



Vlaanderen
is erfgoed



Beschermingsdossier Elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) in Antwerpen

Monument

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

Beschermingsdossier:

Elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting)
Rijnkaai (zonder nummer) in Antwerpen - monument

INHOUDELIJK DOSSIER

Dossiernummer: 4.001/11002/150.1

Frank Becuwe

17/07/2023

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	6
2.	Evaluerend gedeelte	7
2.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden	7
2.2.	Motivering van het type bescherming	7
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	9
3.1.	Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed	9
3.2.	Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed.....	10
3.3.	Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed.....	10
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. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) in 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 verplaatst van de kaai 140 aan de Vosseschijnstraat (zonder nummer) naar de Rijnkaai. De sporen bevinden zich, zij het afgedekt met een dikke laag asfalt, nog op de kade 140. 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 wordt de procedure tot opheffing als monument van de elektrische kraan nr. 347 IA 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. 347 IA met inbegrip van de volledige uitrusting bevindt zich sinds 2019 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 opeend genummerd en per reeks van een uit twee letters bestaand kenteken voorzien. Dit verklaart waarom de elektrische kraan die in 1953-1954 door het Hobokense bedrijf Titan Anversois werd gebouwd en op kaai 140 aan de Vosseschijnstraat een werkplek had, als de nr. 347 IA is aangeduid.³

In 1997 werd de elektrische kraan nr. 347 IA door de vervanging van stukgoederen door massagoederen buiten gebruik gesteld.⁴ In de daaropvolgende jaren stond de kraan werkloos op kaai 140 langs de Vosseschijnstraat en hinderde hij de concessionarissen. Duurzaam onderhoud was er ook moeilijk, vooral de verflagen werden door de nabije chemische industrie sterk aangetast. In 1997 werd de kraan nr. 347 IA als enige nog resterend en goed bewaard voorbeeld van een reeks van acht elektrische kranen uit 1953-

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. 347 IA.

² THUES 2014, 79-81.

³ Beschermingsdossier DA002341 'De elektrische kraan nr. 347 IA met inbegrip van de volledige uitrusting alsook van de sporen op de kade (kaai 140, Vosseschijnstraat, Antwerpen), in 2000-2002 opgemaakt door Jo De Schepper (Monumenten en Landschappen, AROHM).

⁴ [S.N.] 2017, 312.

1954 die op de havenkaden op sporen reden, 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 elektrische kraan nr. 347 IA met inbegrip van de volledige uitrusting alsook van de sporen op de kade beschermd als monument omwille van zijn industrieel-archeologische waarde.

Om duurzaam onderhoud van de elektrische kraan nr. 347 IA te verzekeren werd hij in 2019 met een toelating van drie jaar (en in 2022 met nog eens drie jaar verlengd) van kaai 140 aan de Vosseschijnstraat 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 grotendeels onder de asfalt verdwenen standaardsporen van 9 meter breed waarop de kraan op de kade 140 aan de Vosseschijnstraat reed, werden niet uitgebroken en niet mee overgebracht. De sporen op de Rijnkaai werden naar het oorspronkelijke model gereconstrueerd.

Op de Rijnkaai maakt de havenkraan nu onderdeel uit van de chronologisch opgestelde elektrische havenkranen uit 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. 347 IA is het enige nog resterende en goed bewaarde exemplaar van de acht elektrische stukgoedkranen uit 1953-1954 die op de havenkaden op 9 meter brede sporen reden en door Titan Anversois, één van de belangrijke Belgische constructeurs, zijn gebouwd. De kraan vormt tevens een materiële illustratie van de wijze waarop de haveninfrastructuur in de Antwerpse haven vanaf 1907 steeds meer met behulp van elektriciteit als drijfkracht functioneerde. Tegelijk illustreert de kraan de aankoop van steeds zwaardere havenkranen.

Typologisch behoort de elektrische kraan nr. 347 IA tot de topkranen. De metalen vakwerkkraan met houten besturingscabine heeft een eigengewicht van 156,35 ton. De hijslast is 5 ton bij 15 meter vlucht (of 75 tonmeter) en 2,5 ton bij 30 meter vlucht (of 75 tonmeter). De giek is 33,154 meter lang, de kabel 130 meter. De actieradius (vlucht) bedraagt 8,5-25/30 meter. Een specifiek kenmerk van de kraan is de topbeweging met tegengewicht (van 31,5 ton). Tot de elektromotoren behoren:

- twee ACEC-motoren CH 406 (19,8 kW; 27 pk; 41 A; 755 toeren per minuut; controller met 6 standen; 0,33 meter per seconde) voor het kraanrijden;
- een ACEC-motor CV 603 (62,5 kW; 85 pk; 127 A; 675 toeren per minuut; 1,3 meter per seconde) voor het hijsen;
- een ACEC-motor 607 (29,4-39 kW; 40-53 pk; 60-78A; 530-1060 toeren per minuut; 0,5 meter per seconde) voor het zwenken;
- een ACEC-motor GH 503 (19,5 kW; 26,5 pk; 40 A; 716 toeren per minuut) voor het in- en uittoppen.

