuisjes

### **2.3. Nieuwpoort (Nieuwpoort, Ramskapelle en Sint-Joris)**

#### *2.3.1. Stad Nieuwpoort*

*Het gesprek met Patrice Van Laethem, cultuurfunctionaris vond plaats op 16 februari 2005.*

Vanuit de bekommernis voor het behoud van de actuele visserij heeft de stad Nieuwpoort vooral aan dat aspect aandacht besteed. Op dit ogenblik wordt getracht aan de hand van colloquia en andere initiatieven antwoord te bieden aan de huidige uitdagingen voor de visserij en worden nieuwe mogelijkheden verkend.

De vuurtoren van Nieuwpoort is misschien wel de meest bekende van de kust, maar is niet toegankelijk. Binnen de stad zijn plannen om een aantal projecten te realiseren rond de Krommenhoek waar de resten van de oude 'vierboete' zich bevinden en ook voor de Ganzenpoot, het sluizencomplex dat in de Eerste Wereldoorlog een essentiële rol speelde bij de onderwaterzetting van de Ijzervlakte. Deze plannen bevinden zich nog in een conceptfase en zijn voorlopig nog onvoldoende concreet.

Ook aan de ontwikkeling van een verhalen- en beeldenbank en een publicatie (fotoboek) over visserij wordt gedacht.

#### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Nieuwpoort**

*Vissershaven*

*Vuurtoren en oude vuurtoren*

*Noordzee Archeologisch Team Aquarius*

*Ganzenpootcomplex*

## **2.4. Middelkerke (Leffinge, Lombardsijde, Mannekensvere, Middelkerke, Schore, Sint-Pieterskapelle, Slijpe, Westende en Wilskerke)**

### *2.4.1. Gemeente Middelkerke*

*Het gesprek met Marc Constant vond plaats op 7 december 2004. Op 10 december vond er nog een gesprek plaats met Mieke Renders, sectorfunctionaris erfgoedbeheer en met Jean-Marie Barra van de Heemkring Graningate.*

In het kader van de Erfgoeddag 2005 (thema Gevaar) worden er twee initiatieven uitgewerkt rond het thema gevaar van de zee. Enerzijds komt er een tentoonstelling over de Middelkerkse reddingsdienst, de oudste van ons land. Vanaf 1877 werd een zgn. badendienst, een reddingsdienst georganiseerd. Vanaf 1888 werd het een gemeentelijk initiatief. Verspreid over verschillende collecties (meestal particuliere) zijn er allerlei objecten zoals boeien, reddingsvesten,... en zelfs een reddingssloep bewaard. Met uitzondering van een artikel in het plaatselijk heemkundig tijdschrift ontbreekt hierover elke informatie en is het een aspect waar elk globaal overzicht van ontbreekt.

Anderzijds komt er in Lombardsijde een tentoonstelling over devotie en vissersdevotie met de kerk als centraal punt. Indien mogelijk wordt ook nog een eredienst voor de verdronken vissers georganiseerd.

De Onze-Lieve-Vrouwekerk van Lombardsijde ademt een bijzondere sfeer en is onlosmakelijk verbonden met de behouden vaart van de vissers. Eén van de altaren is gewijd aan Onze-Lieve-Vrouw Ster der Zee en de verschillende glasramen verhalen allerlei wonderbaarlijke reddingen op zee. De kerk bezit een rijke collectie 15e en 16e-eeuwse zilveren ex-voto's. Op het kerkhof rond de kerk zijn ook nog graven van vissers bewaard. Op de foto's die zijn aangebracht, is duidelijk te merken dat het om vissers gaat, maar de graven onderscheiden zich niet van andere graven. Bijzonder symboliek lijkt niet meteen te zijn gebruikt.

### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Middelkerke**

*Geschiedenis van de reddingsdienst*

*Onze-Lieve-Vrouwekerk van Lombardsijde met omvangrijke kunstcollectie*

## 2.5. Oostende (Mariakerke, Oostende, Stene en Zandvoorde)

### 2.5.1. Stad Oostende

*Het gesprek met Martine Meire, cultuurbeleidscoördinator en met Johan Verstreken, schepen van cultuur (partim aanwezig) vond plaats op 31 januari 2005.*

De zorg voor en ontsluiting van het maritiem erfgoed is ingeschreven in het cultuurbeleidsplan van de stad Oostende. Voorlopig is het echter één van de aspecten die te weinig (kunnen) worden opgevolgd. In de stad Oostende zijn heel wat partners die op een of andere manier met het thema bezig zijn en het is moeilijk om voor de nodige afstemming en afspraken te zorgen.

Een aantal stedelijke initiatieven hebben ook een link met het maritiem erfgoed. Zo opent kortelings het Ensorhuis opnieuw haar deuren voor het publiek.

Vanuit de cultuurdienst wordt vooral in het kader van tijdelijke projecten aandacht besteed aan het maritiem erfgoed. De activiteiten rond het beleg van Oostende, de op stapel staande overzichtstentoonstelling over de Oostende-Doverlijn,... worden uitgewerkt en indien mogelijk wordt gezorgd voor een blijvend resultaat in de vorm van een fiets- of wandeltocht, panelen, een publicatie.

Vanuit de stad worden ook allerhande educatieve projecten opgevolgd. Zo verzorgt Horizon Educatief bijvoorbeeld in het Zeehuis (Duin en Zee) een beleefruimte voor kinderen waarbij thema's als vuurtorens, vissersverhalen,... aan bod komen.

### 2.5.2. Kapucijnenkerk Oostende

*Het gesprek met de rector van de Kapucijnenkerk, E.H. Frans Sonnevillie, vond plaats op 19 november 2004.*

De Kapucijnen volgen de regel van Franciscus. In 1604 tijdens het beleg van Oostende gaven meegereisde Kapucijnen de laatste zalving. In 1615 komen de eerste Kapucijnen naar Oostende om er te zorgen voor het zieleheil van de arme vissersbevolking.

Op grond, ter beschikking gesteld door de Aartshertogen Aelbrecht en Isabella, wordt gestart met de bouw van een kerk en klooster. De eertse beuk van de kerk wordt in 1618 gebouwd. Aan de buitenkant van het complex wordt onder andere een devotiekapel ingericht ter ere van de HH. Nikolaas van Mira en Sint-Antonius van Padua. Dit kapelletje wordt al snel een toevluchtsoord voor de vissersfamilies. Vooral de Sint-Antoniusverering wordt belangrijk. Niet verwonderlijk overigens want Sint-Antonius van Padua is een beschermheilige van de vissers. Antonius was een Augustijnernonnik afkomstig uit Portugal. Tijdens een bezoek aan Marokko werd hij ziek, maar hij genas.

Tijdens de terugreis verging het schip in een storm, maar Antonius werd gered omdat hij aanspoelde. Meteen voldoende reden om als beschermheilige voor een behouden vaart te fungeren. Wanneer in 1644 een tweede beuk wordt gebouwd, wordt het Sint-Antonius-altaar omwille van de toenemende devotie in de kerk gebracht.

Als dank voor een behouden thuiskomst om precies om die behouden vaart af te dwingen, werden votiefmodellen geschonken, vaak exacte kopieën van het schip waarvoor bescherming werd gevraagd.

In de Kapucijnenkerk bevinden zich verschillende votiefschepen. Het oudste is een model van een schip dat in opdracht van de Oostendse compagnie vaarde en dateert uit 1783. Wanneer het behouden terugkeert van de maiden trip naar West-Indië wordt dit model geschonken. Verschillende andere scheepsmodellen, een glasraam en een votiefschilderij verwijzen voorts naar de verering van Sint-Antonius.

### 2.5.3. *Maritieme Site Oostende* vzw

De vzw Maritieme Site Oostende, een opleidingscentrum voor scheepsbouw en scheepsherstelling, werd in 1997 opgericht door drie Oostendse verenigingen. De bedoeling van het project is langdurig werklozen en laaggeschoolden naar de reguliere (sociale) werkgelegenheid toe te leiden. Als eerste project werd gekozen voor de restauratie van de Amandine, één van de laatst overgebleven IJslandvaarders. Dit project werd gerealiseerd op de oude werf van Segers aan de Slipwaykaai in Oostende. In het najaar van 2000 werd de Amandine verder afgewerkt als interactief museum. Sinds 30 maart 2001 is het schip toegankelijk als museum. De exploitatie en het onderhoud gebeuren door de vzw Maritieme Site Oostende. Het schip wordt autonoom uitgebaat en mag op jaarbasis rekenen op ong. 40-45.000 bezoekers. De jaarlijkse kost voor onderhoud, personeel en de noodzakelijke investeringen bedraagt 100.000 euro per jaar.

De Amandine zelf werd door de Heemkring De Plate aangekocht en aan de stad Oostende geschonken. Op haar beurt trof de stad een regeling met MSO.

Behalve aan de Amandine werd ook gewerkt aan de Crangon, een houten garnaalvisser waarmee maximaal 12 personen op zee garanalen kunnen vissen., en aan de voormalige Vlaanderen XVII, een steekhoppezuiger. Op dit ogenblik staan enkele nieuwe projecten op het programma: de bouw van een replica van het laatste typisch Oostendse zeilvissersvaartuig, de Oostendse Tweemastsloep (origineel daterend uit het einde van de 19e eeuw. en het project rond de Paster Pype.

De kosten voor de restauratie van de Paster Pype worden geraamd op ong. 1 miljoen euro. Wanneer het schip als varend erfgoed beschermd zou kunnen worden, zou de financiering kunnen verzorgd worden in combinatie met opleidingsmiddelen voor langdurig werklozen (o.a. ESF-middelen, samenwerking met VDAB,...). Bijvoorbeeld het Provinciaal Maritiem Instituut is vragende partij om het schip als opleidingsschip te gebruiken. De Paster Pype werd in 1946 gebouwd en zou omdat hij langer dan 24 m. is na restauratie meer dan 14 personen kunnen meenemen als het als een Multi Purpose zeeschip wordt gecatalogeerd. De restauratie kan volgens MSO plaatsvinden met respect voor de authenticiteit, maar kan er toch voor zorgen dat aan de meest moderne eisen in functie van de veiligheid wordt voldaan (met de scheepvaartinspectie zijn daarover reeds de nodige afspraken gemaakt). In functie van het toekomstige restauratieproject werden er voor ong. 137.500 euro instandhoudingswerken en asbestverwijdering uitgevoerd.

De Oostendse Tweemastsloep (een schip voor maximaal 9 personen) is momenteel in de afwerkingsfase. MSO wil dat het schip ook werkelijk gebruikt wordt, bijvoorbeeld doordat het gecharterd wordt voor groepen. MSO wil uitdrukkelijk dat deze chartervaart op een professionele manier wordt georganiseerd en bereidt momenteel de oprichting van de cbva Oostende Sailing Vessels voor, waarbij klassiek gebouwde replica's of schepen voor de chartervaart zullen worden aangeboden.

Binnen de cbva zijn naast MSO ook de vzw Ijsslander (Cragnon), Oostende, en Willy Versluys actief. Er wordt naar gestreefd om ook andere replica's binnen de cbva onder te brengen (Rupel, Barge,...). Om charters te kunnen organiseren, werd al een vergunning voor een licentie als reisagent aangevraagd en gekregen.

De nieuwe vennootschap wil zich ook toeleggen op het bouwen van schepen volgens de klassieke, eind 19e-eeuwse methode. Hierbij worden geen toegiften gedaan aan de klassieke technieken. Het schip wordt bijvoorbeeld gekalfaat met hennep en pek.

De Oostendse Tweemastsloep wordt als casco het standaardschip voor verdere realisaties. Momenteel wordt aan een tweede schip gebouwd dat zal gebruikt worden voor alternatieve (ecologische visvangst), een project dat met Europese steun wordt gerealiseerd.

MSO is een sterk uitgebouwde vereniging, waar niet minder dan 39 personen actief zijn onder verschillende statuten: 4 medewerkers zijn in vast dienstverband, er zijn 11 cursisten, mensen in WEP+-statuut (ingezet voor de Amandine) en Activa-banen. Deze laatste zullen in de cbva tewerkgesteld worden.

Tot nu toe werden 160 cursisten opgeleid. Daarvan zijn er 85 aan de slag gegaan als scheepsschilder of scheepshersteller, wat een bijzonder goed resultaat is voor deze werkgroep.

Op dit ogenblik bestaan er plannen om de werf in te richten als Visitor Centre (Interreg III B), waarbij Vlaamse en buitenlandse werven met elkaar verbonden zullen worden door middel van een

webcamsysteem. Ook in functie van de charterverhuur kan dit bezoekerscentrum diensten bewijzen. De kostprijs wordt geschat op 1 miljoen euro.

Onderdeel van het visitor centre zou ook een afdeling rond het maritiem erfgoed in de oorlog kunnen zijn. Op de werf is er onder meer een bunker bewaard gebleven waarin dit nu reeds gedeeltelijk ingericht is.

**Info:** vzw *Maritieme Site Oostende*, Slipwaykaai 4, 8400 Oostende, tel.: 059/32.32.89, fax: 059/32.55.83, e-mail: [mso-anolf@pi.be](mailto:mso-anolf@pi.be), contactpersoon: André Nolf.

#### 2.5.4. Visserijfeesten

*Het gesprek met Willy Versluys, initiatiefnemer van de Visserijfeesten en vertegenwoordiger van de vzw Oostendse Visserijfeesten, vond plaats op 10 november 2004. Willy Versluys is ook nog bij heel wat andere initiatieven betrokken (onder ander het gebruik van de Cragnon, een vroeger vissersvaartuig). Ook daarvan vindt u in dit onderdeel de schriftelijke weergave. Het feit dat er in 2005 om financiële redenen geen nieuwe editie van de visserijfeesten komt, werd ondertussen bevestigd. Er wordt getracht om onder het thema 'Jeugd en Visserij' in 2006 wel een lustrumeditie te organiseren.*

De Cragnon is één van de vier laatst overblijvende houten garnalvissers in Vlaanderen. Het schip werd in 1966 op de werf De Graeve in Zeebrugge gebouwd. Willy Versluys heeft de Cragnon sinds 14 jaar in het bezit. Sinds 5 jaar heeft het schip geen vislicentie meer. Het ministerie van Landbouw voorziet een speciaal statuut met speciale vlaggenbrief, waardoor, zelfs met passagiers aan boord, toch nog op garnalen kan worden gevestigd binnen de kustwateren, mits jaarlijkse keuring. Er kunnen 16 mensen aan boord waarvan maximaal 12 passagiers.

In functie daarvan werden kleine aanpassingen gedaan zoals het aanbrengen van een reling, of het vervangen van het klimrek door een trap en werd geïnvesteerd in allerlei reddingsmateriaal. Aan de authenticiteit werd niet geraakt zodat de Cragnon volgens de eigenaar in aanmerking moet komen om als varende erfgoed erkend te worden. Wanneer dat zou gebeuren zal het schip overgedragen worden aan een organisatie. Nu reeds is er een vzw die instaat voor de boekingen,...

De kostprijs voor het varen blijft al met al zeer hoog, ook omdat er veel voorschriften en reglementen zijn waarna men zich moet schikken.

De Visserijfeesten werden in 2000 voor het eerst georganiseerd. De visserijfeesten willen een mengeling zijn van kennismaken met de sector (opleiding, schepen,...) en van een familiegebeuren. De visserij blijft steeds het uitgangspunt voor het organiseren van de feesten. De meeste sponsors zijn bijvoorbeeld gelieerd met de sector.

Het succes (15-20.000 bezoekers) valt vooral te verklaren door de aantrekkingskracht van de locatie. De feesten vinden immers in de nabijheid van de haven en van het visserijdok plaats.

Het budget van de visserijfeesten bedraagt ong. 300.000 euro. De manifestatie is volledig gratis

Het budget rond krijgen wordt steeds moeilijker, in die mate zelfs dat de organisatie van de lustrumeditie onzeker is.

Met de organisatie van de Visserijfeesten wordt ook duidelijk dat het gebied van de Oosteroever een belangrijke toeristische attractiepool kan worden. Uiteraard moet dit planmatig mee ingepast worden.

Een probleem waarmee de maritieme erfgoedsector op dit ogenblik mee wordt geconfronteerd, is het ontbreken van een vereniging of instelling die mee helpt de archieven te bewaren. Heel wat vroegere bedrijfsleiders, reders, vissers of andere particulieren bezitten omvangrijke archief- en documentatieverzamelingen. Velen zijn bereid hun verzameling permanent of in bruikleen af te staan, maar bij gebrek aan centraal initiatief weet men niet waar terecht. Een aantal archieven zijn op deze manier na overlijden reeds vernield.

### 2.5.5. Domein Raversijde

*Het gesprek met Glen Gevaert vond plaats op 23 november 2004.*

Het provinciaal domein Raversijde is in feite een verzameling van 3 musea. De Atlantikwall (kustverdediging Eerste en Tweede Wereldoorlog), het Memoriaal van Prins Karel (in het voormalige buitenverblijf van Leopold II) en Walraversijde 1465, de reconstructie van het vissersdorp.

De Atlantikwall is een uniek overblijfsel van de kustverdediging uit de Eerste en de Tweede Wereldoorlog. Vooral de versterkingen uit de Eerste Wereldoorlog zijn uniek, omdat de kuststrook tussen Raversijde en de Nederlandse grens de enige was met dit soort versterking. In ons land zijn ook uit de Tweede Wereldoorlog relatief weinig relictten van de kustverdediging overgebleven. De meeste werden na de oorlog ontmanteld of opgeblazen. Ook in vergelijking met bijvoorbeeld Frankrijk is de hier bewaarde batterij uitzonderlijk goed bewaard, omdat bijvoorbeeld ook de verbindingsgangen bewaard zijn gebleven. Ook de inrichting geeft uiteraard een belangrijke meerwaarde omdat enkel originele zaken worden getoond.

