



DISCUSSIONOTA HERZIENING DECREET VAREND ERFGOED

Datum: maart 2013

Reageren? De Vlaamse overheid werkt momenteel aan een herziening van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed. Op basis van deze discussienota willen we peilen naar ervaringen en bedenkingen van verschillende betrokken partijen zodat deze kunnen worden meegenomen bij het herwerken van dit decreet.

Ligt de toekomst van het varend erfgoed u nauw aan het hart? Heeft u vragen, bedenkingen, aanvullingen, ... bij deze discussienota?

Mail uw reactie dan naar:

onroenderfgoedbeleid@rwo.vlaanderen.be vóór uiterlijk 15 april 2013.

U kan uw reactie ook per post bezorgen bij:

Onroerend Erfgoed
t.a.v. afdeling Erfgoedbeleid
Koning Albert II-laan 19 bus 5
1210 Brussel

Beleidskader: **Regeerakkoord 2009-2014:**
"We maken werk van het restaureren en beschermen van kunsthistorisch, archeologisch, kerkelijk en varend erfgoed."

Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2009 - 2014:

"Ook wil ik samen met mijn collega bevoegd voor cultureel erfgoed nadenken over de wet- en regelgeving betreffende andere mobiele erfgoedvormen dan het varend erfgoed. De bevindingen uit een onderzoek van het Forum voor Erfgoedverenigingen tonen aan dat de noden, behoeften en uitdagingen voor het rollend, rijdend en vliegend erfgoed vergelijkbaar zijn met het varend erfgoed, zeker voor objecten die functionerend behouden blijven. Ik wil de wenselijkheid nagaan

van de uitbreiding van het varend erfgoeddecreet naar alle mobiele erfgoedvormen. Wisselwerking is mogelijk met het topstukdecreet."

Beleidsbrief Onroerend Erfgoed 2012:

Initiatief 25: Aanpassen van wet-, decreet- en regelgeving voor het behoud van watergebonden erfgoed

"De aandacht voor het watergebonden erfgoed is de voorbije jaren sterk toegenomen. Ook binnen de administratie groeit de expertise. Zo wordt het varend erfgoeddecreet meer en meer ingezet. Hierdoor zijn niet alleen de sterke punten, maar ook de zwakkere punten in dit decreet ontdekt. Er is nood aan grotere betrokkenheid van het middenveld, een bundeling van expertise en een handavingsluik. Ik geef mijn administratie dan ook de opdracht om in 2012 het varend erfgoeddecreet te herzien. Dit zal ik verwezenlijken in samenwerking met mijn collega's bevoegd voor cultuur en voor mobiliteit. Ik streef ook een nauwe samenwerking met de koepelvereniging Watererfgoed Vlaanderen na. Bovendien treed ik in overleg met de federale overheid om enkele knelpunten weg te werken, bijvoorbeeld aangaande scheepsregistratie van historische vaartuigen."

Beleidsbrief Onroerend Erfgoed 2013:

Initiatief 26: Herziening van het Varend erfgoeddecreet

"Eind 2012 werd de discussienota over de herziening van het Varend erfgoeddecreet gecommuniceerd aan alle belanghebbenden en geïnteresseerden. In 2013 kan dan gestart worden met de effectieve herziening van het decreet tot bescherming van het varend erfgoed. Op basis van de reacties van onder andere het middenveld bereidt mijn administratie een aangepaste versie van decreet voor en leg ik een ontwerp van decreet voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering voor. Hierna kunnen de adviezen worden ingewonnen en verwerkt met het oog op een definitieve goedkeuring en vertaling in een uitvoeringsbesluit in 2014."

*Ingewonnen
adviezen:*

1. Advies van de KCML IV de afdeling dd. 12 juni 2012
2. Advies van het departement MOW dd. 5 november 2012
3. Advies van het agentschap Kunsten en Erfgoed dd. 7 november 2012

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
1. AANLEIDING	4
2. HISTORIEK	6
3. BEGRIPPEN	8
4. INVENTARIS	11
5. BESCHERMING	13
6. BEHEER	16
7. HANDHAVING	18