De rijsnelheid bedroeg 0,33 meter per seconde, de zwenksnelheid 0,5 meter per seconde en de hijsnelheid 1,3 meter per seconde.

De stalen structuur laat zich kenmerken door:

- een geklonken vakwerkstructuur, een portaal op acht spoorwielen, twee per bogie en per poot;
- een bordes met koningsas en ringrail, zwenkende bovenbouw met (houten) stuurcabine/machinekamer in een geklonken draagstructuur, hoge toren in vakwerk met keerschijven voor compensatie van de lasthoogte bij in- of uittoppen.

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

- Giek, geklonken vakwerkstructuur. Stevig uitgevoerde zwenkbogies met twee wielen elk;
- twee vaste tegengewichten voor het balanceren van de giek, aan weerszijden van de cabine, in geklonken draagstructuur;
 - een grote houten trap voor toegang van de kraandrijver naar de hoger geplaatste erker;
 - een ladder voor toezicht van de ringrail (zwenkmechanisme) onder de cabine;
 - een ladder voor toezicht van het topmechanisme (niveau 2) boven de cabine;
 - een ladder in de giek voor toezicht van de topschijf;
 - een bordes op 1^{ste} verdieping, geklonken draagstructuur en geperforeerde plaat.

De stuurcabine betreft een deels houten kaderstructuur met beplanking, aan de linkerkant voorzien van een buitentoegangsdeur (met ruitjes) en aan de achterzijde van een schuifdeur naar de machinekamer. Aan de voorzijde zijn de ramen met rubberprofiel gevat in (vernieuwde) stalen platen voor een ruim overzicht vanuit de veel hoger geplaatste erker. De erker is vanuit de machinekamer toegankelijk via een grote houten trap. In de achterzijde van de machinekamer steekt een grote dubbele toegangsdeur voor het monteren en demonteren van de motoren en grotere machineonderdelen. Tevens is een eenvoudige handbediende rolbrug/profiel voorzien. Een zinken dak dekt de stuurcabine/machinekamer af.

De elektromechanische buitenuitrusting wordt gekenmerkt door:

- de elektrische voeding vanuit in de kade ingewerkte stopcontacten, via een lange oprolbare kabel, grote kabelschijven en kabeltrommel geplaatst in het portaal om de verplaatsing van de kraan mogelijk te maken. De kabeltrommel wordt aangedreven door gewichten opgehangen aan staalkabel;
- de topmotor met rem en topmechanisme, scharnierend opgehangen op twee draaipunten in de toren boven de machinekamer. Deze motor drijft de giek aan via een topvijs met moeraandrijving;
- een afzonderlijke rijmotor, opgesteld op het bordes (niveau 1), met overbrenging naar één bogie landzijde en één bogie waterzijde door middel van verticale assen en haakse overbrenging.

De elektromechanische binnenuitrusting (in de machinekamer) kenmerkt zich door:

- een hoofdmotor voor het hijsen/vieren met kabeltrommel, reductietandwielen, rem- en begrenzingssystemen;
- een secundaire motor voor het zwenkmechanisme, met overbrenging naar het zwenkronksel dat uitwendig ingrijpt in de pennekrans onder de cabine;
- een hoofdschakelbord en schakelborden voor verlichting en verwarming;
- weerstandkasten en controllers, bedieningshendel en rempedalen;
- rekken met contactoren, relais en beveiligingen.⁶

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.

Omstreeks 2017, twee jaar vóór de verplaatsing in 2019 van kaai 140 aan de Vosseschijnstraat naar de Rijnkaai, verkeerde de elektrische kraan zowel in- als uitwendig in een nog relatief goede staat. Wel was de verf sterk aangetast en afgeschilferd door de negatieve omgeving (de chemische industrie) in de Vosseschijnstraat. Her en der

⁶ THUES 2014, 106; [S.N.] 2017, 313-314.