Walraversijde 1465 is de wetenschappelijk verantwoorde reconstructie van een verdwenen vissersdorp, dat op basis van archeologische opgravingen uitvoerig gedocumenteerd werd. De opgravingen leerden dat Walraversijde in de eerste plaats een vissersgemeenschap was waar ook internationale handel, strandjuten en piraterij aan bod kwam.

De aanwezigheid van Walraversijde 1465 en het feit dat het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) verantwoordelijk was voor de uitvoering van de opgraving, maakte dat dit de ideale locatie was om de Cel Maritieme en Fluviatiele Archeologie van het VIOE te huisvesten. De cel wil een meld- en contactpunt zijn voor allerlei archeologische informatie. De cel wil vooral de wetenschappelijke info verzamelen en ervoor zorgen dat de vondsten gedocumenteerd worden. Omdat de cel gebruik kan maken van de accommodatie van domein Raversijde kunnen de belangrijkste vondsten van amateur-duikers getoond worden, wat op termijn uiteraard als een katalysator moet gaan werken. Dit wordt gekoppeld aan lezingen, workshops,...

Domein Raversijde heeft een personeelsbestand van 14 VTE: 2 personen op kaderniveau, 2 administratieve medewerkers en 10 technische personeelsleden die onder andere instaan voor het toezicht.

De verschillende musea zijn gedurende 7,5 maanden geopend.

Jaarlijks wordt het Museum Atlantikwall bezocht door 50.000 bezoekers (ongeveer evenveel bezoeken het WOI-gedeelte als het WOII-gedeelte). Naast de doorsnee toerist, zijn er heel wat gerichte bezoekers, vooral Duitsers. Opvallend is ook dat er heel wat terugkeerbezoeken zijn.

Het Memoriaal van Prins Karel (geopend in 1992) mag rekenen op 20.000 bezoekers en wordt meestal in combinatie met Atlantikwall bezocht. Opvallend is dat hier in verhouding iets meer Franstalige bezoekers zijn.

Ook domein Walraversijde (geopend in 2000) wordt jaarlijks door ongeveer 20.000 bezoekers bezocht.

Hierbij zijn heel wat groepsbezoeken. Enkel voor het Memoriaal is er weinig schoolbezoek.

Het uitgangspunt blijft om op jaarbasis 100.000 bezoekers te krijgen voor de 3 musea.

In de mate van het mogelijke worden er tijdelijke tentoonstellingen georganiseerd die uiteraard steeds verband houden met de basiscollectie van het domein. In 2005 komt er bijvoorbeeld een tijdelijke tentoonstelling rond de geschiedenis vanaf het jaar 1400 en in het Memoriaal een tentoonstelling rond de geschiedenis van het domein vanaf 1900 tot nu.

De grote aantrekkingskracht bestaat erin dat enkel originele zaken (die worden aangekocht) en waarheidsgetrouwe constructies worden getoond (Walraversijde werd bijvoorbeeld opgebouwd met de originele teruggevonden bakstenen).

Walraversijde is voorstander van samenwerking met andere initiatieven en musea die wat inhoud betreft aansluiten bij de eigen onderwerpen (bijv. Ter Duinen en Ename). Deze samenwerking is echter niet altijd evident omdat soms tijd, middelen, wil,... ontbreken.

### 2.5.6. Mercator vzw

*Het gesprek met Marcel Van den Bossche en Herman Craeybeckx vond plaats op 30 november 2004.*

De Mercator is ongetwijfeld het meest bekende schip van ons land: het heeft een lange traditie als opleidingsschip, als schip voor wetenschappelijke expedities of als het schip dat het stoffelijk overschot van Pater Damiaan terugbracht.

In 1960 werd Mercator uit de vaart genomen, maar onmiddellijk werd beslist dat het schip niet verkocht mocht worden en voor de toekomst moest bewaard blijven. Op initiatief van de regering en in opdracht van minister Segers werd de vzw Mercator opgericht die moest zorgen voor de bewaring en de openstelling van het schip. Daarom werd aan boord een tentoonstelling ingericht. Sinds 1961 staat het schip onder de Hoge Bescherming van de Koning en werd het afhankelijk van de Belgische staat (sinds de regionalisering is dat het Vlaamse gewest).

De Belgische staats stelde het schip ter beschikking van de vzw en zorgde bijvoorbeeld voor personeel om de machines te onderhouden.

Vanaf 1961 lag het schip op het Vlaams Hoofd aan de Antwerpse Linkeroever. Omwille van financiële problemen werd het drie jaar later (in 1964) met hulp van de overheid en in het kader van 1000 jaar Oostende naar daar overgebracht. Vanaf 1965 werd Oostende de definitieve thuishaven.

Gedurende bijna dertig jaar kende Mercator een grote volkstoeloop: er waren weinig of geen andere attracties in de buurt, er was weinig onderhoud nodig, zodat grote reserves konden worden opgebouwd.

In 1993 kwam er een kentering: in functie van deelname aan Sail '93 in Antwerpen waren er belangrijke investeringen nodig. Die werden betaald door de vzw. Het zorgde er wel voor dat Mercator voor het eerst sinds jaren terug onder zeil kwam en dat er steeds meer belangstelling kwam om opnieuw te gaan varen.

Op het ogenblik van de overdracht van de federale naar de Vlaamse overheid (afdeling Vloot) werd Mercator als monument beschermd (sinds 1996). Pas in 1999 kwam er een nieuwe overeenkomst (een bruikleen, hoewel erfpacht was aangevraagd) tussen het gewest en de vzw, waardoor de vzw een dubbele restauratiepremie kon aanvragen. De restauratiewerken vonden vanaf 2000 (droogdok en herstel reddingsboten) plaats en konden rekenen op een subsidie van 80 %. Het eigen aandeel, de onvoorziene werken en de prefinancieringskosten (18.000 euro intresten op 4 jaar tijd) maakten het voor de vzw een zware financiële dobber.

Daar kwam nog bij dat in de periode 2001-2003 Mercator door allerlei omgevings- en andere infrastructuurwerken zeer moeilijk bereikbaar was. Het bezoekersaantal daalde van 135.000 vroeger over 115.000 in 2000 tot 60.000 in de daaropvolgende jaren.

De vzw was zich al langer bewust van deze kentering en stelde dan ook snel vast dat ze niet langer kon overleven op basis van de ticketing (bezoekersprijs: 3,50 euro voor volwassenen (incl. audiogids), 2,75 euro voor groepen, 1,75 euro voor kinderen en 1,50 euro voor scholen. Daarom werd reeds geruime tijd gewerkt aan een voorstel om van Mercator het vlaggenschip voor Vlaanderen te maken en er als het ware een varende ambassadeur voor de economische belangen van de Vlaamse havens van te maken.

De Belangrijkste uitdaging op korte termijn bestaat er dan ook in om Mercator opnieuw varend te krijgen. Via een restauratiepremie werden de zeilen en rondhouten hersteld. Het aandeel van 20% werd door de afdeling Vloot betaald.

In functie van het opnieuw varend maken, zijn er momenteel onderhandelingen met de scheepvaartinspectie aan de gang. Om een bewijs van deugdelijkheid en een zeebrief te krijgen, zijn er op dit ogenblik alleen investeringen ten bedrage van 425.000 euro nodig. Nadien moeten elk jaar nog bijkomende werken worden uitgevoerd.

Omdat de financiële middelen voorlopig ontbreken, kan ook niet ingegaan worden op vragen zoals die van Rouen waar Mercator met betaling van alle onkosten naartoe kan voor een evenement dat 10 miljoen bezoekers telt.

Mercator werd reeds in de jaren '90 op basis van de toen bestaande mogelijkheden voor onroerende monumenten. Dat heeft voor heel wat investeringen gezorgd, maar stelde de vzw tegelijkertijd voor ernstige financiële problemen. De recente verandering van het restauratiepremiebesluit zorgt ervoor dat de vzw in principe niet in aanmerking kan komen voor een

premie, laat staan voor een bijzondere premie. In tegenstelling tot de bepalingen van het besluit is Mercator geen eigenaar of erfpachthouder maar bruiklenner. Ook het feit dat het schip in feite eigendom is van een andere afdeling van het Vlaamse gewest zorgt voor de nodige problemen. Een eventuele verandering van statuut naar een bescherming als varend erfgoed kan dit probleem voorlopig niet echt oplossen.

Bijkomend hebben enkele studies uitgewezen dat er ernstige investeringen nodig zijn om het schip terug onder vlag te kunnen brengen. De bescherming had oorspronkelijk betrekking op de ligplaats Oostende, maar werd ondertussen ook uitgebreid naar Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Brussel.

Tot nu toe investeerde de vzw meer dan 1.250.000 euro eigen middelen in het onderhoud van Mercator. Exploitatiekosten zijn daar niet bij gerekend. Wanneer Mercator wil varen, moet een verzekeringspremie van 15.000 euro betaald worden. Alleen al de sleepkosten van de ligplaats tot aan de sluis bedragen 12.500 euro. Mercator is door de stad Oostende vrijgesteld van het betalen van belastingen en van liggelden en krijgt ook gratis stroom.

Opnieuw dienen zich heel wat nieuwe kosten aan, want hoewel de buitenkant mooi oogt, zijn er intern heel wat werken (bv. spanten) die moeten uitgevoerd worden. Dat komt onder meer omdat tot nu toe alleen werken werden uitgevoerd in functie van het drijvend houden in het dok, maar niet in functie van het varen.

Op dit ogenblik worden de investeringen om het schip zeewaardig te maken geschat op 7 miljoen euro. Het vast onderhoud en de bemanning zullen nadien op jaarbasis 1 miljoen euro kosten.

Op het ogenblik van het gesprek met vertegenwoordigers van vzw Mercator overwoog de vereniging de boeken neer te leggen in februari 2005 wanneer er geen structurele oplossing gevonden werd. Een nieuw contact in de loop van de maand maart leerde dat de Vlaamse overheid een overbruggingskrediet beloofde tot eind 2005 in afwachting van een structurele oplossing.

**Info:** vzw Mercator, Doggeweg 59, 1930 Zaventem, tel. 02/720.01.39, e-mail: os.mercator@belgacom.net, contactpersoon Marcel Vanden Bosch.

*De Mercator, afgemeerd in de jachthaven van Oostende, kan alle dagen bezocht worden van 1 april tot 30 september. Buiten deze periode is het schip ook toegankelijk op zaterdag-, zon- en feestdagen en tijdens schoolvakanties. Groepen kunnen op aanvraag ook op andere momenten een bezoek brengen (reservatie: 059/70.56.54).*

#### 2.5.7. Cel Maritieme en Fluviale Archeologie van het VIOE

*Het gesprek met Marnix Pieters, Liesbeth Schiettecatte en Inge Zeebroeck van de Cel Maritieme en Fluviale Archeologie van het Vlaams Instituut van het Onroerend Erfgoed vond plaats op 7 december 2004. Tijdens het gesprek kwam het samenwerkingsakkoord voor het maritiem erfgoed in de Noordzee tussen federaal minister Johan Vande Lanotte en Vlaams minister Dirk Van Mechelen uitgebreid aan bod. Voor een bespreking van dit samenwerkingsakkoord wordt verwezen naar de bespreking van het wet-, decreet- en regelgevend kader.*

*Op 17 maart 2005 was er ook nog een gesprek met Nathalie Balcaen van de Hydrografische dienst. De interessante informatie over de werking van de hydrografische dienst en de samenwerkingsmogelijkheden worden in het rapport verwerkt, maar niet afzonderlijk besproken.*

De Cel voor Maritieme Archeologie (3 archeologen en 5 arbeiders) werd pas recent opgericht binnen het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed en wil in eerste instantie een aanspreekpunt zijn voor alle betrokkenen: professionelen, duikers, geïnteresseerden,...

Uiteraard wordt de term maritieme archeologie ruim geïnterpreteerd gaande van vissersnederzettingen tot wrakken in zee. In functie van dit onderzoek werd vooral ingegaan op het aspect van de maritieme archeologie.

Tot voor kort was er heel wat onduidelijkheid over de bevoegdheid over archeologie in de Noordzee en over wie die archeologische belangen kon behartigen.

Op 5 oktober 2004 werd een samenwerkingsakkoord goedgekeurd tussen federaal minister Vande Lanotte (o.a. bevoegd voor de Noordzee) en Vlaams minister Van Mechelen (onder andere bevoegd voor archeologie), waardoor afspraken werden gemaakt die een toekomstig behoud mogelijk moeten maken.

Basis voor dit toekomstig beleid wordt een nog op te stellen databank die waardevolle maritiem archeologische relictten moet aanduiden zodat behoudsmaatregelen kunnen worden genomen.

Om het opstellen van de databank mogelijk te maken, moet actief geprospecteerd worden in de Noordzee. Op dit ogenblik worden onder andere scheepswrakken wel in kaart gebracht door de hydrografische dienst, maar er wordt niet systematisch gezocht naar bijvoorbeeld wrakken en de wrakken zelf blijven voorlopig in de meeste gevallen wetenschappelijk ongedocumenteerd.

De Cel wil zoveel mogelijk contacten opbouwen met duikers en verenigingen omdat zij over onschatbare info beschikken over vindplaatsen, vondstomstandigheden,... Het is er de cel enkel om te doen om zoveel mogelijk relevante wetenschappelijke info te verzamelen. In functie daarvan neemt de Cel deel aan allerlei evenementen en organiseert ze activiteiten voor duikers en andere geïnteresseerden. Op die manier kan stilaan een vertrouwensband tussen de verschillende partijen ontstaan.

In de toekomst zullen zaken als de eigendomstoestand, maatregelen voorbehoud,... verder geregeld moeten worden.

Wetenschappelijk onderzoek van maritiem archeologische voorwerpen vragen een grote expertise en grote financiële inspanningen. Het voorbeeld van de Doelse Kogge toont ook aan dat conservatie van geborgen wrakken een haast onbetaalbare zaak is en opnieuw heel wat deskundigheid vraagt. Daarom volgt de cel de evoluties in het buitenland op het vlak van conservatietechnieken op de voet.

In functie van de financieringsproblematiek worden de mogelijkheden van de oprichting van een archeologiefonds voor de Noordzee op de voet.

#### *2.5.8. Fort Napoleon*

*Het gesprek met Michel Seeger, verantwoordelijke van Erfgoed Vlaanderen voor Fort Napoleon, vond plaats op 10 februari 2005.*

Fort Napoleon is een unieke getuige van de Napoleontische kustverdediging. Het Fort werd enkele jaren geleden gerestaureerd en slaagt er, mede dankzij een kwalitatief tentoonstellingsaanbod, in om jaarlijks vele tienduizenden bezoekers aan te trekken.

In het kader van de inrichtingsplannen voor de Oosteroever was Erfgoed Vlaanderen vragende partij om het glacis van het Fort te herstellen en om de batterijen Hondius en Halve Maan, die in de nabijheid van het Fort gelegen zijn, mee op te nemen in de ontsluitingsvisie.

#### *2.5.9. Oostende voor Anker*

*Ondanks verschillende pogingen kon geen gesprek georganiseerd worden met een vertegenwoordiger van de vzw Oostende voor Anker. Het initiatief wordt daarom aan de hand van het programma voor 2005 besproken.*

Van 26-29 mei 2005 wordt ondertussen de vijfde editie van Oostende voor Anker georganiseerd. Oostende voor Anker is het belangrijkste evenement inzake maritiem erfgoed in ons land. Bezoekers kunnen, meestal kosteloos, een ganse vloot van historische schepen bezoeken en hebben de keuze aan een waaier van activiteiten (tentoonstellingen, infobeurs,...).

Elk jaar worden die uitgewerkt rond een gastland: in 2005 s Frankrijk het gastland en wordt de nadruk gelegd op Napoleon, met een centrale rol voor het Fort Napoleon.

In 2004 bezochten 250000 bezoekers Oostende voor Anker.

**Info:** *Oostende voor Anker vzw, Laurierstraat 3, 8400 Oostende, tel.: 0486-72 90 73, e-mail: h.rubbens@pi.be, www.oostendevooranker.be*

### *2.5.10. Heemkring De Plate*

*Het gesprek met Freddy Hubrechtsen vond plaats op 10 februari 2005.*

Heemkring De Plate ontstond in 1954 toen naar aanleiding van een lezing over het beleg van Oostende heel wat mensen (opnieuw) interesse kregen in de lokale geschiedenis. In 1959 werd de vereniging vzw en vanaf 1963 werd met medewerking van de stad Oostende een museum ingericht dat ressorteert onder de conservator van de stedelijke musea en dat zaken uit de stedelijke collectie en de verzameling van de Heemkring toont.

Tijdens het bestaan is het museum 7 keer van plaats veranderd, maar sinds 2002 heeft het een vaste stek in het voormalige Koninklijk Paleis, de zomerresidentie van Leopold I en II.

Het museum dat als enige gebruik kan maken van deze nieuwe locatie telt 5000-6000 bezoekers hoewel buiten de schoolvakanties alleen op zaterdag open is.

De openstelling gebeurt uitsluitend met vrijwilligers. In ruil voor de openstelling betaalt de stad (naast de infrastructuur en de gebruiksgoederen) een jaarlijkse toelage van ongeveer 6000 euro per jaar.

De Heemkring telt ongeveer 500 leden en verzorgt onder andere een tijdschrift. Zowel in de (getoonde) collectie als in het tijdschrift neemt het maritiem erfgoed een prominente plaats in.

#### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Oostende**

*Mercator*

*Amandine*

*Oostende voor Anker*

*Kapucijnenkerk en Onze-Lieve-Vrouw-ter-Duinen Mariakerke*

*Oosteroever (Museumhaven?)*

*Fort Napoleon*

*Maritieme Site Oostende*

*Vuurtorenwijk*

*Visserijfeesten*

*Slipway*

*...*

*Provinciaal domein Raversijde*

*Atlantikwall*

*Walraversijde*

*Ensorhuis en -collectie*

*De Plate*

## **2.6. Bredene (Bredene)**

### *2.6.1. Tomas Termote*

*Het gesprek met Tomas Termote vond plaats op 23 december 2004. Tomas Termote is een professioneel opgeleid maritiem archeoloog. Wegens zijn nauwe betrokkenheid bij verschillende maritiem erfgoedverenigingen en bij duikerorganisaties werd het gesprek met hem gebruikt als representatieve leidraad voor het op papier stellen van het standpunt van de vele verenigingen met uitvalsbasis in gans Vlaanderen.*

Op dit ogenblik is er onvoldoende zicht op het aantal wrakken, hun aard en waarde, die zich in de Noordzee bevinden. De informatie is dispaaraat beschikbaar, maar moet gegroepeerd worden. Ook moet de info op basis van wetenschappelijk onderzoek worden uitgebreid. Maar ook dat onderzoek kost veel geld. Er moet toch gerekend worden op een dagprijs van 2000-2500 euro.

Deze grondige inventarisatie (duur van zo'n project wellicht 10 jaar) is een eerste stap in het beschermen van een aantal plaatsen. Die bescherming moet idealiter gediversifieerd worden, met wrakken waar niet meer mag gedoken worden, maar ook zeker met voldoende interessante wrakken waar, eventueel onder bepaalde voorwaarden, wel mag gedoken worden.

Ook moet pro-actief worden nagedacht over de manier waarop gereageerd wordt wanneer een wrak geborgen wordt. Eens de beslissing genomen, wordt dit werk op zeer korte termijn uitgevoerd en is het zaak het geborgen schip zo goed mogelijk wetenschappelijk te documenteren.

### *2.6.2. Gemeente Bredene*

*Het overleg met Hubert Schmitt van de Toeristische Dienst vond plaats op 29 maart 2005.*

Belangrijkste maritiem erfgoedobject in Bredene is ongetwijfeld de visserskapel O.-L.-Vrouw ter Duinen die dateert uit de 18e eeuw en misschien wel de belangrijkste bedevaartplaats van de Vlaamse vissers is. Dat uit zich in de vele ex-voto's, foto's, namen,... met reminiscenties daaraan. Elk jaar op de derde zondag van mei wordt een bedevaart gehouden.

Omwille van de duidelijke link tussen Bredene en de Oostendse oosteroever (vroeger overigens Bredens grondgebied) organiseert de toeristische dienst verschillende rondleidingen in dit gebied. Onder de noemer visserslatijn werd ook een wandeling over het vissersleven uitgewerkt.

### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Bredene**

*Visserskapel O.-L.-Vrouw ter Duinen*

*Relatie met Oostendse oosteroever*

## **2.7. De Haan (De Haan, Klemskerke, Vlissegem en Wenduine)**

### *2.7.1. Gemeentebestuur*

*Het gesprek met Dennis Bauwens, cultuurbeleidscoördinator, Christiane Knudde, diensthoofd toerisme en feestelijkheden en Wilfried Saelens, bibliothecaris vond plaats op 23 februari 2005.*

Het maritiem erfgoed in de gemeente situeert zich vooral in de deelgemeente Wenduine. Op Sinksenmaandag wordt daar immers de Zeewijding georganiseerd, waar onder andere een aantal voorwerpen worden megedragen uit het kunstpatrimonium van de H. Kruiskerk. In eerste instantie is er het Mirakelkruis zelf, maar er zijn ook de miniatuurbootjes Sint-Jan en San Pedro en de vissersbanier.

Ook op het vlak van de folklore zijn er nog verschillende maritieme verwijzingen. Reuzen, garnaalfeesten,...

### **Maritieme erfgoedmogelijkheden De Haan**

*H. Kruiskerk en kunstschaten*

*Folklore en geloof*

## **2.8. Blankenberge (Blankenberge en Uitkerke)**

### *2.8.1. Stad Blankenberge*

*Het gesprek met C. Verburgh, schepen van cultuur, Alain Mengé, milieuambtenaar en Kristof Van Mierop, diensthoofd cultuur vond plaats op 17 december 2004.*

De stad Blankenberge is ingestapt in het Interregproject rond maritiem erfgoed. In een eerste fase werden allerlei ideeën en suggesties geopperd, maar uiteindelijk werden 3 projecten ingediend, met name de bouw van een halve visserboot trekpleister/podium in de jachthaven, de bouw van een Loods in de haven waar ruimte is voor het bouwen of restaureren van oude schepen en de restauratie van een houten garnaalboot uit 1942 die eigendom is van de stad. Daarnaast worden ook een aantal badkarren gebouwd die als 'landmarks' op verschillende plaatsen in Blankenberge, waaronder de jachthaven zullen geplaatst worden.

Deze vier projecten werden in totaal geraamd op 906.800 euro, waarvan 453.000 euro via Interreg gefinancierd wordt.

Deze projecten moeten op korte termijn gerealiseerd worden. Het dossier is ondertussen opgestart. De stad beschikt verspreid over verschillende locaties en diensten over allerlei historisch maritiem voorwerpen (o.a. modellen, roeisloepen,...), maar de samenstelling van deze 'collectie' gebeurde niet op een gestructureerde manier. Er wordt een Werkgroep Maritiem Erfgoed opgestart om dit naar de toekomst toe te coördineren.

Verder ondersteunt de stad de projecten van De Scute met een jaarlijkse toelage.

### *2.8.2. De Scute vzw*

*Het gesprek met Danny Bossier, Frank Panesi en andere medewerkers van De Scute vond plaats op 21 november 2004.*

Vzw De Scute is uitsluitend een vrijwilligersorganisatie met ong. 50 leden. Ongeveer 20 van hen zijn al dan niet sporadisch actief binnen de vereniging. De meest actieve kern, afkomstig uit het ganse land, werkt elke week verder aan de bouw van een loodskotter. De werken worden tijdens de week voorbereid en worden voortgezet in functie van de financiële mogelijkheden.

Het eerste project, de bouw van een Blankenbergse schuit, is ondertussen 5 jaar afgerond en de nood aan een grondige herstellingsbeurt dringt zich op. Dat is uiteraard een typisch fenomeen voor alle houten schepen. Na vijf jaar is er nood aan grondige herstelling en na 15 jaar moet alles bijna volledig vernieuwd worden. De Scute is een maritiem ambassadeur van de stad Blankenberge, maar omdat het een open schip is, is men afhankelijk van het weer om uit te varen.

Het nieuwe project, de bouw van een Loodskotter, zal 200-250.000 euro kosten. Het is de bedoeling om met de Loodskotter een mooi schip te bouwen dat de vereniging kan vertegenwoordigen in het buitenland. De Loodskotter is een gesloten schip. In principe zal aan alle veiligheidsvoorschriften worden voldaan zodat met 12 personen op zee kan worden gegaan.

Bij het bouwen van de schepen worden de vrijwilligers bijgestaan door de vroegere professionele bouwers die, waar nodig, advies geven. De vereniging krijgt als sponsoring ook veel zaken in natura.

De Scute vervoert jaarlijks honderden passagiers. Bijna elk (vaar)weekend gaat ze de zee op met scholen, met de kinderen van het zeepreventorium, met sponsors,...

Er worden verschillende vaarpakketten aangeboden gaande van een kennismaking met de zee over teambuildingsinitiatieven voor bedrijven tot tochten naar Oostende of Zeebrugge.

De Scute probeert eveneens aan zoveel mogelijk evenementen deel te nemen. Dat is boeiend en zorgt voor promotie, maar daar staat tegenover dat hier meestal geen enkele onkostenvergoeding tegenover staat.

De Scute-werf op zich is een permanente attractie. Veel bezoekers, intentionele en toevallige, komen op de werf om uitleg te vragen. Op termijn zouden de initiatiefnemers zich graag

inschakelen in maritiem erfgoedinitiatieven van de stad. In Blankenberge is er nood aan infrastructuur voor (water)toerisme. Volgens de mensen van De Scute is er ook nood aan een werf waar bijvoorbeeld ook particulieren terecht kunnen.

Tijdens het gesprek werd dieper ingegaan op het voornemen van de stad om als toeristisch project het gebied waarin de huidige werf gelegen is te ontsluiten door het nabouwen van een klassiek vissersdorp waarin de werf een prominente plaats zou krijgen. Dat project zou met Europese middelen worden gerealiseerd. Tijdens het gesprek met vertegenwoordigers van de stad Blankenberge bleek evenwel dat dit project ooit een optie was, maar voorlopig niet weerhouden is.

**Info:** vzw De Scute, p/a Daniel Bossier, Zeedijk 9 A4, 8380 Zeebrugge, tel.: 0475/67.18.95, fax: 050/54.57.62, contactpersoon: Daniel Bossier

Varen met de Sint-Pieter kan voor 400 euro (groepen tot 12 personen) of voor 700 euro (bedrijven). Ook de werf van vzw De Scute (Oude Wenduinssteenweg in Blankenberge) kan bezocht worden.

### 2.8.3. Zeegenootschap fv

Het gesprek met Henri De Meere, Adelin Lambert en Rik Billauw vond plaats op 15 maart 2005.

Het Zeegenootschap richtte vanaf september 1994 in de tot dan verwaarloosde leefruimtes van de torenwachter in de vuurtoren van Blankenberge een museum van de zee in. Het museum belicht op een sympathieke, beetje chaotische manier alle aspecten die verband houden met de zee: flora en fauna, navigatie, allerlei maritieme voorwerpen,...

Vooraf zorgt de vereniging ervoor dat de vuurtoren van Blankenberge de enige van ons land is die op geregelde tijdstippen bezocht kan worden.

Het Zeegenootschap ontvangt op jaarbasis heel wat schoolklassen die hun zeeklas combineren met een bezoek aan de vuurtoren, onder meer tijdens de Week van de Zee.

**Info:** Het Zeegenootschap, Zeedijk 1, 8370 Blankenberge, tel: 050/43.56.00 of 059/32.34.74, e-mail: zeegenootschap@pandora.be, <http://users.Pandora.be/zeegenootschap> met onder andere wegwijzer, contactpersoon: Adelin Lambert (0475/29.88.65) of Henri De Meere. De Vuurtoren is gewoonlijk open woensdag, zaterdag en zondag van 15 tot 18 uur en op afspraak. Groepen graag enkel op afspraak.

### Maritieme erfgoedmogelijkheden Blankenberge

De Scute vzw (Loodskotter, Sint-Pieter)

Vuurtoren

Scheepsloods

Vissershuisjes

Garnaalboot en ander stedelijk patrimonium

## **2.9. Brugge (Assebroek, Brugge, Dudzele, Koolkerke, Lissewege, Sint-Andries, Sint-Kruis, Sint-Michiels, Sint-Pieters-op-de-dijk en Zeebrugge)**

*Tijdens alle gesprekken met (stedelijke) Brugse vertegenwoordigers kwam het nog op te richten maritiem museum ter sprake. Om de informatie hieromtrent zo correct mogelijk weer te geven, wordt hierover enkel uitgebreid verslag gedaan in het gesprek met Hubert De Witte.*

### **2.9.1. Erfgoedcel Brugge**

*Het gesprek met Bram Ghyoot van de Erfgoedcel Brugge vond plaats op 19 november 2004. Nadien vond er ook nog een gesprek plaats met Steven Slos, de cultuurbeleidscoördinator van de stad Brugge. Tijdens dit gesprek kwamen in grote mate dezelfde onderwerpen aan bod dan tijdens het gesprek met Bram Ghyoot. Alleen werd nog expliciet verwezen naar Onze-Lieve-Vrouw ter Potterie als belangrijke getuige van het (volks)geloof. Beide gesprekken worden hier dan ook tegelijkertijd samengevat.*

Tot nu toe was de Erfgoedcel vooral betrokken bij de organisatie van activiteiten in de binnenstad, waar er uiteraard minder binding bestaat met het maritiem erfgoed.

In augustus 2004 was er in samenwerking met vzw Tapis Plein wel het evenement Transit Zeebrugge, waarbij een inzamelactie voor cultureel erfgoed plaatsvond. Foto's (ca. 600) kwamen terecht in de beeldbank, de orale getuigenissen krijgen een plaats in de Verhalenbank. Het aantal objecten dat werd ingezameld bleef beperkt.

Uit dit evenement konden in ieder geval 4 onderdelen gedistilleerd worden: de visserij, de haven, het toerisme en het vroegere leven in Zeebrugge.

Op basis van deze ervaring wordt een vervolgtraject voorbereid waarbij vrijwilligers orale getuigenissen gaan noteren die verband houden met de visserij en met het functioneren van de Oude Vismijn. De uiteindelijke bedoeling is alvast dat deze informatie ontsloten wordt via een erfgoedwandeling met de visserij als thema en Seafront als startplaats.

### **2.9.2. Houten kotter Z580 - Ronny Blomme**

*Het gesprek met Ronny Blomme vond plaats op 29 november 2004. Momenteel is dit nog een particulier initiatief, maar de initiatiefnemer zoekt medestanders om zich in een vzw te verenigen. Daardoor is het als het ware een typevoorbeeld van heel wat particuliere projecten en is het dan ook relevant om in dit onderzoek te incorporeren.*

Ronny Blomme kocht enkele jaren geleden de laatste houten kotter van de Zeebrugse visserij. De Z580 werd in 1963 (op basis van een model dat al sinds de jaren '40 in de vaart was) gebouwd op de scheepswerven De Graeve in Zeebrugge. Het schip bevindt zich voor 90 % nog in originele staat en is 22 m. lang, 5,60 m. breed en weegt ong. 70 ton. Tot in 2000 werd met het schip nog gevist, maar dan werd het gedurende twee jaar niet meer onderhouden. Net zoals zoveel andere Zeebrugse kotters was ook de Z580 in Engelse handen (veel schepen werden omwille van de licentie in functie van de quota opgekocht). Het schip, dat voor 340.000 F. werd gekocht bevindt zich nog in vrij authentieke staat: machinekamer, slaapruijnte en keuken zijn nog volledig origineel. Douche en toilet zijn niet aan boord.

Het is de bedoeling om nadien terug met mensen op zee te gaan met het schip, niet om te vissen, want dat is gezien de bestaande veiligheidsnormen hiervoor onmogelijk, maar wel om bijvoorbeeld de vistechnieken te tonen en informatie te geven over het knopen, netten breien,...

Ronny Blomme zoekt reeds enige tijd naar andere geïnteresseerden om voor de restauratie van het schip een vzw op te richten.

### 2.9.3. Volkskunde West-Vlaanderen

*Het gesprek met Roger Jansoone, Danny Van Loock en Antoon Naert van Volkskunde West-Vlaanderen (Antoon Naert vertegenwoordigde Volkskunde Vlaanderen) vond plaats op 22 november 2004. De maatschappelijke zetel van de vereniging is in Assebroek gevestigd, vandaar dat het gesprek hier wordt weergegeven. Aangezien het hier duidelijk om een transversale thematische invalshoek gaat, zal de informatie nadien vooral op dat niveau worden gebruikt en werd er geen rekening mee gehouden bij het voorstellen van de Brugse maritiem erfgoedmogelijkheden.*

In 2004 organiseerde Volkskunde West-Vlaanderen haar jaarlijkse studiedag rond het thema 'Zeevisserij en maritieme volkskunde'. Voorafgaand aan deze studiedag werd het jaarboek van de vereniging onder de titel 'Op de vismarkt ben ik geboren' aan dit thema gewijd. Het boek geeft een uitgebreid overzicht van de verschillende aspecten van de maritieme volkskunde: zeemannsliederen, geloof en bijgeloof, schilderijen, sociaal-historische geschiedenis,... Volkskunde West-Vlaanderen hoopt dat het boek, waarvan 1200 exemplaren werden gedrukt, mag bijdragen tot de toenemende aandacht voor het maritiem erfgoed en wil zich daar mee voor inzetten.

De vereniging denkt daarbij bijvoorbeeld aan een leerproject voor de lagere en middelbare school dat de informatie in het boek als uitgangspunt neemt.

### 2.9.4. Vlootdagen - Marinebasis Zeebrugge

*Het gesprek met Hubert Rubens was voorzien op 1 december 2004. In extremis diende het gesprek plaats te vinden met Peter De Bree.*

De Marinebasis in Zeebrugge vormt jaarlijks (in juli) het kader voor de Marinedagen, een gratis evenement waar 55.000 bezoekers op afkomen. In 2005 nemen de Defensiedagen voor één jaar de plaats in van de Merinedagen. Aan de Defensiedagen nemen alle legercomponenten deel.

Tijdens de Marinedagen zijn er elk jaar ongeveer 15-20 schepen die voor het publiek toegankelijk zijn. Naast schepen van de Belgische Marine, zijn er ook heel wat buitenlandse schepen. Hun aantal, het land van herkomst en de types hangen af van hun land van herkomst. Aanvragen gebeuren via de ambassade; zij vaardigen meestal schepen af die ongeveer in de buurt zijn in deze periode.

