



Vlaanderen
is erfgoed

Beschermingsdossier
Monument
Elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip
van de volledige uitrusting) in Antwerpen

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

Beschermingsdossier:

Elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip van de volledige uitrusting)
Rijnkaai (zonder nummer) in Antwerpen - monument

INHOUDELIJK DOSSIER

Dossiernummer: 4.001/11002/151.1

Frank Becuwe

23/01/2023

INHOUDSTAFEL

1.	Beschrijvend gedeelte	4
1.1.	Situering	4
1.2.	Historisch overzicht	4
1.3.	Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken.....	5
1.4.	Fysieke toestand van het onroerend goed	7
2.	Evaluerend gedeelte	7
2.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden	7
2.2.	Motivering van het type bescherming.....	8
2.3.	Motivering van de afbakening van de bescherming	8
2.4.	Juridische toestand.....	8
2.4.1.	Onroerend Erfgoed:	8
2.4.2.	Omgeving:	9
3.	Beheersvisie	10
3.1.	Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed	10
3.2.	Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed.....	10
3.3.	Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed	11
4.	Bronnen	11
5.	Bijlagen bij het inhoudelijk dossier	11
5.1.	Omgevingsplan	11
5.2.	Fotobijlage	11

1. BESCHRIJVEND GEDEELTE

Het voorliggende dossier betreft een ad hoc-dossier, dat voor de elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip van de volledige uitrusting), Antwerpen voorziet in een nieuwe bescherming, aangepast aan het vigerende Onroerendergoeddecreet. De bescherming bij ministerieel besluit van 30 september 2002 beantwoordt niet meer aan de realiteit. In de periode 2018-2019 werd de kraan, op de sporen na, verplaatst van de kaai 205 langs de Wijnweg (zonder nummer) naar de Rijnkaai. De bedoeling was om deze kraan samen met andere historische havenkranen van de stad Antwerpen op deze nieuwe locatie duurzaam te onderhouden en publiek te ontsluiten. Omwille van de rechtszekerheid brengt het voorgestelde beschermingsbesluit op vraag van de stad Antwerpen in 2019 het beschermingsstatuut juridisch en administratief in orde.¹

Tegelijkertijd de procedure van de opheffing van de bescherming als monument van de elektrische kraan nr. 371 JA met inbegrip van de volledige uitrusting alsook van de sporen op de kade van 30 september 2002 opgestart. We verwijzen hiervoor naar het afzonderlijk opgestelde opheffingsdossier.

1.1. Situering

De elektrische kraan nr. 371 JA, met inbegrip van de volledige uitrusting, bevindt zich sinds 2018 op de Rijnkaai in Antwerpen, waar de kraan deel uitmaakt van de collectie van vijftien historische elektrische havenkranen, alle als monument beschermd.

1.2. Historisch overzicht

Elektrische kranen werden in de Antwerpse haven voor het eerst vanaf 1907 in gebruik genomen.² Ze vervingen geleidelijk de waterperskranen en de nog oudere stoomkranen, die op hun beurt de plaats hadden ingenomen van houten en metalen handkranen. De opkomst omstreeks 1880 van de stoomschepen, die met steeds minder matrozen waren bemand, had de nood aan hijswerktuigen in belangrijke mate aangezwengeld en tot een versnelde ontwikkeling van de kraantechnologie geleid. In 1880 beschikte de haven over zeventien kranen. In 1912, toen nauwelijks nog zeilschepen de haven binnenliepen, was dit aantal opgelopen tot 300, en in 1931 tot 595. De elektrische kranen werden vanaf 1908 per stuk oplopend genummerd en per reeks van een uit twee letters bestaand kenteken voorzien. Dit verklaart waarom de elektrische kraan die in 1958-1959 door de Duitse firma Kocks werd gebouwd en lange tijd op kaai 205 langs de Wijnweg een werkplek had, als de 371 JA is aangeduid. De Duitse makelij van deze walkraan is evenwel uitzonderlijk. De meeste kranen in die periode waren immers Boomse kranen.³

In de daaropvolgende decennia droeg de kraan nr. 371 JA samen met de andere kranen uit de JA-reeks bij tot praktisch een verdubbeling van de productiviteit in stukgoedoverslag op de zuidkaaien van het Leopolddok. In de jaren 1990 verdween de stukgoedactiviteit op deze kaaien voor de behandeling van massagoederen. In 1997 werd de kraan nr. 371 JA dan ook buiten gebruik gesteld.⁴

Eenmaal op non-actief stond de elektrische kraan nr. 371 JA werkloos op de kade langs de Wijnweg en hinderde hij de concessionarissen. Duurzaam onderhoud was er ook moeilijk,

¹ Brief van 15 maart 2019 van de Stad Antwerpen aan het agentschap Onroerend Erfgoed met de vraag tot verplaatsing van de Titan-kraan nr. 371 JA.