1. AANLEIDING

Het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed, dat tot stand kwam in samenspraak met deskundigen en vertegenwoordigers van verenigingen, is 10 jaar oud. Het bestaan van dit decreet heeft een evolutie teweeg gebracht in de wereld van het varend erfgoed. Deze evolutie wordt positief ervaren door alle betrokken partijen: de eigenaars, de gebruikers, het middenveld, maar ook de liefhebbers van dit erfgoed. Toch is dit decreet vandaag aan actualisering toe. Het decreet van 2002 is immers het eerste decreet dat specifiek voorzag in de bescherming van het varend erfgoed. Enkele verbeteringen en uitbreidingen aan het decreet zijn nodig op basis van de ervaringen in deze 10 jaar. Minister Bourgeois, bevoegd voor het varend erfgoed, gaat in zijn beleidsbrieven Onroerend Erfgoed van 2011-2012 en 2012-2013 dan ook het engagement aan om het huidige varend erfgoeddecreet te herzien in overleg met alle betrokken actoren.

Sinds de oprichting van de KCML, Afdeling Varend Erfgoed, in 2004 werden op talrijke vergaderingen elementen tot herziening van het decreet aangereikt. Meerdere elementen hebben hun weg gevonden tot in deze analyse.

Bijkomend heeft zich sinds enkele jaren een sterk middenveld ontwikkeld. Dit middenveld is deels verenigd in de koepelvereniging *Watererfgoed Vlaanderen*. Vanuit deze organisatie komen heel wat voorstellen om verbeteringen aan het beleid en aan de juridische instrumenten aan te brengen. Zo stelde de koepelvereniging een voorontwerp van decreet betreffende het watererfgoed op, met als auteur Prof. dr. Eric Van Hooydonck, voorzitter van Watererfgoed Vlaanderen. Dit voorontwerp van decreet gaat uit van de noodzaak van een nieuw decreet, waarbij een actualisering van het bestaande decreet onvoldoende is. Het voorstel van de koepelvereniging gaat verder op het idee dat alle watererfgoed op een integrale manier dient te worden benaderd en raakt dus zowel aan gemeenschaps- als gewestmaterie. Zowel het onroerende, het roerende als het immateriële watererfgoed worden door dit voorontwerp van decreet gevat. Voorliggende nota is geen analyse of antwoord op dit voorstel. In de mate van het mogelijke en wenselijke wordt wel rekening gehouden met de suggesties geformuleerd in het voorontwerp van decreet betreffende het watererfgoed.

Deze discussienota gaat uit van een bijsturing van het varend erfgoeddecreet en niet van een fundamentele herziening van dit decreet. Deze visie wordt ondersteund door het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, afdeling Varend Erfgoed, uitgebracht op 12 juni 2012. Voorliggende nota bespreekt en evalueert het bestaande decreet en beschrijft enkele denkpistes om het decreet te optimaliseren. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de internationale context. Er werd nagegaan hoe deze thematiek behandeld wordt door internationale organisaties en vertaald wordt in internationale verdragen. Tevens werd gekeken hoe in een aantal buurlanden omgegaan wordt met het "varend erfgoed". De belangrijkste accenten in de discussienota zijn de noodzaak voor een verdere verfijning van de begrippen die in het decreet gebruikt worden en het aanvullen van het decreet met bepalingen rond een vastgestelde inventaris van het varend erfgoed als fundamenteel

ondersteunend beleidsinstrument. Bovendien worden vanuit de ervaringen met de ondersteunende maatregelen voor het beheer een aantal suggesties tot verbetering en aanvulling voorgesteld.

2. HISTORIEK

Het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten voorzag reeds dat onroerende objecten konden beschermd worden vanwege hun industrieel-archeologische waarde. Een deelaspect van het industrieel erfgoed zijn de materiële getuigen van de geschiedenis van de transportinfrastructuur. Bij de inhoudelijke behandeling van dit erfgoed is de juridische grens tussen de grondgebonden infrastructuur en het 'roerend' transportmiddel niet relevant. Het 'onroerend' decreet op de monumentenzorg werd steeds lang als beperkend ervaren voor het ruime industrieel patrimonium. Dit verklaart waarom door gebrek aan een wetgevend alternatief er sinds begin 1990 pogingen werden ondernomen om een aantal vaartuigen toch met dit decreet te vatten. Om evidente juridische redenen ging het telkens om vaartuigen die letterlijk uit de vaart genomen waren (met een uitzondering van de Mercator die op meerdere vlakken een uitzonderlijk dossier vormt) waardoor er toch een vorm van grondgebondenheid kon aangehaald worden. Zo werden er vijf vaartuigen als monument beschermd. Het echt nog bewegend, historisch relevant, nautisch patrimonium bleef evenwel in de kou staan. De noodzaak voor een specifiek 'roerend' decreet was dus reeds lang gedetecteerd.