Het aantal schepen bij de Marine is de afgelopen jaren stelselmatig afgenomen tot 17, waarvan er 9 (2 fregatten, 6 mijnenjagers en 1 bevoorradingsschip) nog daadwerkelijk voor militaire acties worden ingezet. Verschillende schepen werden in een recent verleden voor de schrootprijs verkocht. Het heeft er wel voor gezorgd dat het een gans deel van dit militair maritiem verleden als het ware ongedocumenteerd verdwijnt.

De Marinebasis wordt op jaarbasis door 400-500 groepen (oudgedienden, culturele verenigingen, scholen,...) bezocht. De begeleiding gebeurt door mensen van de Marine zelf. Het standaardprogramma bevat onder andere een film over het leven aan boord, bezoek aan de scheepsloods en scheepslift en, indien mogelijk, een bezoek aan boord aan één van de schepen. Combinatiebezoeken met Seafront zijn mogelijk. Alle bezoeken aan de Marinebasis zijn gratis.

Voor sommige groepen worden ook bezoeken op maat uitgewerkt: studenten verpleegkunde bezoeken bijvoorbeeld het hyperbarcentrum.

In de Marinebasis is een officiële erezaal met afgedankt materiaal ingericht: uniformen, ankers, torpedo's, meet- en communicatieapparatuur,... zijn hier opengesteld voor het publiek.

### 2.9.5. vzw Archonaut

*Het gesprek met Philippe Perneel van vzw Archonaut vond plaats op 2 december 2004.*

Archonaut werd in 2000 opgericht en kreeg in juli 2000 het vzw-statuuut. De eerste cursisten kwamen op 13 november van datzelfde jaar in opleiding.

Archonaut heeft twee hoofddoelstellingen: enerzijds het organiseren van opleidingsprojecten in het kader van de restauratie van historische schepen voor kansgroepen en anderzijds het verwerven, behouden, herstellen en ontsluiten van maritiem erfgoed. Archonaut beschikt dan ook zelf over een vrij uitgebreide botencollectie.

Op termijn wil Archonaut graag een archief- en documentatieverzameling uitwerken (plannen, orale geschiedenis, living history,...), maar voorlopig kan dit project nog niet gerealiseerd worden bij gebrek aan mankracht, tijd en middelen.

De vereniging onderscheidt zich van andere organisaties omdat zij alleen historische schepen restaureren. Er wordt bijvoorbeeld niet gewerkt aan het bouwen van replica's,... Er wordt gewerkt aan het eigen botenpatrimonium. In principe worden voor derden geen werken uitgevoerd omdat men bewust de bestaande werven geen concurrentie wil aandoen. Kwaliteitsbewaking en permanente evaluatie worden hoog in het vaandel gevoerd.

Archonaut werkt met een omkadering van 1,5 persoon

Op korte termijn wordt gestart met avondcursussen voor liefhebbers, zodat mensen die zelf op een kwalitatieve manier aan hun eigen schip aan de slag willen, een degelijke opleiding kunnen krijgen. Voorlopig wordt uitgegaan van modules van 8 avonden waaraan maximaal 8 personen kunnen deelnemen.

Recent werd sterk geïnvesteerd in de huidige werkplaatsen om zich in regel te stellen met de sociale en de veiligheidswetgeving. Archonaut is er zich van bewust dat de huidige locatie, hoewel voorlopig zeer geschikt, wellicht niet de meest ideale is. Daarom wordt ook gekeken of aansluiting kan worden gevonden met het eventuele project van erfgoeddepot en maritiem museum in de 18e-eeuwse pakhuizen in de havenkom.

**Info:** vzw Archonaut, Pathoekeweg 34, 8000 Brugge, tel. 0473/76.11.68 of 0473/52.26.57, fax 050/45.70.16, e-mail: [perneel.desmyter@pi.be](mailto:perneel.desmyter@pi.be), url: [www.archonaut.be](http://www.archonaut.be), contactpersoon: Philippe Perneel, coördinator.

### 2.9.6. Pakhuizen Havenkom

*Het gesprek met Hubert De Witte over de Pakhuizen in de Havenkom als eventuele locatie voor een museum(depota) vond plaats op 23 december 2004.*

De Brugse Stedelijke Musea zitten verspreid over 15 locaties. Er is een duidelijke structuur met 1 directie en 4 museumgroepen met een conservator. Op de verschillende van deze museumlocaties wordt vanuit een bepaalde symboolwaarde het gebouw inhoudelijk ingevuld.

Hoewel Brugge uiteraard ook een rijk maritiem verleden heeft uit diverse periodes, is er voorlopig geen plaats waar deze maritieme invalshoek het uitgangspunt vormt voor een museale invulling. Verschillende voorwerpen zitten verspreid over de diverse musea en andere collecties.

De Pakhuizen aan de Handelskom in Brugge zijn omwille van hun unieke ligging en duidelijke link met de maritieme geschiedenis van de stad een uitgelezen mogelijkheid om een aantal plannen concreet te realiseren. In eerste instantie kan het grootste deel van de pakhuizen de nood lenigen aan geschikte depotruimte. In een tweede fase behoort ook een maritiem museum tot de mogelijkheden waarin bijvoorbeeld aandacht kan worden besteed aan de vroegst gekende sporen (het zgn. Romeinse schip van Brugge, het handelsverleden van Brugge, de verzanding van het Zwin, de uitbouw van de haven van Zeebrugge, de raid met de Vindictive,...). Ook de integratie van een project als Archonaut in de site is zeker niet uitgesloten.

Op dit ogenblik zijn onderhandelingen aan de gang met de eigenaar van het pand, de firma Genicor, om de mogelijkheden van het sluiten van een erfpachtovereenkomst na te gaan.

In ieder geval lijkt het project, hoewel in conceptfase, heel wat concrete en kwalitatieve mogelijkheden te bieden. Ook MBZ is bij de ontwikkeling van dit concept een partner, vooral i.v.m. de recente havengeschiedenis en de toekomst van de haven.

#### **2.9.7. Seafront NV**

*Het gesprek met Sofie Pieters vond plaats op 23 februari 2005.*

Seafront NV is een privé-initiatief ontstaan onder impuls van het havenbestuur dat een herbestemming zocht en vond voor de oude vismijn (in erfpacht van de stad Brugge voor een periode van 99 jaar). Vanaf 1997 wordt een maritiem themapark uitgebouwd waarvan de Russische duikboot en het Lichtschip Westhinder de bekendste uithangborden zijn.

Jaarlijks bezoeken 65.000 mensen (individuele bezoekers en groepen) het maritiem themapark dat tracht een gediversifieerd aanbod uit te werken en waar verschillende maritiem(e) (erfgoed)onderwerpen aan bod komen.

Seafront wordt gerund door een team van 5 VTE-medewerkers en tracht een gediversifieerd aanbod aan de verschillende bezoekers aan te bieden.

**Info:** Seafront Zeebrugge, Vismijnstraat 7, 8380 Zeebrugge, tel.: 050-55 14 15, fax: 050-55 04 13, e-mail: info@seafront.be, www.seafront.be. Seafront is hant het jaar open van 10 tot 18 uur, in juli en augustus van 10 tot 19 uur. Gesloten met kerstmis en nieuwjaar.

#### **2.9.8. Julius en Maurits Sabbekring**

*Het gesprek met Albert Claeys en andere medewerkers had plaats op 15 maart 2005.*

De Sabbe-kring beschikt over een uitgebreide archief- en documentatieverzameling inzake maritiem erfgoed. Gegroeid vanuit een particuliere collectie slaagt de vereniging erin heel wat interessante zaken bijeen te brengen. De verzameling maakte tot in een recent verleden deel uit van het provinciaal archief, maar is recent op zoek moeten gaan naar een nieuwe locatie omdat geen akkoord kon worden gevonden over de bruikleenovereenkomst. Het grootste deel van de verzameling wordt nu (tijdelijk) in het Liberaal Archief in Gent bewaard, andere delen bevinden zich bij bestuurders van de kring.

#### **Maritieme erfgoedmogelijkheden Brugge**

*Pakhuizen Havenkom*

*Archonaut*

*Sabbe-kring*

*Onze-Lieve-Vrouw-ter Potterie*

*Seafront*

*Marinebasis*

*Raid op Zeebrugge*

*Oude Haven*

*Verhalenbank*

*Laag licht*

## 2.10. Knokke-Heist (Heist, Knokke, Ramskapelle en Westkapelle)

### 2.10.1. Museum Sincfala

*Het gesprek met afgevaardigd bestuurder Fons Theerens vond plaats op 10 december 2004*

Het Museum Sincfala is georganiseerd als vzw met een sterke gemeentelijke participatie. De gemeente zorgt voor het personeel, de gebouwen en de inkomsten van het museum. De vzw heeft ook eigen medewerkers die in het kader van Activa-banen (vroegere DAC) aan de slag zijn.

In het museum zijn een halftijds conservator, een voltijds coördinator, twee halftijdse administratieve medewerkers en 2 voltijdse technische personeelsleden in dienst.

Jaarlijks komen er ongeveer 7000 bezoekers. Het beschikbare jaarbudget (zonder personeelskosten) bedraagt 40.000 euro.

Museum Sincfala is voorlopig niet erkend in het kader van het museumdecreet, maar een aanvraag in die zin in de loop van 2005 wordt overwogen.

In 2000 werd het museum grondig gerenoveerd en opnieuw ingericht met het vissersleven en het vissersgeloof als belangrijkste thema.

In de volgende jaren (een proces dat ook nu nog aan de gang is) wordt het museum verder ingericht met het 'Verhaal van de Zwinstreek' als rode draad. Het unieke landschap van de Zwinstreek en de evolutie ervan wordt benadrukt en in beeld gebracht. Naast museum fungeert deze plaats dan ook als bezoekerscentrum.

Afhankelijk van de financiële mogelijkheden worden de opstellingen aangepast en gemoderniseerd. Mogelijkheden voor doorverwijzing naar andere projecten werden tot nu toe nog niet optimaal benut. In het museum is heel wat aandacht besteed aan het (bij)geloof van de vissers, maar een reële verwijzing naar de visserskapel van Heist ontbreekt.

Sincfala beschikt ook over een vrij uitgebreid documentatiecentrum.

In de tuin van het museum ligt de O32, de laatste houten garnaalschuit. Het schip is niet beschermd, maar kon dankzij hulp van Archonaut en MSO toch hersteld worden.

In Heist bevindt zich ook het Hoog Licht, de oudst nog bewaarde vuurtoren van ons land. De vuurtoren werd recent gerestaureerd en wordt beheerd door de vzw Natuur omdat hij in een beschermd natuurlandschap gelegen is. De ontsluiting van dit gebouw ligt niet voor de hand, omdat de vuurtoren slechts voor 2-3 personen tegelijk toegankelijk is.

Op het vlak van het militair erfgoed beschikt Knokke-Heist nog over verschillende restanten uit de Spaanse periode en uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog. Er zijn plannen om met een aantal daarvan binnen een termijn van 2-3 jaar iets te doen in functie van visibiliteit en ontsluiting, maar concreet zijn die plannen nog niet.

Ook wordt (uit)gekeken naar samenwerking met Natuurreservaat Het Zwin, met de nieuwe initiatieven in Brugge en naar Nederlandse initiatieven.

**Info:** Museum Sincfala, Pannenstraat 140, 8300 Knokke-Heist, e-mail: [sincfala@knokke-heist.be](mailto:sincfala@knokke-heist.be), [www.sincfala.be](http://www.sincfala.be), contactpersoon: Rudy Vanhalewyn. Het museum Sincfala is dagelijks open van 10 tot 12 uur en van 14 tot 17.30 uur. Het is gesloten op 1 en 2 januari, op 25 en 26 december en op alle woensdagen tussen 12 november en 31 maart, tijdens schoolvakanties.

### 2.10.2. Kerkfabriek Sint-Antonius-Abt

*Het gesprek met pastoor A. Van De Sompele vond plaats op 14 februari 2005. Ook de aalmoezenier Dirk Demaeght participeerde aan het gesprek zodat meteen een zicht kon gekregen worden op allerlei aspecten van het (volks)geloof en bijgeloof van de vissers.*

Concrete aanleiding voor het gesprek was de concrete verwijzing naar het maritiem erfgoed in de Sint-Antonius-Abtkerk en de visserskapel van Heist. De huidige kapel, ontworpen door de Béthune is een mooi voorbeeld van maritiem erfgoed dat zonder veel aanduiding sterk genoeg is op zichzelf om aan alle bezoekers gevoelsmatig te laten ontdekken waarover het gaat.

In ieder geval kan onder andere in de kapel vastgesteld worden dat het geloof in al zijn aspecten nog sterk leeft. Ter illustratie daarvan bijvoorbeeld de verschillende zeewijdingen en speciale vissersmissen die druk bezocht worden.

De gegevens over het (volks)geloof komen ook in het ontwerp van beleidskader uitgebreid aan bod.

**Maritieme erfgoedmogelijkheden Knokke-Heist**

*Visserkapel en Sint-Antoniuserk Heist*

*Museum Sincfala*

*Vuurtoren (Hoog Licht)*

*Folklore*

### **3. Overzicht wet-, decreet- en regelgeving en financieringsmogelijkheden**

In dit deel wordt een overzicht gegeven van wet-, decreet- en regelgeving en van eventuele financieringsmogelijkheden. Het is niet de bedoeling om een exhaustief overzicht te geven van alle mogelijkheden. Wel worden het relevante juridisch kader voor het maritiem erfgoed en de belangrijkste financieringsmogelijkheden kort besproken. Er wordt daarbij vooral ingegaan op bijvoorbeeld de omvang van de premie en wie in aanmerking komt en veel minder op de te volgen procedure en de te vervullen formaliteiten.

Er wordt bewust niet ingegaan op financieringsmogelijkheden op provinciaal of lokaal niveau, omdat dat in het kader van deze studieopdracht niet alleen te ver zou leiden, maar ook specifiek op maat van elk project zou moeten worden geschreven. In dit verband wordt graag verwezen naar de Erfgoedwijzer, een overzicht van wet-, decreet- en regelgeving, en financierings- en ondersteuningsmogelijkheden zelfs tot op lokaal niveau, die VCM momenteel voorbereidt en later dit jaar op maat ter beschikking zal stellen van erfgoedverenigingen en andere geïnteresseerden.

Net na de bespreking van het eindrapport met de betrokkenen werd ook het nieuwe kustactieplan goedgekeurd. Binnen dit kader zijn zeker een aantal financiële mogelijkheden, maar de omschrijvingen en de beschikbare info zijn nog iets te beperkt om dit optimaal in te schatten. Het nieuwe kustactieplan wordt hier dan ook niet besproken, maar ongetwijfeld is het een document dat in een vervolgstap meegenomen kan worden.

#### **3.1. Restauratie- en onderhoudspremie voor beschermde monumenten**

Als eerste bespreken we hier kort de Vlaamse onderhouds- en restauratiepremie voor beschermde monumenten. Sinds enkele jaren immers streeft men binnen de idealen van de integrale erfgoedzorg veel meer naar een permanent onderhoud dan naar het werken van restauratiecampagne naar restauratiecampagne. Ook in de budgetten wordt dat duidelijk: de afgelopen jaren worden steeds meer budgetten beschikbaar gesteld voor onderhoud en wordt het beschikbare budget voor restauratie wat afgebouwd.

Recent werd de onderhoudspremie aangepast door het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 juli 2004 (BS 29 december 2004- 2e Editie).

Belangrijke wijziging is alvast dat er nu ook voor bepaalde werken aan erfgoedelementen binnen een stads- en dorpsgezicht onderhoudspremies kunnen worden uitgereikt. Voorwaarde is wel dat er voor deze stads- en dorpsgezichten een goedgekeurd herwaarderingsplan (de opmaak van dit plan komt onder bepaalde voorwaarden ook voor een premie in aanmerking) bestaat.

De lijst van onderhoudswerken die in aanmerking komen, is zeer uitgebreid en wordt voor bepaalde categorieën van monumenten nog gespecificeerd.

Een onderhoudspremie kan voor elk beschermd monument jaarlijks worden aangevraagd door de eigenaar, de houder van zakelijke rechten of de huurder (als hij de kosten draagt) van het monument.. De premie bedraagt 40 % van de geraamde kosten met een minimumbedrag van 1000 euro en een maximumbedrag van 30000 euro (telkens exclusief BTW). Dit geldt zowel als de premienemer een natuurlijk persoon, een privaatrechtelijk rechtspersoon, een lokaal of regionaal bestuur of een autonoom provincie- of gemeentebedrijf met rechtspersoonlijkheid is.

Nieuw is dat voor beschermde monumenten zonder economisch nut (molens, maar ook bijvoorbeeld straatmeubilair, standbeelden,...) een premie van 80 % kan worden gevraagd op een maximumraming van 30000 euro.

De onderhoudspremie wordt volledig door het Vlaams gewest betaald.

De restauratiepremie wordt geregeld door het Besluit van de Vlaamse regering van 14 december 2001 houdende vaststelling van het premiestelsel voor restauratiewerkzaamheden aan beschermde monumenten, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 20 september 2002.

Opnieuw staan de werken die in aanmerking komen voor de premie, de te volgen procedure en de samenstelling van het aanvraagdossier uitvoerig beschreven in dit besluit.

De omvang van de premie is afhankelijk van het statuut van de aanvrager. Ook even meegeven dat enkel de eigenaar of de erfpachthouder van een beschermd monument een premie kan aanvragen. In tegenstelling tot de onderhoudspremie blijft de restauratiepremie voorlopig een koppelsubsidie waardoor naast het Vlaams gewest ook de provincie en de gemeente een vooraf bepaald percentage betalen.