manifesteerde er zich ook (soms verregaande) roestvorming, in het bijzonder in de knooppunten. Ook sommige houten elementen, zoals stootblokken en beplankingen, waren aangetast. De houten cabine was daarentegen in goede staat. Ook de elektrische installatie was zo goed als volledig. Corrosie tastte wel het elektrisch materiaal, de contactoren en relais aan, en de voedingskabel was verdwenen. Het 9 meter brede kraanspoor stak quasi volledig onder een asfaltlaag. Deze toestand werd in 2014 ook door Monumentenwacht Vlaanderen gerapporteerd.⁷ Na de opmaak van het beheersplan in 2017 en vóór de verplaatsing in 2019 werden aan de havenkraan enkele onderhoudswerken uitgevoerd, in het bijzonder herstellingswerken aan de staalstructuur (zoals het herstellen van de aanslagpunten in functie van een veilige verplaatsing)⁸ en aan de houten cabine alsook schilderwerken aan de houten en stalen elementen. Ondanks deze remediërende maatregelen bleek de havenkraan bij een nieuwe inspectie in maart 2019, kort voor zijn overbrenging naar de Rijnkaai, bouwfysisch in een minder goede staat te verkeren met een redelijk risico op gevolgschade.⁹ Anticiperend op deze verplaatsing werd in 2018 een premie aangevraagd voor het herstellen en schilderen van de giek. Door de coronapandemie werden deze werken pas in het voorjaar van 2022 uitgevoerd. In augustus 2021 werd een bijkomende premie aangevraagd voor de vernieuwing van de zinken daken van de machinekamer en de stuurcabine alsook voor het herstellen en schilderen van de tegengiek. Deze werken werden eveneens uitgevoerd in het voorjaar 2022.

2. EVALUEREND GEDEELTE

2.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden

De elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) wordt beschermd als monument omwille van zijn industrieel-archeologische waarde.

De op de Rijnkaai gelegen elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) is het enige nog bewaarde voorbeeld van een op 9 meter brede sporen op de havenkaden rijdende elektrische havenkraan uit 1953-1954 die is uitgerust met een topbeweging met tegenwicht en is gebouwd door één van de belangrijkste Belgische constructeurs, zijnde het Hobokense bedrijf Titan Anversois. Deze firma werd in 1902 opgericht in Hemiksem en was gespecialiseerd in de bouw van hijskranen en transportbanden voor zware materialen. Na een fusie in 1959 met de Boomse Metaalwerken en een naamsverandering in BM-Titan en een herlokalisatie in Hoboken in de jaren 1990 ging het bedrijf in 1998 in faling. De havenkraan nr. 347 IA is tevens een materiële illustratie van zowel de wijze waarop de haveninfrastructuur in de Antwerpse haven vanaf 1907 steeds meer met behulp van elektriciteit als drijfkracht functioneerde alsook van de aankoop van steeds zwaardere havenkranen.

De naar het oorspronkelijke model gereconstrueerde 18 meter lange 9 meter brede sporen op de Rijnkaai maken deel uit van de uitrusting van de op sporen rijdende elektrische kraan nr. 347 IA. De sporen zijn samengesteld uit standaardelementen en getuigen van de wijze waarop dergelijke sporen destijds werden samengesteld. Ze zorgen ervoor dat de havenkraan, zij het over een beperkte afstand, opnieuw verrijdbaar is.

2.2. Motivering van het type bescherming

De elektrische kraan nr. 347 IA (Rijnkaai zonder nummer) wordt beschermd als monument. Het Onroerenderfgoeddecreet definieert een monument als volgt: "een onroerend goed, werk van de mens of van de natuur of van beide samen, met inbegrip

⁷ [S.N.] 2014, 3.

⁸ [S.N.] 2017, 325-331.

⁹ [S.N.] 2019, 8.

van cultuuroederen die er integrerend deel van uitmaken, inzonderheid de bijhorende uitrusting en de decoratieve elementen van algemeen belang wegens de erfgoedwaarde(n)."

Omwille van de industrieel-archeologische waarde van het onroerend goed wordt de elektrische kraan 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) beschermd als monument. 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. 347 IA (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 elektrische kraan nr. 347 IA op de Rijnkaai bevinden zich:

- de Elektrische kraan 371 JA op de Rijnkaai, die is opgenomen als inventarisrelict (<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/200508>) en aangeduid als monument bij M.B. van 30 september 2002 (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/5563>).
- 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. van 2 december 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. van 22 september 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. van 22 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 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. van 30 september 2002; (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/4219>);
- het Aanwervingslokaal voor sloopherstellers 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. 347 IA 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. 347 IA is opgenomen in de vastgestelde inventaris van het Bouwkundig Erfgoed, zij het nog op de oude vestigingsplaats in de Vosseschijnstraat (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/104944>).

De elektrische kraan nr. 347 IA 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.onroenderfgoed.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:

De elektrische kraan nr. 347 IA is volgens het gewestplan gelegen in een 'researchpark'-zone.

Er is geen goedgekeurd RUP voor de Rijnkaai.¹⁰

3. BEHEERSVISIE

3.1. Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed

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

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.

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 DA002341 (opgemaakt door Jo De Schepper, 2000-2002).

[S.N.] 2014: *Rapport bouwkundige inspectie Monumentenwacht. Elektrische kraan 347 IA. Inspectie op 15 april 2014*, Antwerpen, 22 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.] 2019: *Rapport bouwkundige inspectie Monumentenwacht. Elektrische kraan 347 IA. Inspectie op 5 maart 2019*, Antwerpen, 22 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.