De aanzet voor een apart decreet over het roerende varend erfgoed gaat terug tot de regeerperiode 1992-1995. Vanaf 1999 werd opnieuw aan een voorontwerp van decreet tot bescherming van varende monumenten gewerkt. De Memorie van toelichting van 29 februari 2000 stelde vast dat er een ruime publieke belangstelling voor het varend erfgoed bestond en dat er in dit domein een aantal verenigingen en particulieren actief waren. De Memorie verduidelijkte dat de decretale bescherming van het varend erfgoed niet repressief wilde zijn. De doelstellingen waren om te stimuleren en te begeleiden. De erfdienstbaarheid die aan de eigenaar werd opgelegd, bleef bijgevolg beperkt. De eigenaar moest het vaartuig in standhouden en mocht het niet ontsieren. Het voorontwerp stelde dat het varend erfgoed (roerend erfgoed met een hypotheekwaarde) als onroerend erfgoed kon worden beschouwd, zodat het blijvend aan de grondgebonden monumentenzorg kon worden gelinkt.

Voordat het voorontwerp van decreet kon bekrachtigd worden, moest er nog een belangrijke juridische horde worden genomen. Het advies 30.263/3 van de afdeling wetgeving van de Raad van State van 6 februari 2001 stelde ondubbelzinnig dat het varend erfgoed roerende materie en dus gemeenschapsmaterie was. Het burgerlijk wetboek stelt immers dat schepen, boten en drijvende inrichtingen verplaatsbaar zijn en dus roerend. Het wetboek van koophandel bepaalt voorts dat zeeschepen roerende goederen zijn (tenzij ze door palen bevestigd zijn). De argumenten over de mogelijkheid om een hypotheek te vestigen en de ruimtelijke verankering gingen niet op voor de Raad van State. Het voorontwerp van decreet moest worden aangepast. In principe lag de bevoegdheid voortaan bij de minister van Cultuur, die het decretaal initiatief met inhoudelijke ondersteuning van de minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen in het parlement indiende. Het decreet werd bekrachtigd op 29 maart 2002. Gezien de expertise bij de cel Industrieel Erfgoed van de afdeling Monumenten en Landschappen werd de uitvoering van het decreet toevertrouwd aan deze

afdeling (nu agentschap Onroerend Erfgoed). Het uitvoeringsbesluit werd door de Vlaamse regering definitief goedgekeurd op 4 juni 2004. De aanstelling van de IVde Afdeling Varend Erfgoed in 2004 binnen de KCML was de opstart voor verdere implementatie van het beleid.

3. BEGRIPPEN

Bestaande situatie

De definities uit het huidige decreet zijn in essentie bruikbaar. Toch is een actualisering en precisering van het begrippenkader nodig. Het begrip “varend erfgoed” moet duidelijk gedefinieerd en toegelicht worden. Op welke objecten is dit decreet precies van toepassing? Kan een schip, opgesteld in een museale context, worden beschermd? Vanaf welk ogenblik kan een schip worden beschermd? Kan een vaartuig beschermd worden met een (vaste) ligplaats buiten het Vlaams of Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Blijft de toepassing van het decreet van kracht als een beschermd vaartuig, waar geen beheersovereenkomst voor werd afgesloten, door de beslissing van de eigenaar langdurig een ligplaats in het buitenland krijgt? Dit zijn allemaal vragen waar nu niet steeds een eenduidig antwoord kan op geformuleerd worden.