² THUES 2014, 79-81.

³ Beschermingsdossier DA002343 'De elektrische kraan nr. 371 JA met inbegrip van de volledige uitrusting alsook van de sporen op de kade (kaai 205, Wijnweg, Antwerpen), in 2000-2002 opgemaakt door Jo De Schepper (Monumenten en Landschappen, AROHM).

⁴ [S.N.] 2017, 338-339.

te meer de verflagen en het metaal door de nabijheid van de petrochemische haven en de overslagkaaien voor meststoffen sterk werden aangetast. In 1997 werd de kraan nr. 371 JA als enige nog resterende en goed bewaarde op sporen verrijdbare elektrische stukgoedkraan uit 1958-1959 door de stad Antwerpen opgenomen in de collectie historische havenkranen. Deze vandaag door het MAS beheerde collectie werd in 1974 opgestart om bij de verschroting van de stedelijke havenkranen per reeks minstens één representatief exemplaar te behouden. Op 30 september 2002 werd de kraan nr. 371 JA beschermd als monument omwille van zijn industrieel-archeologische waarde.

Om voor de elektrische kraan nr. 371 JA een duurzaam onderhoud te kunnen verzekeren werd deze in 2018 met een toelating van drie jaar (en in 2022 met nog eens drie jaar verlengd) van kaai 205 aan de Wijnweg verplaatst naar de Rijnkaai.⁵ Van deze verplaatsingsoptie werd reeds melding gemaakt in het beheersplan voor de beschermde elektrische museumkranen, dat op 4 augustus 2017 werd goedgekeurd. De 5 meter brede sporen waarop de kraan op de kade aan de Wijnweg reed, werden niet uitgebroken en niet mee overgebracht. Op de Rijnkaai zijn immers identieke sporen aanwezig.

Op de Rijnkaai maakt de havenkraan nr. 371 JA nu onderdeel uit van de chronologisch opgestelde en voor het publiek ontsloten havenkranen in de MAS-collectie. De kraan wordt er voor het publiek ontsloten.

1.3. Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken

De elektrische havenkraan nr. 371 JA is het enige nog resterende en goed bewaarde exemplaar van de twintig elektrische stukgoedkranen die op een vijf meter breed kraanspoor op de zuidkaaien van het Leopolddok reden en als kokerkraan met een volledig gesloten toren in 1958-59 door de Duitse firma Kocks uit Bremen werden gebouwd. In een periode waarin de meeste kranen Boomse kranen waren, was dit een vrij uitzonderlijke bestelling. Tevens vormt de kraan een materiële illustratie van de wijze waarop de haveninfrastructuur in de Antwerpse haven vanaf 1907 steeds meer met behulp van elektriciteit als drijfkracht functioneerde.

Typologisch behoort de elektrische kraan nr. 371 JA tot de topkranen. De stukgoedkraan heeft een eigengewicht van 145 ton, een giek van 36 meter lang en een gewicht van 5,155 ton, een maximale raddruk van 33,3 ton en een kabellengte van 161 m. Het tegengewicht bestaat uit een beweegbaar gedeelte van 8,3 ton en een vast gedeelte, bestaande uit de machinekamer van 20 ton en het portaal van 64 ton. De hijslast is 5 ton bij 20 meter vlucht (100 tonmeter) en 3 ton bij 28 meter vlucht (84 tonmeter). Karakteristiek aan de walkraan nr. 371 JA is ook de aandrijving van de topbeweging aan de buitenzijde via een tand/heugel. Tot de elektromotoren behoren:

- voor het kraanrijden; twee AEG-motoren van het type GKKr 69 met een vermogen van 8,2 kW, een inschakelduur van 40% en 950 omwentelingen per minuut. Hun rijsnelheid bedraagt 25,2 meter per minuut.
- voor het zwenken: een AEG-motor van het type GKKr 69 met een vermogen van 7,5 kW, een inschakelduur van 40% en 950 omwentelingen per minuut;
- voor het hijsen: een AEG-motor van het type GHK 38/37 met een vermogen van 45 kW en 1270/975 omwentelingen per minuut;
- voor het in- en uittoppen: een AEG-motor van het type GKKr 69 met een vermogen van 8,2 kW en 950 omwentelingen per minuut.