Indien de premienemer een natuurlijke persoon, een privaatrechtelijke rechtspersoon of een autonoom provincie- of gemeentebedrijf met rechtspersoonlijkheid is, zijn de bijdragen in de restauratiepremie 25 % van het Vlaamse Gewest en van de provincie en de gemeente elk 7,5 %.

Die premie wordt 80 % (50 % van het Vlaamse Gewest en elk 15 % van de provincie en de gemeente voor molens en andere monumenten zonder economisch nut, wanneer bijzondere voorwaarden bijv. inzake publieke toegankelijkheid vervuld zijn..

Voor promotionele restauratieprojecten die ondernomen worden door een privé-premienemer bedraagt de premie 10 % (betaald door het Vlaams gewest). De gemeente of provincie in kwestie kan op vrijwillige basis een bijdrage verlenen.

Een bijzondere premie van 80 % (opnieuw 50 % gewest, 15 % elk provincie en gemeente)

voor restauratiewerkzaamheden ondernomen aan onderwijsgebouwen door een universiteit, een Vlaamse autonome hogeschool, een Gemeenschapsschool of een gesubsidieerde vrije school.

Dezelfde regeling geldt ook voor open-monumentenverenigingen wanneer zij voldoen aan een aantal statutaire voorwaarden, voorwaarden inzake de eventuele erfpacht, en wanneer een beleidsplan voor 10 jaar werd goedgekeurd. Nog even meegeven dat VCM op dit vlak voor erfgoedverenigingen en open-monumentenverenigingen een ganse dienstverlening op maat ontwikkelde.

Voor restauratiewerkzaamheden aan beschermd monumenten, toebehorend aan lokale besturen, andere dan gebouwen die bestemd zijn voor een erkende eredienst, seminaries en pastorieën, en met inbegrip van onderwijsgebouwen, worden de kosten als volgt verdeeld: het Vlaams gewest 60 %, de provincie 20 % en het lokaal bestuur 20 %.

Voor restauratiewerkzaamheden aan beschermd monumenten, toebehorend aan lokale besturen, die bestemd zijn voor een erkende eredienst, seminaries en pastorieën, worden de kosten verdeeld als volgt: het Vlaams gewest 60 %, de provincie 20 %, de gemeente 10 % en het andere lokale besturen (meestal de kerkfabriek) 10 %.

Voor restauratiewerkzaamheden aan beschermd monumenten, toebehorend aan regionale besturen, andere dan gebouwen, bestemd voor een erkende eredienst, seminaries en pastorieën, en met inbegrip van onderwijsgebouwen, worden dat het Vlaams gewest 60 % en het regionale bestuur 40 %. Wanneer het gaat om monumenten bestemd voor de eredienst, seminaries en pastorieën wordt dat het Vlaams gewest 60 %, de provincie 30 % en de andere regionale besturen (bijvoorbeeld de kathedrale kerkfabriek) 10 %.

### **3.2. Decreet op de bescherming van het varend erfgoed**

Het decreet op de bescherming van het varend erfgoed is een recent decreet 29 maart 2002, BS 18 mei 2002). Het heeft een lange weg afgelegd vooraleer het van kracht werd. Dat gebeurde pas op 6 december 2004 toen de uitvoeringsbesluiten werden gepubliceerd. Ondertussen werd ook de afdeling Varend erfgoed binnen de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geïnstalleerd, maar om de concrete impact van dit decreet te kunnen inschatten, blijft het wachten op de beleidsbrief van bevoegd Vlaams minister, Dirk Van Mechelen.

In het decreet van 29 maart 2002 wordt het varend erfgoed gedefinieerd als "het nautisch erfgoed, inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun voortstuwingsmiddelen, waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde." In de voorbereidende stukken wordt er ook van uitgegaan dat het erfgoed minstens 30 jaar oud dient te zijn, tenzij kan aangetoond worden dat het om een uniek schip of om een bijzondere drijvende inrichting gaat. Tijdens de voorbereidingen bleek ook dat replica's in principe niet voor bescherming in aanmerking komen. Ook vanuit de overheid is men overtuigd van het belang van replica's zoals de Gentse Barge, de Blankenbergse Scute of de Panneboot, al was het maar om de opleidingsmogelijkheden die de vervaardiging ervan biedt, maar het beleid richt zich specifiek op het behoud van authentieke schepen of misschien beter schepen uit het verleden.

Overigens is de bescherming van het varend erfgoed een gemeenschapsmaterie. Het maritiem erfgoed wordt dan ook als roerend erfgoed beschouwd. Toch werd de bevoegdheid bij Monumenten en Landschappen gelegd.

De beschermingsprocedure voor het varend erfgoed is geïnspireerd op de die voor monumenten en stads- en dorpsgezichten, uiteraard aangepast aan de specificiteit van het maritiem erfgoed.

De bescherming als varend erfgoed verloopt in twee fasen, met name een voorlopige en een definitieve bescherming. Bij de procedure worden zowel de eigenaar, de gebruiker als de burger betrokken. Vanaf de voorlopige bescherming dienen de eigenaar en de gebruiker door de nodige instandhoudings- en onderhoudswerken het varend monument in goede staat te behouden en mogen zij het niet ontsieren, beschadigen of vernielen.

Vanaf het tijdstip van de definitieve bescherming kan de eigenaar om aan deze instandhoudingsplicht te voldoen, een beheersprogramma opstellen dat uitgevoerd kan worden via een vrijwillig afgesloten beheersovereenkomst tussen de eigenaar of de gebruiker en de bevoegde administratie. Binnen de perken van de beschikbare budgetten wordt een beheerspremieregeling voorbereid voor de realisatie van het beheersprogramma. Als extra stimulans wordt in de mogelijkheid voorzien om specifieke vrijstellingen en faciliteiten toe te kennen.

In navolging van de beschermingsprocedure voor monumenten, landschappen, en stads- en dorpsgezichten kan in principe iedereen een beschermingsaanvraag voor een schip of drijvende inrichting aanvragen. Het is wel zo dat het decreet op de bescherming van het varend erfgoed uitgaat van een positief stimuleringsbeleid, wat maakt dat er alleen met toestemming van en in overleg met de eigenaar of beheerder beheersovereenkomsten gekoppeld aan een beheerspremieregeling kunnen worden gesloten.

Wie zelf eigenaar of beheerder is van een historisch schip dat mogelijk in aanmerking komt voor bescherming, kan nu reeds een dossier indienen bij de betrokken administratie, met name de afdeling Monumenten en Landschappen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, cel Industriële Archeologie, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6 in 9000 Gent. De contactpersoon is Jo De Schepper.

Voor de samenstelling van een dossier bestaan er nog geen regels, maar het is aangewezen om zoveel mogelijk relevante informatie te bezorgen over het schip: bouwjaar, beschrijving en indien mogelijk met plan(nen), voorgeschiedenis, vroeger en tegenwoordig gebruik, ligplaats... om maar die te noemen.

Tijdens de besprekingen ter voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten bleek meteen hoe moeilijk de beslissing tot beschermen wordt. Momenteel kreeg de administratie reeds meer dan 150 dossiers ter onderzoek aangeboden. Tegelijk is het duidelijk dat de middelen dat de middelen voor de beheerspremie steeds relatief beperkt zullen blijven. Toch zijn alle beleidsverantwoordelijken het erover eens dat die middelen moeten volstaan om voor alle beschermde vaartuigen of drijvende inrichtingen een beheerspremie te kunnen uitreiken. Voor 2005 wordt 500.000 euro vooropgesteld,

vanaf 2006 1.000.000 euro en vanaf 2007 1.200.000 euro. Uiteraard hangt de uiteindelijke beslissing hierover ook af van de nieuwe Vlaamse regering.

Het uitgangspunt voor het beschermingsbeleid rond maritiem erfgoed is alvast dat er per type schip één exemplaar - het best bewaarde, het meest specifieke... - wordt beschermd. Dat begrijpelijke uitgangspunt zorgt echter ook voor problemen, vooral omdat er voorlopig geen inventaris van het varende erfgoed voorhanden is. De meeste waarnemers zijn er dan ook van overtuigd dat eerst gestart moet worden een exhaustieve inventarisatie. Dat op zich is al geen eenvoudige opdracht, enerzijds wegens het groot aantal types en al dan niet streek- stad- of werfgebonden subtypes, anderzijds wegens de grote onenigheid bij specialisten over de vraag tot welk type een bepaald schip dan behoort. Bovendien behoren in zo'n inventaris de schepen te staan die in Vlaanderen gebouwd zijn of die een duidelijke link hebben met de Vlaamse wateren. Bij de inventarisatie moeten dus ook schepen worden opgenomen die tegenwoordig in het buitenland vertoeven.

Daarmee is het probleem van de keuze echter nog niet opgelost. Een belangrijk argument met betrekking tot de bescherming is de bewaringstoestand. Als er van hetzelfde type schip twee exemplaren bewaard zijn gebleven, zal het best bewaarde in principe als varende erfgoed worden beschermd. Die bewaringstoestand is echter zeer moeilijk in te schatten en in heel wat gevallen komen tijdens de restauratie bijkomende problemen aan het licht. Het is daarom opportuun ook een duidelijk beeld te krijgen van de bewaringstoestand van elk schip. Dit is specialistenwerk. Een erg belangrijk onderdeel dat in de uitvoeringsbesluiten wordt geregeld, is het beheersprogramma dat de eigenaar of beheerder met de Vlaamse overheid kan afspreken.

De mogelijkheid om een beheerspremie aan te vragen, is gekoppeld aan de goedkeuring van het beheersprogramma.

De uitvoeringsbesluiten verschaffen duidelijkheid over hoe zo'n beheersprogramma er precies moet uitzien. Het uitgangspunt is dat varende erfgoed ook echt moet kunnen varen, enkele welomschreven uitzonderingen niet te na gesproken. De beheerswerkzaamheden moeten dan ook in dat kader worden opgevat.

Op basis van het goedgekeurde beheersprogramma kan binnen de perken van de daartoe op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ingeschreven kredieten een beheerspremie worden toegekend voor het uitvoeren van beheerswerkzaamheden.

In de uitvoeringsbesluiten wordt een lijst van werken opgenomen die voor de premiereregeling in aanmerking komen. De lijst is zodanig opgesteld dat hij zowel voor houten als voor metalen schepen bruikbaar is. De beheerswerkzaamheden zelf worden ruim omschreven. Dit gebeurt vooral met het oog op de goedkeuring van de dossiers door de Inspectie Financiën die alle uitgaven moet controleren. Werkzaamheden die niet op deze lijst staan worden door de Inspectie immers geweigerd.

De werkzaamheden die in aanmerking komen worden opgedeeld in drie categorieën:

- dringende instandhoudingswerken om het schip of vaartuig te beschermen tegen verder verval of definitief verlies en dit in afwachting van restauratiewerkzaamheden;
- onderhouds- en restauratiewerkzaamheden;
- ontsluitingswerkzaamheden ten behoeve van de openstelling voor het publiek.

Met de dringende instandhoudingswerken wordt vooral het op het droge zetten bedoeld, alle maatregelen om de waterdichtheid te garanderen, om te ontvochtigen, voldoende te ventileren en te vrijwaren tegen vochtigheid, vorst, schimmel, insecten en ander ongedierte, en om de technische installatie functioneel te houden.

Met onderhouds- en restauratiewerkzaamheden worden onder andere bedoeld: werken met betrekking tot stabiliteit, behandeling tegen corrosie, rot, vochtigheid, vorst, schimmel, insecten en ander ongedierte, maar ook herstel van de romp, dekken, rondhouten, boven- en benedendekse infrastructuur, interieurelementen en historische versieringen; de vervanging van niet meer te herstellen elementen, een verantwoorde reconstructie van bepaalde onderdelen om een storende lacune op te vullen of om het schip zee- of rivierwaardig te maken. Ook werken in functie van beveiliging tegen brand, vandalisme en diefstal, werken aan de technische infrastructuur (voortstuwingsinstallatie, motoren en toebehoren, ventilatie- en verwarmingsinstallatie, sanitaire installatie en brandbestrijdingsinstallatie vallen onder deze noemer. Verder komen nog werken aan tuigage, zeilen en rondhouten in aanmerking evenals alle werken aan gereguleerde navigatie- en veiligheidsinstallatie en toebehoren vereist voor het varen binnen de territoriale wateren en/of de binnenwateren.

De ontsluitingswerkzaamheden houden verband met de informatieverstrekking aan het publiek, in het bijzonder ook slechtzienden en gehoorgestoorden. Ook infrastructurele aanpassingen om de toegankelijkheid te verbeteren, uiteraard met behoud van de erfgoedwaarde, komen in aanmerking.

De omvang van de beheerspremie is afhankelijk van het statuut van de aanvrager. Indien de premienemer een natuurlijk of privaatrechterlijk persoon is bedraagt de premie 40 %. Als voorwaarde wordt wel gesteld dat het schip of vaartuig gedurende 9 jaar vanaf de voorlopige oplevering van de werken per jaar minimaal twaalf uur, gespreid over minimaal twee dagen, voor het publiek wordt opengesteld. De openstelling wordt vastgesteld in een overeenkomst met de Vlaamse regering.

De premie wordt opgetrokken tot 80 % wanneer de premienemer een regionaal of lokaal bestuur is of een varend-erfgoedvereniging.

Als een premie van 80 % ontvangen wordt, zijn er andere openstellingsvoorwaarden. Voor een termijn van minimum 18 jaar na de voorlopige oplevering van de werken moet het varende erfgoed gedurende driehonderd uur per jaar, effectief met rondvaart voor het publiek opengesteld zijn. Voor drijvende inrichtingen geldt een andere regeling, namelijk minimaal zestig uur op jaarbasis gespreid over minimaal tien dagen.

In uitzonderlijke omstandigheden, bijvoorbeeld als het gaat om een museumschip of om een schip waarop onmogelijk publiek kan meevaren, dan kan de Vlaamse regering een afwijking toestaan.

De beheerspremie zelf wordt berekend op het ramingsbedrag, BTW inbegrepen (voor zover die niet gerecupereerd kan worden) en verhoogd met 10 % als tussenkomst in de algemene kosten. Wanneer werken in eigen beheer worden uitgevoerd komen enkel de kosten voor levering van materialen en diensten in aanmerking. Een premie van minder dan 1250 euro wordt niet toegekend.

Om de prefinancieringskost voor de aanvrager zo beperkt mogelijk te houden, kunnen voorschotten worden uitbetaald. Een voorschot van 25 % wanneer de werken effectief besteld zijn, een tweede voorschot van 50 % wanneer meer dan 50 % van de beheerswerken is uitgevoerd en waarvan daarenboven minstens 25 % door de premienemer aan de uitvoerder is betaald.

Het saldo van de premie wordt uitbetaald op basis van de eindafrekening en wanneer de werken volgens de regels van de kunst zijn uitgevoerd en daarover werd gerapporteerd.

### **3.3. Samenwerkingsakkoord maritieme archeologie**

In 2003 werd binnen het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (het toenmalige Instituut voor het Archeologisch Patrimonium) een cel Maritieme en Fluviaatiele Archeologie opgericht. Met de oprichting van deze cel wou Vlaanderen voor de eerste maal beleidsmatig aandacht schenken aan het vele archeologisch erfgoed dat nabij de kust en in het water te vinden was. Een belangrijk probleem was het feit dat de meeste scheepswrakken zich uiteraard niet aan de kustlijn, maar vooral in de territoriale bevinden. Dat is echter geen bevoegdheid van het Vlaamse gewest, maar van de federale overheid en op dit ogenblik van minister Johan Vande Lanotte, bevoegd voor de Noordzee.

Om toch het noodzakelijke beleid te kunnen ontwikkelen sloten Vlaams minister Dirk Van Mechelen, bevoegd voor archeologie en minister Johan Vande Lanotte op 5 oktober 2004 een samenwerkingsakkoord voor het maritiem erfgoed in de Noordzee. Dit samenwerkingsakkoord legt de basis voor een beter beheer van de waardevolle scheepswrakken in het Belgisch gedeelte van de Noordzee.

In het samenwerkingsakkoord werden volgende afspraken gemaakt.

- Het Vlaamse Gewest zal binnen een termijn van 18 maanden een eerste databank opstellen van het maritiem archeologische erfgoed in de Noordzee. In de mate van het mogelijke kan het hiervoor bij de federale overheidsdiensten een beroep doen op faciliteiten zoals het oceanografisch onderzoeksschip de Belgica. Het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed zal vanuit zijn expertise rond erfgoed indien nodig wetenschappelijk advies formuleren aan de federale overheid. Voor het opstellen van die databank zal het VIOE met zoveel mogelijke actoren (duikers, wetenschappelijke instellingen...) samenwerken. Daar duikers een belangrijke rol spelen bij de bescherming en het behoud van scheepswrakken, zal ook uitvoerig met hen worden overlegd.

- Uit de databank, de onderzoeksresultaten van het studieproject naar de biodiversiteit rond scheepswrakken BEWREMABI (BElgian shipWREck: hotspots for MARine Biodiversity) en eventueel andere studieprojecten zal de federale minister enkele wrakken ter bescherming selecteren, dit conform de maatregelen van de wet op de bescherming van het Mariene Milieu van 1999.

- De federale minister waakt erover dat er in het kader van het vergunningenbeleid voor werken op zee aandacht wordt geschonken aan de archeologische dimensie en tracht in samenspraak met de Vlaamse minister te voorkomen dat archeologisch waardevol patrimonium wordt vernield zonder voorafgaandelijk wetenschappelijk onderzoek.