De stalen structuur wordt gekenmerkt door:

- een gelaste kokerstructuur, een portaal op vier poten en vier bogies met twee wielen per bogie;

⁵ Op 28 februari 2017 werd een toelating van drie jaar verleend. Op 2 maart 2022 werd deze met nog eens drie jaar verlengd.

- het portaal dat een stijve draagstoel betreft waarin de draaibare bovenbouw pivoteert. Halverwege de poten is er een knik. Op dit niveau zijn de poten rondom verbonden door kokervormige gelaste balken alsook met een kruis uit kokervormige balken. Op het kruis is een bordes gelegd, dat via een trap bereikbaar is vanop de kaai. Op het bordes staan het spilcontact en de rijweerstanden opgesteld. Vanop het bordes heeft men toegang tot de draaizuil. Vanaf deze toegang leidt een ladder naar boven. Bovenaan het portaal zijn de poten opnieuw onderling verbonden en werd een grote versterkte ring aangebracht met intern een verticaal rondloopvlak waar loopwielen verbonden aan de bovenbouw van de kraan het draaibaar gedeelte van de kraan centreren.

De stuurcabine met de stuurinrichting is een afgescheiden erker van staal en glas die zich voor de machinekamer, onder de giek, bevindt en bijgevolg voor de kraanman een optimaal uitzicht biedt.

De elektromechanische buitenuitrusting wordt gekenmerkt door:

- de elektrische voeding vanuit in de kade ingewerkte stopcontacten, via een lange oprolbare kabel op kabeltrommel met tegengewichtaandrijving, om de verplaatsing van de kraan mogelijk te maken;
- de aandrijving van twee van de vier bogies, diagonaal één aan de kaaizijde en één aan de landzijde. Twee aangeflenste motoren op deze aangedreven bogies drijven het portaalrijwerk aan. Op het eerste bordes staat de rijcontroller, een kast met contactoren en veiligheden en een kast met aanloopweerstanden opgesteld.

De elektromechanische binnenuitrusting (in de machinekamer, de erker en de toren) kenmerkt zich door:

- een hoofdmotor voor het hijsen/vieren met kabeltrommel, reductietandwielen, rem- en begrenzingssystemen;
- een secundaire motor voor het zwenkmechanisme, met overbrenging naar een rondsel dat ingrijpt aan de buitenzijde van een tandring op het portaal;
- een tertiaire motor voor het topmechanisme, met overbrenging naar de twee tandheugels links en rechts naast de toren en verbonden aan de giek;
- een hoofdschakelbord;
- weerstandkasten en controllers, bedieningshendel en rempedalen.⁶

De elektrische kraan nr. 371 JA, die deel uitmaakt van de vijftien elektrische museumkranen op de Rijnkaai, is gemakkelijk toegankelijk voor een (beperkte) groep bezoekers, wat hem bijzonder interessant maakt om de vergelijking te maken met de andere kokerkranen op de Rijnkaai. De kraan vertoont veel gelijkenissen met deze kranen, maar kreeg ook heel wat eigen specifieke kenmerken mee van de Duitse constructeur. De controllers en de elektrische borden van AEG-ontwerp en -constructie zijn bijzonder interessant als educatief element om de werking te demonstreren, zowel wat het visuele aspect als het geluid van een werkend geheel betreft. Ook is het verschil tussen sturingen met mastercontrollers of vermogenssturing en stuurstroomcontrollers met relaishulpkringen en contactoren er goed aantoonbaar en zichtbaar.⁷

De 5 meter-sporen op de Rijnkaai, waarop de elektrische topkraan nr. 371 JA verrijdt, maakt deel uit van de bescherming als monument van de havenkranen 223 CK, 290 CO, 343 HA, 334 GA, 330 FA, 184 CD, 176 CC, 158 BD en 45 AA met inbegrip van de sporen (Ministerieel besluit van 30 september 2002).