In dit verband wijzen we er ook graag nog even op dat het zgn. Wrakken edict van Karel V uit 1576 nog steeds van kracht is en dat er in verband met de bescherming, berging en eigendomsrechten van het maritiem archeologisch erfgoed heel wat relevante internationale afspraken zijn. De bespreking ervan zou ons in het kader van deze studieopdracht te verleiden, maar voor een globaal overzicht wordt verwezen naar de bijdrage 'Varend Erfgoed juridisch bekeken' door Eric Van Hooydonk in het Verslagboek van de Vlaams-Nederlandse Driedaagse "Water".

### **3.4. Statuut van het schip en toepassing van de Europese regels inzake (arbeids)veiligheid, milieu en hygiëne**

Al naargelang gebruik, statuut van de eigenaar,... wordt een onderscheid gemaakt tussen zeeschepen, binnenschepen, passagiersvaartuigen en pleziervaartuigen. In functie van deze indeling gelden andere richtlijnen inzake veiligheids- en bemanningsvoorschriften, scheepsmeting, stuurbrevet, vaarreglementen, ligplaatsen, emissienormen,...

Maar ook voor het onroerend erfgoed zijn er regels inzake veilige toegankelijkheid, brandveiligheid,...

Veel van die regels en voorschriften kaderen binnen een steeds stringenter wordenden Europese, Belgische en Vlaamse regelgeving inzake (arbeids)veiligheid, milieu en hygiëne. Veel van die regels komen er om een of andere calamiteit die zich heeft voorgedaan, in de toekomst te vermijden. Ondanks het feit dat er op alle niveaus sprake is van het streven naar een optimaal integraal beleid, merken we in de praktijk dat heel wat regels slechts in specifieke gevallen toepasbaar zijn en doorgaans geen rekening houden met de bijzondere benadering vanuit de erfgoedzorg.

De steeds toenemende regulering wordt vaak en graag afgeschoven op het Europees niveau. Bij het voorstellen van eventuele alternatieven wordt al snel gewaarschuwd voor de lange termijn die dat in beslag neemt en voor de onmogelijkheid om dit binnen de Europese besluitvorming te realiseren.

In realiteit is de situatie toch net even anders en kunnen beslissingen op verschillende niveaus worden genomen.

Uiteraard zijn er heel wat regels die op Europees niveau worden uitgevaardigd, bijvoorbeeld de richtlijnen van de Commissie Europese Gemeenschappen in verband met veiligheid van producten, personen en machines. Deze richtlijnen, vastgelegd in technische normen, behandelen grotere onderwerpen (bv. machines) en leggen essentiële veiligheidseisen op of bepalen het te bereiken doel. De lidstaten moeten deze richtlijnen in principe letterlijk incorporeren in de eigen wetgeving voor een uiterste datum. In België gebeurt dat op federaal niveau en worden de richtlijnen bijvoorbeeld geïntegreerd in het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming (ARAB), sinds enkele jaren geactualiseerd binnen de CODEX. Daarnaast zijn in België verschillende bevoegdheden ook overgeheveld aan de gemeenschappen en gewesten (bijvoorbeeld milieu), zodat ook op dat niveau beslissingen kunnen worden genomen die ingepast kunnen worden in het ARAB.

Tenslotte is het ook mogelijk dat er op provinciaal en gemeentelijk niveau reglementen worden uitgevaardigd, bijvoorbeeld in verband met de brandveiligheid van gebouwen. De lokale brandweercommandant bepaalt in de meeste steden en gemeenten dan ook het gevoerde beleid met betrekking tot brandveiligheid.

De impact van de Europese regelgeving inzake (arbeids)veiligheid, milieu, hygiëne,... neemt steeds toe. Voorlopig zijn nog te veel mensen zich daar onvoldoende van bewust en worden de gevolgen van de Europese richtlijnen pas duidelijk bij de concrete toepassing ervan. De implementatie van heel wat van deze regels is onverenigbaar met de zorg voor het erfgoed en zou een aantasting betekenen van de erfgoedwaarden die ten grondslag liggen aan de bescherming van het monument. In sommige gevallen is Europa zich daar van bewust en worden er voor historisch erfgoed uitzonderingen toegelaten. Deze uitzonderingen vallen bij de concretisering in de Belgische en Vlaamse regelgeving nogal eens tussen de mazen van het net en worden daardoor niet toegepast.

Ook in de erfgoedsector zijn alle betrokkenen het erover eens dat veiligheid belangrijk en noodzakelijk is. Daarom wordt geijverd voor een geëigend statuut, waarbij (arbeids)veiligheid, milieu en hygiëne voorschriften worden ontwikkeld die uitgaan van de specificiteit van het erfgoed. Uitzonderingsmaatregelen in de Europese regelgeving en de concrete toepassing ervan beantwoorden perfect aan die verwachting.

Eén van de problemen is alvast dat men zich pas bewust wordt van eventuele obstakels en ongerijmdheden tijdens de concrete toepassing van de nieuwe regels en dus op het ogenblik dat de nieuwe regels als lang van kracht zijn en dat er eigenlijk niet meer op het geëigende niveau kan worden tussengekomen. Zeker wanneer dezelfde regels in andere Europese landen wel al worden toegepast, is het quasi onmogelijk ze nog terug te schroeven.

Samen met verschillende erfgoedverenigingen is VCM al geruime tijd vragende partij om op de verschillende beleidsniveaus een erfgoedtoets uit te voeren.

De erfgoedtoets maakt het mogelijk dat de impact van nieuwe regelgeving voorafgaandelijk getoetst wordt aan de specifieke verwachtingen van de erfgoedzorg. Niet vanuit een

protectionistische reflex, maar vanuit een positie die de kansen en mogelijkheden optimaal valoriseert. Door het uitvoeren van de erfgoedtoets kunnen eventuele negatieve gevolgen reeds in een vroeg stadium worden aangegeven, zodat er tijdig kan worden bijgestuurd.

Deze erfgoedtoets kan uitgevoerd worden door een zgn. observatorium waarin zowel de overheden, externe deskundigen, de georganiseerde vrijwilligers als andere actoren betrokken worden.

Het observatorium kan er ook voor zorgen dat nieuwe erfgoedmaatregelen vooraf met andere relevante sectoren worden besproken en kan werk maken van de ontwikkeling van een eenduidig (erfgoed) begrippenkader dat door iedereen op alle niveaus kan gehanteerd worden.

### **3.5. Erfgoeddecreet**

Op 7 mei 2004 bekrachtigde de Vlaamse regering het decreet houdende de organisatie en subsidiëring van een cultureel-erfgoedbeleid, kortweg het Erfgoeddecreet genoemd (BS 9 juli 2004). Verschillende uitvoeringsbesluiten die recent werden goedgekeurd zorgen voor de concrete implementatie ervan.

Binnen het erfgoeddecreet zijn verschillende doelgroepen verenigd en werden verschillende vorige decreten geïntegreerd. Het regelt onder andere de erkenning van musea, de werking van overkoepelende samenwerkingsverbanden, de erfgoedconvenants en de projecten cultureel erfgoed. Wanneer musea voldoen aan een minimumstandaard inzake verantwoord verzamelen, beheer, behoud, wetenschappelijk onderzoek en publiekswerking kan ze door de erkenning als het ware een kwaliteitsmerk krijgen. De erkenning, die van onbepaalde duur is, gebeurt op basis van een beleidsplan dat voor 6 jaar geldig is.

Er moeten bijvoorbeeld garanties gegeven worden voor geschikte infrastructuur, wetenschappelijk personeel dat de basiswerking (verzamelbeleid, ontsluiting,...) mogelijk moet maken.

Twee of meer musea die een structurele samenwerking op poten zetten, kunnen een erkenning aanvragen als één museum. Nogal wat steden hebben bijvoorbeeld de verschillende musea op hun grondgebied tot dergelijke structurele samenwerking geïntegreerd.

Alle erkende musea kunnen een werkingssubsidie krijgen ter ondersteuning van personeels- en werkingskosten voortvloeiend uit een structurele activiteit met permanent karakter.

De omvang van de werkingssubsidie hangt af van het niveau waarop het museum ingedeeld werd op basis van inhoud en werking: basisniveau, regionaal niveau en landelijk niveau.

Voor erkende musea op landelijk niveau moet de werkingssubsidie gebruikt worden voor de ondersteuning van de basisfuncties. Telkens wordt een forfaitair bedrag uitgekeerd. In 2005 is dat 249915 euro.

Voor erkende musea op landelijk niveau moet de werkingssubsidie gebruikt worden voor de uitbouw van expertise van het cultureel erfgoed in de regio. Opnieuw gaat het om een forfaitair bedrag dat in 2005, 49580 euro bedraagt.

Voor erkende musea op basisniveau moet de werkingssubsidie aangewend worden voor de ondersteuning van basisfuncties. Decretaal wordt een werkingssubsidie van minstens 12500 euro voorzien.

Naast werkingssubsidies kunnen de erkende musea ook nog projectsubsidies aanvragen voor de realisatie van een bijzonder initiatief. De omvang van de premie is afhankelijk of ze al dan niet kaderen binnen de beleidsprioriteiten van de minister. Wanneer dat het geval is bedraagt de premie maximaal 80 % voor projecten op het vlak van behoud en beheer (projectkost maximaal 120000 euro), registratie en inventarisatie (projectkost maximaal 120000 euro) en publieksbeleid (projectkost maximaal 50000 euro).

Voor andere projecten ter versterking van de basisfuncties geldt een subsidie van maximaal 60 %. Projecten kunnen aangevraagd worden voor aankoop van een collectiestuk, behoud en beheer, wetenschappelijk onderzoek en publieksbeleid. Per museum en per jaar wordt een maximum van 50000 euro als richtlijn genomen.

Via de erfgoedconvenants wil de Vlaamse overheid het lokale bestuursniveau ondersteunen bij het ontwikkelen van een cultureel erfgoedbeleid. Een convenant kan worden afgesloten met een gemeente of met een intergemeentelijk samenwerkingsverband. Een convenant wordt gesloten voor een periode van 6 jaar. De minimale ondersteuning bedraagt 200000 euro.

Op dit ogenblik zijn 11 convenants afgesloten, waarvan 3 in West-Vlaanderen (Brugge, Ieper en Kortrijk).

Tenslotte zijn er ook nog de projectsubsidies voor het cultureel erfgoed. Financiële steun kan gekregen worden voor een cultuurhistorische tentoonstelling, voor ontwikkelingsgerichte projecten cultureel erfgoed en voor internationale projecten.

Ook voor cultureel erfgoedpublicaties kan een subsidie worden aangevraagd.

Ook nog even meegeven dat de afdeling Beeldende Kunst en Musea sinds kort ook een regiowerking ontwikkelde. Op dit ogenblik zijn resp. Arlette Thys voor de regio Oostende en Brugs

Ommeland en Cindy Vanhove voor de regio Westhoek, Leiestreek en Vlaamse Ardennen verantwoordelijk.

### **3.6. Archiefdecreet**

Het archiefdecreet (decreet van 19 juli 2002) regelt de werkingssubsidies voor maatschappelijk-filosofische archief- en documentatiecentra en voor archief- en documentatiecentra op basis van culturele thema's. Binnen het archiefdecreet kunnen ook projectsubsidies worden verkregen voor privaatrechtelijke archieven en dan vooral voor projecten voor cultuurhistorische ontsluiting en voor archivalistische ontsluiting door middel van informatie- en communicatietechnologie.

Tot 2007 liggen de werkingssubsidies vast, wel kunnen nog altijd projectsubsidies worden aangevraagd.

### **3.7. Topstukkendecreet**

Sinds kort heeft Vlaanderen ook een Topstukkendecreet, het decreet van 24 januari 2003 houdende bescherming van het roerend cultureel erfgoed van uitzonderlijk belang. Via dit decreet wil de Vlaamse gemeenschap cultureel erfgoed beschermen dat omwille van zijn bijzondere waarde in Vlaanderen bewaard moet blijven. Dit kadert overigens in een internationaal kader.

Concreet wordt een lijst opgesteld van zeldzame en onmisbare voorwerpen en verzamelingen dat onder de bescherming van het decreet valt. Er gelden voor deze objecten beschermingsmaatregelen en uitvoeringsbeperkingen, maar er worden ook restauratiesubsidies voorzien voor deze topstukken.

Tot nu toe werd nog geen enkel maritiem erfgoedobject als topstuk gedefinieerd.

### **3.8. Doelstelling 2 - Kustvisserijgebied**

Ook de kust heeft te maken met een aantal specifieke problemen inzake werkloosheid, kansarmoede, omgevingskwaliteit,...

Om de kust maximale kansen te geven, is een globale aanpak nodig (de aanzet daartoe wordt gegeven in het kustactieplan) met aandacht voor een geïntegreerde benadering: versterking van de economie met bijzondere aandacht voor het toerisme, verbetering van de omgevingskwaliteit,.... Het Doelstelling 2-programma geeft hier de nodige impulsen. Dat programma kadert binnen het Structuurfondsenbeleid van de Europese Commissie. In de 10 kustgemeenten werden welbepaalde zones geselecteerd in een strikt afgebakend gebied.

Bij de verbetering van het toeristisch basisproduct van de kust wordt ook als actie 'het toeristisch valoriseren van het maritieme erfgoed en het visserijgebeuren' vooropgesteld. Een aantal mogelijke initiatieven werden daar zelfs expliciet in genoemd:

- valoriseren van diverse sites en gebouwen verbonden ad visserij via een integrale aanpak met een specifiek inrichtingsplan en aandacht voor reële investeringsopportuniteiten;
- ondersteuning van projecten uit de actieve visserijsector om toeristische producten te ontwikkelen;
- ondersteuning van herstel en toeristische exploitatie van historische vaartuigen verbonden aan de visserij en dit binnen een coherent samenwerkingsverband van diverse initiatieven;
- realiseren van een thematisch netwerk van bestaand kustmusea en monumenten rond het thema visserij;
- valoriseren en thematisch ontsluiten van overig maritiem erfgoed (zoals militaire en havengerichte objecten en activiteiten)

De provincie coördineert het kustprogramma dat nog tot 2008 loopt. Projecten kunnen tot eind 2006 goedgekeurd worden en moeten uiterlijk eind 2008 gerealiseerd zijn.

De beschikbare middelen zijn volgens prioriteiten ingedeeld. De beschikbare middelen zijn momenteel, met uitzondering van die voor economie nog slechts beperkt aanwezig of reeds volledig toegewezen.

### **3.9. Interreg III**

Interreg III werd door de Europese Commissie opgestart in 2000. Het grootste deel van de provincie West-Vlaanderen valt binnen de Euregio Scheldemond en kan in dat kader een project indienen. Aanvragen moeten uiterlijk voor 1 juli 2007 ingediend worden en moeten betrekking hebben op één van de 5 vooropgestelde prioriteiten: verbeteren van de fysieke infrastructuur, bevorderen van economische, wetenschappelijke en technische samenwerking, bescherming van het leefmilieu, ontwikkeling en benutting van menselijk potentieel en bevordering van maatschappelijke integratie.

Projecten moeten een grensoverschrijdend karakter hebben en moeten leiden tot continuïteit. De bijdrage kan maximaal 50 % van de subsidiabele projectkost bedragen. Ook kunnen maximaal 30 % van de projectkosten door de Vlaamse overheid worden gedragen. 20 % moet gegarandeerd worden door andere betrokkenen.

Binnen prioriteit 1 (Fysieke infrastructuur) is er ook een project rond maritiem erfgoed onder de noemer Boegbeelden dat gericht is op het behoud van het maritiem erfgoed in de regio, de versterking van cultuurhistorische en toeristische infrastructuur en de ontsluiting van het maritiem erfgoed voor eigen inwoners en toeristen.

### **3.10. Ondersteuning voor toeristische infrastructuur**

Ook in het kader van de erkenning en financiële ondersteuning van toeristisch-recreatieve projecten en strategische plannen (Besluit Vlaamse regering van 2 april 2004) kunnen sommige maritiem erfgoedprojecten ondersteund worden.

Het gaat onder meer om hefboomprojecten, innovatieve projecten en reguliere projecten. De steun bedraagt maximaal 60 % van de kosten en gebeurt via Toerisme Vlaanderen.

#### **4. Ontwerp van beleidskader**

In het ontwerp van beleidskader worden de concrete mogelijkheden aangegeven om naar de toekomst toe een beleid te ontwikkelen voor het maritiem erfgoed. Ongetwijfeld zullen bij zo'n beleid heel wat andere sectoren betrokken moeten worden en dienen er de nodige financiële garanties te zijn voor projecten, maar in het kader van deze studieopdracht wordt het maritiem erfgoed zelf als uitgangspunt genomen.

#### **4.1. Globale aanpak noodzakelijk**

##### **4.1.1. Van opportuniteit naar beleid**

De inventaris van projecten en initiatieven rond maritiem erfgoed maakt duidelijk dat het maritiem erfgoed de afgelopen jaren sterk aan belang heeft gewonnen. Die toenemende belangstelling vertaalt zich ook in heel wat projecten en nieuwe initiatieven die voor de komende jaren op stapel staan.

Op dit ogenblik liggen vooral opportuniteiten aan de basis van deze initiatieven: er wordt gebruik gemaakt van Europese of andere financieringsmogelijkheden, binnen de cultuurbeleidsplanning worden allerlei goede voornemens gemaakt, mensen willen samen hun hobby uitoefenen, ervaring uit andere sectoren wordt omgezet in projecten rond maritiem erfgoed,...

Wanneer de verschillende initiatieven worden geanalyseerd valt het dadelijk op, enkele uitzonderingen niet te na gesproken, dat deze projecten doorgaans niet kaderen in een langetermijnvisie. Er wordt handig gebruik gemaakt van mogelijkheden of ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, maar tot een echt beleid leidt dat vaak niet.

Het is dan ook een belangrijke uitdaging om op alle niveaus de opportuniteiten, die aanwezig zijn en ook zullen blijven, om te zetten in visie en beleid dat moet leiden tot duurzame en maatschappelijk verankerde initiatieven.

Op Vlaams niveau heeft het decreet op de bescherming van het varend erfgoed voor het eerst een kader gecreëerd voor de overgebleven historische schepen. Voorlopig blijft het, mede omwille van de financiële implicaties, nog even wachten op de concrete implementatie.

Het ontwikkelen van een beleidskader was precies één van de doelstellingen die ten grondslag lagen aan het toewijzen van deze studieopdracht. Hopelijk betekent het ook een concrete aanzet voor een reëel beleid in deze en volgende legislatuur.

Dat provinciale beleid kan voor de nodige synergie zorgen om het lokaal maritiem erfgoedbeleid in elke betrokken stad of gemeente ook op elkaar af te stemmen. Het is belangrijk dat zeker op het vlak van de cultuurbeleidsplanning bijvoorbeeld het maritiem erfgoed daarin stelselmatig wordt geïntegreerd en dat de voornemens ook worden omgezet in een systematisch doorgevoerde en consequent volgehouden realisaties.

Het beleidsmatige geldt overigens ook voor de betrokken erfgoedverenigingen. Ook bij hen wordt te veel uitgegaan van een ad hoc aanpak en is er te weinig aandacht voor het ontwikkelen van en het inbedden van de acties in een langetermijnvisie. Het feit dat financiële ondersteuning op verschillende niveaus vooral projectmatig en veel minder structureel is, werkt dit uiteraard in de hand. Overigens kunnen de erfgoedverenigingen voor het ontwikkelen van een langetermijnvisie gebruik maken van diverse instrumenten, waaronder het ontwerp van beleidsplan dat VCM binnenkort voorstelt.

##### **4.1.2. in een integrale context**

Voor het ontwikkelen van het beleid is het erg belangrijk dat het integrale verhaal van het maritiem erfgoed aan bod komt. Dat verhaal komt niet alleen in verschillende aspecten en sectoren aan bod, maar wordt ook beïnvloed door heel wat externe factoren. Voor verschillende zaken is Europa of het federale niveau bevoegd, maar het Vlaamse erfgoedbeleid is het meest relevante in dit kader.

Op Vlaams niveau is het erfgoedbeleid gesplitst volgens de gewest- en gemeenschapsbevoegdheden. Het gewest is via de afdeling Monumenten en Landschappen en via het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed bevoegd voor de monumenten, landschappen en archeologie, terwijl de afdeling Beeldende Kunst en Musea vanuit de gemeenschap bevoegd is voor het roerend en immaterieel erfgoed. In feite gaat het om een wat 'arbitraire' opsplitsing die in de dagelijkse praktijk van de erfgoedzorg eigenlijk niet altijd als relevant ervaren wordt. De meeste projecten zijn bezig met een integrale benadering van hun erfgoed. Wie replica's bouwt gaat in archieven en musea op zoek naar plannen en schaalmodellen, praat met oude scheepsbouwers of

gebruikers van het schip, maakt gebruik van oorspronkelijke technieken die bijvoorbeeld ook voor de restauratie kunnen worden toegepast,...

Het is belangrijk om deze integrale benadering te blijven stimuleren en er voor te zorgen dat alle aspecten in kaart worden gebracht. In de meeste gevallen zijn de bouwstenen wel ergens aanwezig, maar ontbreekt er iemand om de stukken netjes in elkaar te passen. Alleen op die manier kan het maritiem erfgoed zelf de basis worden voor multisectoraal overleg en wordt maritiem erfgoed zelf een uitgangspunt voor bijvoorbeeld toeristische of economische ontwikkeling.

#### **4.1.3. met respect voor diversiteit en eigenheid**

Een belangrijk onderdeel van de integrale benadering is de vaststelling dat heel wat verschillende actoren met het maritiem erfgoed begaan zijn en actief participeren. Allemaal doen zij dat vanuit een eigen werking, een eigen schaalgrootte, eigen inzichten ook. Het is belangrijk dat hiermee voldoende rekening wordt gehouden bij de beleidsontwikkeling op de verschillende niveaus. Een aangepast beleid moet rekening houden met die diversiteit en eigenheid en moet er ook de nodige ruimte voor laten. Kwaliteitsbevordering op alle niveaus is belangrijk, maar mag er niet op gericht zijn bijvoorbeeld alle projecten willens nillens te professionaliseren ten koste van de valorisatie van de vrijwilligers of er allemaal eenheidsworst van te maken. Precies de verscheidenheid zorgt voor een boeiend, zichzelf vernieuwend kader voor het maritiem erfgoed.

Rekening houden met diversiteit en eigenheid betekent dan ook iedereen op gelijk welk moment in staat moet zijn om in te stappen in het ontwikkelde beleid en moet ook aanzetten om nieuwe initiatieven te laten ontstaan. Een beleid mag geen keurslijf worden dat elke vorm van vernieuwende creativiteit onmogelijk maakt.

#### **4.1.4. op een pro-actieve en duurzame manier**

Tijdens de vele gesprekken bleken de jaren '60 als het ware een breekpunt. Historische schepen worden geassocieerd met de zgn. bruine vloot. Schepen gebouwd in hout of metaal. Vanaf de jaren '60 breekt met de opkomst van polyester- en andere kunststoftoepassingen een nieuwe periode aan. Veel betrokkenen doen denigrerend of meewarig over deze schepen.

Vanuit een erfgoedopgave en omwille van de integrale benadering is het nochtans belangrijk dat ook dit soort schepen bewaard blijft. Precies het gebruik van deze nieuwe materialen zorgde voor een andere vormtaal, voor nieuwe mogelijkheden,.... Op dit ogenblik zijn de meeste van deze schepen nog bewaard en kan ervoor gezorgd worden dat geïnvesteerd wordt in het behoud van een representatieve selectie.

Ook voor andere onderdelen van het maritiem erfgoed is deze pro-actieve benadering van essentieel belang. Wanneer gesproken wordt over de vernieuwing van de vissersvloot is het ook daar van belang dat enkele representatieve voorbeelden van deze generatie schepen bewaard blijft. Binnen de Europese regelgeving is het mogelijk om voor historische schepen de slooppremie uit te reiken en het schip toch te laten behouden, onder voorwaarde dat het natuurlijk niet langer voor dezelfde economische activiteit wordt ingezet.

Hetzelfde geldt voor de marinevloot die stilaan van de hand wordt gedaan en waarvan de meeste schepen als schroot verdwijnen of verplichtend terug naar het land van oorsprong moeten als ze afgeschreven zijn (voor schepen van Amerikaanse makelij is dat het geval). Ook hier dringt een pro-actieve aanpak zich op om ervoor te zorgen dat er op korte en lange termijn toch nog reminiscenties aan de Marine bewaard blijven.

Wat geldt voor de schepen, geldt zeker ook voor de havengebonden infrastructuur. Het is zo al moeilijk om in een sector waarin economische ontwikkeling van wezenlijk belang is aandacht te krijgen voor allerhande erfgoedaspecten. Op heel wat plaatsen worden de materiële getuigen verwijderd of krijgen ze een andere invulling, niet altijd met evenveel respect voor erfgoedwaarden. Met deze projectontwikkeling zijn forse investeringen gemoeid, maar bijna nooit wordt hierbij rekening gehouden met de economische betekenis van het erfgoed. Daarbij komt nog dat erfgoedzorg te vaak te laat en te vrijblijvend reageert op deze grootschalige ontwikkelingen. Vaak pas in laatste instantie worden alternatieve voorstellen geformuleerd waarvan de economische impact en de noodzakelijke investeringen niet eens in kaart zijn gebracht. Erfgoedprojecten kunnen vaak het verschil maken omwille van hun duurzaam karakter, maar het ontbreekt vaak aan de nodige kennis om iedereen in een planningsfase daarvan reeds te overtuigen.

De belangrijkste uitdaging bestaat er dan ook in dat vanuit de erfgoedzorg op voorhand en zeer snel kan ingespeeld worden op herbestemmingsvraagstukken en dat er voor gezorgd kan worden dat er voldoende knowhow is om de financiële haalbaarheid realistisch en tijdig te berekenen.

Eerder pleitte VCM reeds voor de oprichting van een competentiecel herbestemming op Vlaams niveau. Deze competentiecel kan eigenaars en beheerders zowel inhoudelijk als financieel mee helpen zoeken naar valabele alternatieven. Mogelijke partners van zo'n competentiecel zijn bijvoorbeeld de afdeling Monumenten en Landschappen, het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed, Erfgoed Vlaanderen, Monumentenwacht, lokale en thematische verenigingen, overheden, externe deskundigen,...

Een gelijkaardige cel die dergelijke dienstverlening binnen het Vlaams Bouwmeesterschap aanbiedt voor nieuwbouwprojecten kan hier inspirerend werken.

Het spreekt voor zich dat ook de oprichting van een competentiecel op provinciaal niveau of voor bepaalde gebieden heel wat perspectieven biedt en niet alleen kan zorgen voor inspirerende herbestemmingen, maar ook voor realistische projecten op financieel vlak. West-Vlaanderen zou hierin het voortouw kunnen nemen inzake maritiem erfgoed.

Vanuit een economische en toeristische benadering wordt met veel belangstelling uitgekeken naar de mogelijkheden die het maritiem erfgoed biedt. Dat is op zich een goede zaak, maar de studieopdracht leerde toch ook dat veel meer dan nu het geval is moet uitgegaan worden van de kansen die het maritiem erfgoed biedt. Economische en toeristische factoren mogen daarbij in rekening worden gebracht, maar mogen geen doorslaggevende rol spelen zonder dat het behoud van de maritiem erfgoedwaarden gegarandeerd kan worden. De praktijkervaring van tientallen jaren erfgoedzorg toonde alvast aan dat een sterk gedragen maatschappelijk project veel meer kansen biedt dan een initiatief dat vooral naar economische rendabiliteit streeft zonder voldoende kwalitatieve inhoudelijke invulling of zonder het nodige respect voor het behoud van de erfgoedwaarden.

## **4.2. Clustering en netwerking**

Tijdens de verschillende gesprekken bleek duidelijk dat veel initiatiefnemers of projectverantwoordelijken elkaar en elkaars werking niet of onvoldoende kennen. De meeste organisaties zijn vooral met hun eigen werking bezig en verschil in interesse, schaalgrootte van het initiatief, ... maken samenwerken over de eigen gemeentegrenzen heen niet altijd even makkelijk. Gebrek aan overleg leidt echter vaak tot allerlei misverstanden, dubbel werk, onvoldoende afstemming, ... Nochtans toont de praktijk duidelijk aan dat informatie- en ervaringsuitwisseling een sterke meerwaarde betekent voor de werking van een organisatie of een bestuur.

In het kader van het kustnetwerk werd reeds begonnen met regelmatige ontmoetingen met betrokkenen op lokaal vlak, maar hier zijn nog heel wat perspectieven voor geografische en thematische samenwerking. De provincie kan hier een belangrijke intermediaire rol in spelen door de netwerking te organiseren.

### **4.2.1. Geografische clustering en netwerking**

Geografisch gezien zorgt de kuststrook uiteraard voor een sterk verbindingselement en overleg tussen de 10 kustgemeenten blijft dan ook aangewezen. Langs de andere kant gaat het toch om een strook van 67 km. en geografische netwerking over deze afstand ligt niet altijd voor de hand. Het zou bijvoorbeeld betekenen dat tegen iemand van Antwerpen wordt gezegd om samen te werken met een organisatie uit Halle. Niet altijd vanzelfsprekend dus. Voldoende aandacht voor clustering met het hinterland lijkt dan ook aangewezen. Wanneer bijvoorbeeld het netwerk rond (volks)geloof wordt ontwikkeld, is het aangewezen om ook Meetkerke daarbij te betrekken en het verhaal van het ontstaan van de haven van Zeebrugge en de essentiële rol daarin van de Maere kan misschien ook in verband worden gebracht met een bezoek aan het kasteel d'Aertrijke, zijn woonplaats. Zeker in de grensgebieden is er nu reeds overleg met de actoren van over de grens. Dit overleg moet verder mogelijk gemaakt worden en zelfs geïntensifieerd, maar wel onder de voorwaarde dat het tot concrete resultaten en afspraken leidt. Vandaag beperkt het zich nog te veel tot vrijblijvende gezamenlijke promotie waarvan de meerwaarde niet altijd duidelijk is.

#### **4.2.2. Thematische clustering en netwerking**

Meer nog dan de geografische clustering en netwerking lijkt een thematische invalshoek heel wat perspectieven te bieden voor meer, betere en resultaatgerichte samenwerking met respect voor ieders eigenheid en verwachtingen.

Op verschillende plaatsen bestaan ongeveer gelijklopende projecten of zijn er initiatieven die thematisch sterk bij elkaar aansluiten. Geregeld overleg en informatie- en ervaringsuitwisseling zorgt daar ongetwijfeld voor nieuwe stimuli en samenwerkingsverbanden.

Voor een aantal thematische invalshoeken is de provincie nu reeds een sterk betrokken partner omdat zij beschikt over een eigen initiatief.

De volgende opsomming geeft reeds verschillende thematische samenwerkingsverbanden aan, maar is zeker niet limitatief.

##### **4.2.2.1. Militair maritiem erfgoed**

De Belgische kust leent er zich uitstekend toe om de militaire kustverdediging van de middeleeuwen tot vandaag in beeld te brengen. Enkele initiatieven spelen daar nadrukkelijk op in zoals het domein Raversijde, Fort Napoleon en de Marinebasis van Zeebrugge. Nieuwe projecten worden op stapel gezet, maar zijn nog op zoek naar hun plaats binnen de bestaande projecten. Andere zaken zijn wat in de vergetelheid geraakt, maar zouden in principe in het grote erfgoedverhaal toch een plaats moeten kunnen vinden. Bijvoorbeeld over operatie Dynamo in De Panne (ontzetting van het Britse Expeditieleger in juni 1940) en de raids op Zeebrugge en Oostende tijdens de Eerste Wereldoorlog zijn er nauwelijks aanduidingen bewaard gebleven.

Samenwerking zou er voor kunnen zorgen dat een specifieke groep van 'slagveldtoeristen' wordt aangetrokken en daar een gediversifieerd verhaal kunnen beleven, aangepast aan individuele verwachtingen. Kruisverwijzingen kunnen ervoor zorgen dat alle projecten op de een of andere manier aan bod komen. De eerstgenoemde projecten zullen weliswaar de belangrijkste trekkers blijven.

##### **4.2.2.2. Maritieme archeologie**

De Cel Maritieme en Fluviale archeologie van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed is ondertussen reeds enige tijd bezig met het samenbrengen van duikers en andere geïnteresseerden en het organiseren van overleg met deze groep. Zij zijn op dit ogenblik zonder meer de aangewezen partner om deze netwerkvorming te bewerkstelligen. Omdat zij hun vast stek hebben in het bezoekerscentrum in Walraversijde is de provincie ook betrokken partij en is het belangrijk dat ook van daar uit eventuele stimuli voor de maritieme archeologie kunnen worden gecreëerd.

##### **4.2.2.3. Vuurtorens**

Vuurtorens wordt vanzelfsprekend zeer sterk vereenzelvigd met het maritiem erfgoed. Langs de kust staan verschillende (beschermde) exemplaren. In sommige gevallen is de relatie met de zee verloren. Maar ook als die relatie met de zee er wel nog is, blijft het moeilijk een vuurtoren te ontsluiten. Vuurtorens zijn bijvoorbeeld moeilijk toegankelijk. Voorlopig kan alleen de vuurtoren van Blankenberge dankzij het Zeegenootschap bezocht worden. Toch een beetje eigenaardig, want op internationaal vlak zijn er heel wat vuurtorenadepten die niet alleen info verzamelen en ter beschikking stellen over het onderwerp, maar de vuurtorens ook intensief bezoeken.

Op dit vlak kan overleg en uitwisseling van expertise zeker voor een meerwaarde zorgen.

##### **4.2.2.4. (Volks)geloof**

Het (volks)geloof leeft vandaag nog altijd sterk in de vissersgemeenschap. En hoewel geloof in de eerste plaats immaterieel is, zijn er toch ook heel wat materiële getuigen. In de lijsten met maritieme erfgoedmogelijkheden zijn er op heel wat plaatsen kapelletjes en kerken met hun kunstschaten terug te vinden die getuigen van dit geloof. Op de meeste van die plaatsen kan elke bezoeker zonder veel uitleg als het ware aanvoelen waarover het gaat.

Op zichzelf zijn die verschillende materiële getuigen niet sterk genoeg om echt als een trekker te gaan fungeren, maar in een netwerk waarin naar elkaar wordt doorverwezen is dat ongetwijfeld wel het geval. Ook aanknopingspunten binnen bijvoorbeeld musea kunnen zorgen voor de nodige draagkracht.

Belangrijk is wel dat nogal wat betrokkenen niet onmiddellijk het verband leggen met erfgoedzorg wanneer ze het over hun kapel of kerk hebben.

In functie van dit onderdeel is het wel belangrijk om niet alleen erfgoedelementen in de kustgemeenten aan bod te laten komen, maar ook even in het binnenland te trekken en bijvoorbeeld de kerk van Meetkerke of Onze-Lieve-Vrouw ter Potterie in Brugge mee in deze samenwerkingsverbanden op te nemen. Ook een blik over de grens (Bray-Dunes, Duinkerke,...) kan hier verrijkend werken.