⁶ THUES 2014, 110; [S.N.] 2017, 340-341.

⁷ [S.N.] 2017, 353.

1.4. Fysieke toestand van het onroerend goed

De fysieke toestand van het monument waarvoor dit dossier wordt opgemaakt, is vastgesteld tijdens een plaatsbezoek op 14 oktober 2021. De fysieke toestand is bij deze gelegenheid fotografisch gedocumenteerd. De registratie is als bijlage bij het ministerieel besluit gevoegd en geeft een beeld van de toestand van het onroerend goed op dat moment.

Vóór de verplaatsing in 2018 van kaai 205 aan de Wijnweg naar de Rijnkaai verkeerde de elektrische kraan zowel in- als uitwendig in slechte toestand. De kraan vertoonde zeer veel roestvorming en zelfs doorgeroeste delen, in het bijzonder wat de bodemplaten en de erkerophanging en het dak van de machinekamer betrof. Eveneens doorgeroest waren de kabels van het tegengewicht. Ook waren de meeste scharnieren en toegangsluiken niet meer in beweging te krijgen. Centimeters dikke lagen vochtige duivendrek hadden veel schade aangericht. Zonder grondige reiniging en het vrijmaken van deksels, deuren en scharnieren was een grondige evaluatie van de werkelijke toestand echter niet mogelijk. Duidelijk was wel dat het dak van de machinekamer en de bevestiging van de erker bijzondere aandacht vergden. In de gehele koker was de verf afgebladerd. Wat de elektrische installaties betreft was de weerstandskast in erge mate aangetast door roest, én vermoedelijk ook de weerstanden binnenin. Ook de hijsmotor was aan de buitenzijde verroest. De voedingskabel was omwille van het koper gestolen. Deze toestand was in 2014 reeds door Monumentenwacht Antwerpen gerapporteerd en omstreeks 2017 nog onveranderd.⁸

Intussen werden diverse conserverende werken uitgevoerd om verdere aftakeling (door roest en vandalisme) te voorkomen. In een eerste fase werden met een op 8 februari 2018 goedgekeurde premie enkele herstellingswerken aan de structuur uitgevoerd, en werd de kraan opnieuw geschilderd. In een tweede fase werd met een op 25 april 2018 toegekende premie de giek hersteld en geschilderd. In het najaar van 2021 werden een aantal kleinere werken uitgevoerd die ervoor moeten zorgen dat de ramen en deuren boven in de kraan opnieuw sluiten en de duiven buiten houden. De herstelling aan de mechanische delen wordt voorzien in een latere fase, wanneer aan alle kranen de dringende conserverende werken zijn uitgevoerd.

Momenteel verkeert de havenkraan – zoals het rapport van de inspectie op 21 april 2021 door Monumentenwacht Antwerpen ook aangeeft - bouwfysisch in goede staat en is er weinig risico op gevolgschade.⁹

2. EVALUEREND GEDEELTE

2.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden

De elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip van de volledige uitrusting) wordt beschermd als monument omwille van zijn industrieel-archeologische waarde.

De op de Rijnkaai gelegen elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip van de volledige uitrusting) is het enige nog resterende en goed bewaarde exemplaar van de twintig elektrische stukgoedkranen die op een vijf meter breed kraanspoor op de zuidkaaien van het Leopolddok reden en in 1958-59 door de Duitse firma Kocks uit Bremen werden gebouwd. In een periode waarin de meeste kranen Boomse kranen waren, was dit een vrij uitzonderlijke bestelling. Tevens vormt de kraan een materiële illustratie van de wijze waarop de haveninfrastructuur in de Antwerpse haven vanaf 1907 steeds meer met behulp van elektriciteit als drijfkracht functioneerde.

⁸ [S.N.] 2014, 7-9; [S.N.] 2017, 341-351.

⁹ [S.N.] 2021, 4-18.

2.2. Motivering van het type bescherming

De elektrische kraan nr. 371 JA (Rijnkaai zonder nummer) wordt beschermd als monument. Het Onroerendergoeddecreet definieert een monument als volgt: "een onroerend goed, werk van de mens of van de natuur of van beide samen, met inbegrip van cultuurgoederen die er integrerend deel van uitmaken, inzonderheid de bijhorende uitrusting en de decoratieve elementen van algemeen belang wegens de erfgoedwaarde(n)."

De elektrische kraan nr. 371 JA vormt samen met haar uitrusting een integrale machine en heeft als dusdanig een hoge industrieel-archeologische waarde. Een bescherming als monument biedt de beste garantie op de bewaring van de hier beschreven erfgoedwaarde.

2.3. Motivering van de afbakening van de bescherming

De afbakening van het beschermd onroerend goed is opgenomen op het plan dat als bijlage bij het ministerieel besluit is gevoegd. Het gedeelte van het kadastrale perceel gevat door de bescherming is opgenomen in artikel 1 van het ministerieel besluit.

In het voorliggend beschermingsbesluit wordt de locatie van de elektrische kraan nr. 371 JA (met inbegrip van de volledige uitrusting) aangeduid met de volgende kadastrale gegevens: Antwerpen, 7de afdeling, sectie G, zonder perceelnummer.

2.4. Juridische toestand

2.4.1. Onroerend Erfgoed:

In de omgeving van de nieuwe locatie van de elektrische kraan nr. 371 JA op de Rijnkaai bevinden zich ook:

- de Elektrische kraan 347 IA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200506>) en beschermd als monument bij M.B. van 30 september 2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/5565>).
- de Nijvelkraan 296 DE op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215968>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 02.12.2014 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/7694>);
- de Elektrische havenkraan 400 KA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215969>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 22.09.2017 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/21191>);
- de Elektrische havenkraan 410 KD op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215970>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 22.09.2017 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/21192>);
- de Elektrische walkraan 45 AA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215974>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 158 BD op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215975>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische walkraan 176 CC op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215976>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);

- de Elektrische walkraan 184 CD op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215977>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 223 CK op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215978>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 290 CO op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215979>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 330 FA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215980>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 334 GA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215981>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 343 HA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/215982>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- de Elektrische kraan 347 IA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventaris, zij het nog op de oude vestigingsplaats in de Vosseschijnstraat (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200506>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 30.09.2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/5565>);
- het Aanwervingslokaal voor scheepsherstellers op de hoek van de Rijnkaai en de Braziliëstraat dat is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200497>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 29.05.2001 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/6664>);
- de Rederijgebouwen Red Star Line op de hoek van de Montevideostraat en de Rijnkaai, die zijn opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200498>) en beschermd als monument bij M.B. dd. 29.05.2001 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/5252>) en bij M.B. dd. 05.06.2007 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/5237>).

Bij ministerieel besluit van 30 september 2002 werd de elektrische kraan nr. 371 JA met inbegrip van de volledige uitrusting alsook van de sporen op de kade beschermd als monument. De procedure tot opheffing van deze bescherming wordt gelijktijdig opgestart.

De elektrische kraan nr. 371 JA is erkend als ZEN-erfgoed en als Open-Erfgoed en er is een goedgekeurd beheersplan van 2017: [S.N.] 2017: *Beheersplan 2017-2036 Elektrische museumkranen Antwerpen*, Antwerpen, onuitgegeven studie in opdracht van Antwerpen Kunstenstad vzw, 418 pp. [online] <https://plannen.onroerenderfgoed.be/plannen/371> (geraadpleegd op 5 augustus 2021).

Op het omgevingsplan in bijlage bij dit dossier zijn de beschermingen opgenomen die in de buurt liggen van het onroerend goed waar dit dossier over gaat.

2.4.2. Omgeving:

- Volgens het gewestplan is de elektrische kraan 371 JA gelegen in een 'researchpark'-zone.

- Er is geen goedgekeurd RUP voor de Rijnkaai.¹⁰

3. BEHEERSVISIE

3.1. Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed

In het beschermingsbesluit zijn beheersdoelstellingen opgenomen. Je vindt die terug onder artikel 3 van het ministerieel besluit. De beheersdoelstellingen moeten de zakelijkrechthouders (eigenaars, erfpachthouders, opstalhouders en leasinggevers) en gebruikers op weg helpen om de erfgoedwaarden maximaal in stand te houden of te verbeteren. Ze hebben de optimale verwezenlijking van de erfgoedwaarden voor ogen.

Ze geven richting aan of vormen een kader voor toekomstig beheer van het beschermd onroerend goed. Zakelijkrechthouders en gebruikers dienen rekening te houden met deze beheersdoelstellingen als ze werken wensen uit te voeren aan het beschermd goed. Ook de overheid houdt met deze doelstellingen rekening als ze over deze werken advies moet geven of als ze toelating moet geven voor die werken.