Een ander aspect van dit onderdeel zijn de zeewijdingen die op verschillende plaatsen, en overigens opnieuw met toenemend succes worden georganiseerd.

Met aalmoezenier Dirk Demaeght is er op dit ogenblik reeds iemand die overzicht heeft over de verschillende initiatieven. Zijn medewerking lijkt dan ook onontbeerlijk om op dit vlak netwerking te stimuleren.

#### *4.2.2.5. Musea*

Ook voor musea geldt uiteraard de nood aan informatie- en ervaringsuitwisseling. Binnen het kustnetwerk is dit proces reeds opgestart. Op deze plaats in het eindrapport wordt er dan ook slechts zeer kort op ingegaan.

Misschien nog belangrijk om mee te geven, is het feit dat de term musea in deze zo ruim mogelijk geïnterpreteerd moet worden en dat niet alleen erkende of potentieel erkende musea aan bod komen, maar ook al die initiatieven die op een of andere manier hun collectie openstellen voor het publiek.

Overigens is het zo dat momenteel nog geen enkel van de maritiem erfgoedmusea als museum erkend is. Ook dat is op middellange termijn een belangrijke uitdaging.

#### *4.2.2.6. Folklore*

Misschien wat onverwacht, maar op veel plaatsen is er toch nog een levende folklore die nog steeds verwijst naar het vissersverleden van de kust. Allerhande verkiezingen, stoeten, reuzen,... zijn daar de (im)materiële getuige van. In de mate van het mogelijke kan ook hier gedacht worden aan netwerking, hoewel het van de aangehaalde invalshoeken het minst voor de hand liggende en misschien zelfs het minst relevante is.

#### *4.2.2.7. Visserijonderwijs*

Het visserijonderwijs heeft ook aan de kust steeds een belangrijke plaats ingenomen. Op verschillende plaatsen zijn daar bijvoorbeeld in de musea nog reminiscenties aan terug te vinden in de vorm van de inrichting van een klaslokaal. Onderwijs is echter een dynamisch gegeven en ook vandaag zijn in Oostende en in Heist nog scholen (Provinciaal Maritiem Instituut). Het onderwijs, de evolutie en de toekomst ervan, is zeker een thema dat verschillende mensen bezighoudt. Binnen de huidige onderwijsinstellingen is ook heel wat erfgoed te vinden (bijvoorbeeld plannen), maar voorlopig werd dat nog niet in kaart gebracht of van daaruit ingeschakeld in het erfgoedverhaal.

#### *4.2.2.8. Reddingsdienst*

De geschiedenis van de georganiseerde reddingsdienst langs de kust is reeds meer dan 100 jaar uit. Deze geschiedenis is vaak nog niet geschreven en in het erfgoedverhaal nog een onbekende. Toch merken we in verschillende gemeentes stilaan initiatieven om de historie van de reddingsdienst in kaart te reconstrueren. Overleg en werken aan een globaal overzicht biedt ook op dit vlak zeker een meerwaarde.

#### *4.2.2.9. Maritiem erfgoed in de kunst*

Hoewel de kunst(historische) musea in functie van dit onderzoek niet gecontacteerd werden, merken we toch dat gericht gebruik van (afbeeldingen) van het maritiem erfgoed in de kunst een bijzondere meerwaarde kunnen bieden. De huidige verzameling van kunstenaar Louis Van den Eynde illustreert dat nog het best. De verschillende vissers en de verhalen die er over bekend zijn, geven aan iemand een gezicht. Ook in verband met volksgeloof zijn er specifieke (volks)kunstuitingen die meer aandacht verdienen.

### **4.3. Sensibiliseren en bewustmaken door correct informeren**

Het onderzoek maakte in ieder geval duidelijk dat er nood is aan een correcte informatiedoorstroming op alle niveaus. Informatie is voor sommige betrokkenen niet, onvolledig, te laat of te dispaaraat beschikbaar. Dat geeft enkel aanleiding tot misverstanden, verkeerde verwachtingen,... wat allerm minst bevorderlijk is voor een goede samenwerking. Opnieuw is het belangrijk dat deze informatiedoorstroming zowel geografisch als thematisch georganiseerd wordt.

De correcte informatie kan er ook voor zorgen dat andere betrokkenen tijdig kunnen instappen om zelf te participeren wat op langere termijn alleen maar voor sterkere projecten kan zorgen.

Op dit ogenblik wordt ook voor de potentiële bezoeker de informatie dispaaraat of onvoldoende aangereikt. Nochtans is er op het vlak van sensibilisatie en bewustmaking nog een ganse weg af te leggen. Tijdens verschillende gesprekken kwam aan bod dat er nood is aan een overzicht van initiatieven, projecten en evenementen dat op grote schaal verspreid werd. De vraag is echter of hier opnieuw een instrument moet worden gecreëerd of dat er eerder aansluiting kan worden gezocht bij al bestaande initiatieven. Het laatste lijkt het geval te zijn, maar dan wel met die randbemerking dat de aangeboden info duidelijk gekaderd moet worden binnen de ruime context van het maritiem erfgoed.

In vergelijking met bijvoorbeeld Frankrijk valt meteen op dat een publicatie met een globaal overzicht van het maritiem erfgoed voorlopig ontbreekt. Inspiratie bieden alvast de publicaties onder meer over het rollend en vliegend erfgoed die in Frankrijk voorhanden zijn. Vanuit een integrale benadering en knap uitgegeven krijgt het grote, maar ook het gespecialiseerde publiek de kans om kennis te maken met elk onderdeel van het erfgoed. Onroerend en roerend erfgoed, archieven, verhalen en beelden komen aan bod met telkens kruisverwijzingen naar bezienswaardigheden gekoppeld aan praktische info over openstelling e.d.

Voorlopig beperken de meeste initiatieven tot een korte, vaak nietszeggende opsomming van bezoekmogelijkheden.

### **4.4. Maritiem erfgoed in kaart brengen**

Zoals reeds eerder aangegeven had deze studieopdracht geenszins de bedoeling om het maritiem erfgoed objectmatig in kaart te brengen. Tijdens het onderzoek werd wel duidelijk dat er op verschillende vlakken nog een sterke nood aan inventarisatie is.

Het onroerend erfgoed werd ondertussen op de meeste plaatsen stelselmatig in kaart gebracht door de afdeling Monumenten en Landschappen via de 'Inventaris Bouwen door de Eeuwen Heen' en via thematische inventarisprojecten.

Het varend erfgoed werd voorlopig nog niet stelselmatig geïnventariseerd. Gezien de rol van de Vlaamse overheid in het kader van het decreet op de bescherming van het varend erfgoed, valt te verwachten dat opnieuw de bevoegde afdeling Monumenten en Landschappen zal instaan voor een exhaustieve inventaris. Voorlopig is het nog onduidelijk op welke termijn en hoe dergelijke inventaris er kan komen.

In verband met het maritiem archeologisch erfgoed wordt een grondige inventaris voorbereid door de Cel Maritieme en Fluviale archeologie van het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed.

Op verschillende plaatsen worden verhalen- en beeldbanken geïnstalleerd om zowel de verhalen als foto's en ander beeldmateriaal te inventariseren en ter beschikking te stellen van alle geïnteresseerden. Momenteel gebeurt het op deze manier in kaart brengen van maritiem erfgoed eerder nog toevallig, maar daar komt stilaan verandering in. Het is wel belangrijk dat de ontwikkeling van beeld- en verhalenbanken gebiedsdekkend kan gebeuren.

Voorlopig het meest problematisch is het in kaart brengen van de archieven die verband houden met het maritiem erfgoed. Tijdens de gesprekken kwam de zorg voor de archieven duidelijk als één van de belangrijkste aandachtspunten aan bod. Er zijn zowel belangrijke administratieve archieven (bijv. scheepvaartinspectie, Provinciaal Maritiem Instituut), omvangrijke archieven van maritiem gebonden bedrijven of archieven in handen van particulieren (particulieren en verenigingen). Tot nu toe werden die archieven nog nooit stelselmatig geïnventariseerd, hoewel ze ongetwijfeld een schat aan informatie bevatten en van essentieel belang zijn voor de ontwikkeling van een (provinciaal) beleid. Eventueel kan een samenwerking met de Archiefbank Vlaanderen overwogen worden. Archiefbank Vlaanderen realiseert in het kader van het Archiefdecreet een duurzaam register van de Vlaamse private archieven met het oog op hun beheer.

#### **4.5. Provincie (mede) als trekker voor nieuwe mogelijkheden en initiatieven**

Op basis van de studieopdracht kunnen verschillende noden omgezet worden in concrete beleidsaanbevelingen, waarin ook de provincie West-Vlaanderen een belangrijke rol kan spelen. Ze worden hier even op een rij gezet en kort toegelicht.

##### **4.5.1. Monumentenwacht varend erfgoed**

Instandhouden van varend erfgoed is duur en vraagt de nodige deskundigheid. Veel projecten sterven een stille dood omdat men zich vol overgave op het herstel van een schip stort, maar eens begonnen moet vaststellen dat de hoeveelheid werk en de kosten veel meer en hoger uitvallen zodat er onvoldoende financiële en menselijke middelen zijn. Het opmaken van een gebruiksvriendelijk toestandrapport is in functie van het optimale behoud van het varend erfgoed en van het inschatten van de financiële consequenties ervan onontbeerlijk. De provinciale Monumentenwachtverenigingen bieden dergelijke dienstverlening reeds jarenlang aan voor het bouwkundig erfgoed en de interieurs. Een uitbreiding van deze dienstverlening naar het varend erfgoed zou een belangrijke meerwaarde betekenen. De vraag die hierbij dient gesteld is of het opportuun is om deze gespecialiseerde monumentenwachter(s) voor gans Vlaanderen aan te werven of dat er voldoende werkvolume is zodat dit ook op provinciaal niveau kan.

##### **4.5.2. Museumhaven Oostende**

Binnen het overzicht van maritieme erfgoedmogelijkheden per stad of gemeente valt meteen de rol van de stad Oostende op. Oostende heeft op maritiem erfgoedvlak nu reeds heel wat te bieden, maar een aantal structurele initiatieven kunnen voor een bijzondere meerwaarde zorgen. Eén van die initiatieven is de ontwikkeling van een museumhaven op de Oosteroever in de nabijheid van de Maritieme Site Oostende, het Fort Napoleon,...

Een museumhaven is geen statisch gegeven. Het is geen plaats waar in een of ander dok allerlei historische vaartuigen (meestal in bedenkelijke staat) lukraak worden samengebracht. Integendeel, het is een dynamisch concept dat zowel in Nederland (bv. Rotterdam) als in Duitsland (Bremerhaven, Hamburg,...) zijn deugdelijkheid heeft bewezen. Concreet bestaat het er uit dat aan eigenaars van historische schepen de nodige faciliteiten worden aangeboden: aantrekkelijke en betaalbare (soms gratis) ligplaatsen, faciliteiten om zelf kleine onderhoudswerken uit te voeren, zorg voor deskundige omkadering,...

Een museumhaven zorgt niet alleen voor een belangrijke aantrekkingskracht voor eigenaars van historische schepen, maar biedt ook een sterke toeristische meerwaarde.

Voor de ganse oosteroever worden op dit ogenblik nieuwe ruimtelijke plannen ontwikkeld. Een eerste aftastend gesprek hierover toonde alvast aan dat dergelijk initiatief zeker niet tegenstrijdig is met reeds bestaande plannen en kans van slagen kan hebben. Het zal uiteraard nog heel wat overtuigingskracht vragen om de verschillende betrokkenen hiervan te overtuigen, maar het idee biedt zeker perspectieven. Momenteel is er in ieder geval nood aan een trekker voor dit voorstel. Uiteraard is een belangrijke rol weggelegd voor de stad Oostende, maar in functie van de relevantie voor een ganse regio is steun op intermediair niveau zonder meer aangewezen. Het is langs de ganse kust immers de enige plaats waar op een authentieke manier een museumhaven kan worden ingericht.

##### **4.5.3. Financiële ondersteuning ontsluiting**

Op verschillende plaatsen worden op dit ogenblik maritiem erfgoedevenementen georganiseerd. Veel projecten en initiatieven participeren daar enthousiast aan. Toch stellen verschillende initiatiefnemers toekomstige deelnames aan deze evenementen in vraag omwille van de kosten die dat met zich meebrengt. Bedragen tussen 250 en 1000 euro lijken niet onoverkomelijk, maar voor kleine organisaties betekent het toch heel wat.

Door het instellen van een provinciale premie voor ontsluiting van het maritiem erfgoed, waardoor de kosten voor deelname (of organisatie) van dit soort evenementen (gedeeltelijk) worden terugbetaald, zou de provincie voor een flink en toch haalbaar duwtje in de rug kunnen zorgen.

##### **4.5.4. Archiefdepot**

Het in kaart brengen van maritieme archieven die her en der verspreid aanwezig zijn, is een belangrijke stap in de ontwikkeling van een beleid. Het is slechts een eerste stap. In de loop van de afgelopen jaren hebben verschillende mensen een aanzienlijke archief- en documentatieverzameling samengebracht. Soms gaat het om verzamelaars die een collectie opbouwden, maar evengoed gaat

het om vissers of bedrijfsleiders die met hun archief ergens terecht willen. Probleem is dat er op dit ogenblik weinig depotmogelijkheden zijn waardoor heel wat van dit materiaal dreigt verloren te gaan. De afgelopen jaren trachtte de Sabbekring op een min of meer stelselmatige manier een archief- en documentatieverzameling samen te stellen, maar het beheer en de ontsluiting van deze collectie zijn momenteel niet ideaal.

In ieder geval is er naast de bestaande initiatieven nog steeds een grote nood aan een archiefdepot waar, op een wetenschappelijke manier, aan archiefopbouw en ontsluiting kan worden gedaan. De provincie lijkt hier een aangewezen partner.

## **4.6. Nog enkele andere aandachtspunten**

### **4.6.1. Replica's: niet onbeperkt**

Op dit ogenblik zijn verschillende organisaties bezig met het bouwen van replica's van (historische) scheepstypes waarvan geen exemplaar meer is overgebleven. Nieuwe toekomstige initiatieven dienen zich aan en het aantal mogelijkheden lijkt als het ware onbeperkt.

Het bouwen van replica's kan echter niet onbeperkt. Uit de praktijk blijkt alvast dat het geld om het bouwen van de replica doorgaans nog wel kan worden samengebracht, maar dat onderhoud en herstel naderhand veel minder gefinancierd wordt. Alleen wanneer door intens gebruik voldoende exploitatiemiddelen kunnen gegenereerd worden, heeft een project op langere termijn een kans van slagen. Een organisatie als Maritieme Site Oostende speelt daar met de creatie van een bvba voor de exploitatie van bijvoorbeeld de tweemastsloep handig op in.

In functie van een toekomstig beleid is het aanbevelenswaardig om enkel nog nieuwe projecten voor het bouwen van replica's te ondersteunen als die voldoende garanties kunnen bieden voor exploitatie, onderhoud en herstel op lange termijn.

### **4.6.2. Onroerend erfgoed en infrastructuur ruimtelijk verankeren**

Het is reeds eerder gezegd in dit rapport: in een gebied als de kust dat permanent onder druk staat voor nieuwe economische expansie is het behoud van onroerend maritiem erfgoed (vissershuisen, havengebonden infrastructuur, militaire relictten,...) geen evidentie. In het verleden werden enkele relictten als monument, stads- of dorpsgezicht of landschap beschermd. Die bescherming was niet altijd voldoende garantie voor een optimale ruimtelijke inplanting. Het is dan ook aangewezen om in de toekomst veel meer oog te hebben voor deze ruimtelijke verankering van het maritiem erfgoed. De ruimtelijke structuurplanning biedt daartoe ongetwijfeld heel wat mogelijkheden. Uiteraard is dit niet allen de taak van de provincie, maar zij kan hierin wel een stimulerende rol op zich nemen. Als voorbeeld en ter inspiratie kan worden verwezen naar de provincie Oost-Vlaanderen die in haar provinciaal structuurplan onder andere de verplichting inschreef voor het opmaken van archeologische RUP's. Op basis hiervan werden ondertussen de eerste RUP's op gemeentelijk niveau gemaakt.

### **4.6.3. Kwaliteit ontsluiting verbeteren met respect voor individuele verwachtingen**

De inventaris van initiatieven en projecten geeft aan dat er heel wat plaatsen zijn waar het publiek terecht kan. Alle initiatiefnemers proberen op hun manier en volgens eigen inzichten en financiële mogelijkheden het publiek zo goed mogelijk te ontvangen. Op dit vlak is er zeker nog heel wat ruimte voor verbetering en kan gestreefd worden naar een meer kwalitatieve, hedendaagse aanpak. Verschillende bestaande consulentenschappen, steunpunten, overheids- en andere instanties kunnen hierbij helpen. Belangrijk is dat hierbij rekening wordt gehouden met ieders verwachtingen en dat het op een dusdanige manier wordt aangepakt dat iedereen op gelijk welk moment mee in het traject kan instappen.

Een herhaling van het pleidooi voor financiële, realistische projecten is hier raadzaam.

*Deze studie werd in opdracht van de provincie West-Vlaanderen uitgevoerd door VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen vzw, Erfgoedhuis Den Wolsack, Oude Beurs 27, 2000 Antwerpen, tel.: 03-212 29 60, fax: 03-212 29 61, e-mail: info@vcmcontactforum.be, www.monument.vlaanderen.be*