De beheersdoelstellingen spelen in op de erfgoedwaarden, erfgoedelementen en erfgoedkenmerken opgenomen in artikel 2 van het ministerieel besluit. Deze bepalingen zijn op maat van de bescherming.

3.2. Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed

Voor elk beschermd onroerend goed geldt het actief en passief behoudsbeginsel. Dit betekent dat de zakelijkrechthouders en gebruikers het beschermd goed in goede staat moeten houden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken uit te voeren en dat het verboden is om een beschermd onroerend goed te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of de erfgoedwaarden ervan aan te tasten. Het betekent ook dat een zakelijkrechthouder en gebruiker verplicht is het beschermd onroerend goed als een goed huisvader te beheren en het dus niet te verwaarlozen. Alle voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van het beschermd onroerend goed die van toepassing zijn op het beschermd goed zijn opgenomen in artikel 4 van het beschermingsbesluit.

In het Onroerenderfgoeddecreet en Onroerenderfgoedbesluit zijn een aantal algemene voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van beschermd onroerend erfgoed opgenomen, meer bepaald:

- het goed als een goede huisvader beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen nemen tegen schade ten gevolge van brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;
- de toestand van het goed regelmatig controleren;
- regulier onderhoud uitoefenen;
- onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen nemen in geval van nood.

Omdat het onroerend goed werkend industrieel erfgoed is en beschermd wordt als monument, gelden ook volgende voorschriften. De zakelijkrechthouders en gebruikers moeten het volgende doen:

- De verrijdbaarheid en beweeglijkheid (toppen – gieken) van de elektrische havenkraan minimaal in standhouden.

¹⁰ Het in 2018 door het Stadsbestuur goedgekeurde RUP Rijnkaai is in 2021 door de Raad van State vernietigd.

3.3. Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed

Voor sommige werken aan het beschermd onroerend goed moet een toelating worden gevraagd. Sommige werken kunnen namelijk een negatief effect hebben op de erfgoedwaarden. Voor alle werken die stedenbouwkundig vergunningsplichtig zijn, of waarvoor een omgevingsvergunning, milieuvergunning of natuurvergunning nodig is, vraagt de vergunningverlenende overheid advies aan het agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid.

Voor een aantal werken die niet vergunningsplichtig zijn, moeten de zakelijkrechthouders en gebruikers, voorafgaand aan de uitvoering van de werken, toelating vragen aan het agentschap Onroerend Erfgoed of aan de erkende onroerenderfgoedgemeente. Een overzicht van alle erkende onroerenderfgoedgemeenten is te vinden op www.onroerenderfgoed.be.

De werken waarvoor u toelating moet vragen zijn opgesomd in artikel 5 van het beschermingsbesluit.

4. BRONNEN

Archief Onroerend Erfgoed, Beschermingsdossier DA002343 (opgemaakt door Jo De Schepper, 2000-2002).

[S.N.] 2014: *Rapport bouwkundige inspectie Monumentenwacht. Elektrische kraan 371 JA. Inspectie op 16 april 2014*, Antwerpen, 18 pp.

[S.N.] 2017: *Beheersplan 2017-2036 Elektrische museumkranen Antwerpen*, Antwerpen, onuitgegeven studie in opdracht van Antwerpen Kunstenstad vzw, 418 pp. [online] <https://plannen.onroerenderfgoed.be/plannen/371> (geraadpleegd op 5 augustus 2021).

[S.N.] 2021: *Rapport bouwkundige inspectie Monumentenwacht. Elektrische kraan 371 JA. Inspectie op 21 april 2021*, Antwerpen, 23 pp.

THUES G. 2014: Elektrische kranen 1907-1980. In: VRELUST J., HIMLER A., THUES G. & VAN SCHOORS P. (ed.), *750 jaar havenkranen in Antwerpen*, Antwerpen, BAI.MAS Books, 73-128.

5. BIJLAGEN BIJ HET INHOUDELIJK DOSSIER

5.1. Omgevingsplan

5.2. Fotobijlage

De fotoregistratie van de fysieke toestand, gevoegd als bijlage bij het ministerieel besluit, bevat alle relevante foto's voor dit dossier. Er is geen afzonderlijke fotobijlage bij het dossier gevoegd.