Vandaag kunnen vaartuigen in principe op verschillende manieren beschermd worden en is er ook enige overlap tussen deze beschermingsstatuten. De definitie in het decreet tot bescherming van varend erfgoed is vandaag: *“het nautisch erfgoed, inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun uitrusting en van hun voortstuwingsmiddelen, waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde”*. Dit impliceert dat alle vaartuigen, ongeacht of zij nog kunnen varen of niet, in toepassing van dit decreet kunnen worden beschermd als varend erfgoed. Het uitvoeringsbesluit bij dit decreet voorziet echter enkel ondersteuning voor vaartuigen die effectief varen of op korte termijn in de vaart zullen worden gebracht. Er zijn geen uitvoeringsbepalingen, en dus ook geen ondersteunende maatregelen, voor vaartuigen die bijvoorbeeld op de kade liggen of zich in een museale context bevinden. Vaartuigen met een definitieve (her)bestemming op het vasteland kunnen vandaag onder de toepassing van het Monumentendecreet van 3 maart 1976 vallen en als monument worden beschermd. Zij worden dan onroerend van aard. Er is eveneens interferentie met het Topstukkendecreet van 24 januari 2003 dat de bescherming van het roerend cultureel erfgoed van uitzonderlijk belang regelt. Ook het mobiele erfgoed kan voor een dergelijke bescherming in aanmerking komen. Zo werden bijvoorbeeld een reeks luchtvaarterfgoed en een stoomlocomotief op de Topstukkenlijst opgenomen. Dit kan in theorie ook voor het varend erfgoed van uitzonderlijk belang.

Bij sommige eigenaars en liefhebbers van vaartuigen leeft verwarring over het begrip varend erfgoed. Recent gebouwde schepen die uiterlijk lijken op oude schepen worden door hen ook als “erfgoed” gezien. Naar analogie met het bouwkundig erfgoed kunnen we echter enkel de “originele” vaartuigen bij het beleid betrekken. Hier bestaat een discrepantie tussen de verwachtingen en wat we als erfgoed definiëren. Dit heeft onder andere te maken met de definitie van “traditioneel schip” uit “The Memorandum of Understanding for Traditional Ships” (2005), waar ook replica’s van historische schepen onder de definitie vallen. Door middel van het MoU bevestigen de ondertekenende landen dat ze elkaars nationale normen

en certificaten voor zogenaamde traditionele schepen als geldige erkennen. Dit MoU werd niet door België ondertekend. Deze definitie is niet zonder meer toepasbaar op de Vlaamse situatie.

Evaluatie van deze situatie

De huidige definities en begrippen kunnen grotendeels behouden blijven, maar dienen op sommige punten te worden bijgeschaafd en verduidelijkt. Het moet buiten kijf staan wat onder het begrip “varend erfgoed” wordt begrepen en welke objecten onder het toepassingsgebied van het decreet vallen. In de eerste plaats dient te worden uitgeklaard of ook vaartuigen “op het droge” of in museale context als varend erfgoed kunnen worden beschouwd. In de tweede plaats is er opheldering nodig over erfgoed van belang voor de Vlaamse Gemeenschap en wat we hieronder verstaan. Ten slotte willen we ook verduidelijken dat replica’s niet zonder meer door het begrip varend erfgoed kunnen worden gevat.

Voorstel voor de toekomstige situatie

De definitie van varend erfgoed wordt gewijzigd. Er worden twee toevoegingen gedaan:

- enerzijds wordt in de definitie bijkomend gesteld dat enkel erfgoed, dat kan varen of drijven, of dat in de vaart kan worden gebracht of drijvend kan worden gemaakt, als varend erfgoed kan worden beschouwd;
- anderzijds wordt een bijkomende waarde toegevoegd bij de erfgoedwaarden, met name de artistieke of esthetische erfgoedwaarde. De waarde van een aantal schepen wordt onder andere mede gevormd door een bijzondere of markante esthetische benadering. Dit naar analogie met het huidige Landschapsdecreet van 16 april 1996 waar de esthetische waarde ook is meegenomen en ook naar analogie van het ontwerp van Onroerenderfgoeddecreet.

Dit betekent dat het decreet in hoofdzaak als doel heeft om het varend erfgoed ook werkelijk in de vaart te houden of (op korte of lange termijn) in de vaart te brengen. Dit neemt niet weg dat ook vaartuigen “op het droge” kunnen worden beschermd als varend erfgoed. Enkel die vaartuigen die een definitieve bestemming op het vasteland hebben gekregen en dus geen potentieel meer hebben om te varen of te drijven op het water, vallen niet onder de definitie van het decreet. Deze schepen kunnen worden beschermd als monument, gezien zij ruimtelijk verankerd zijn en dus in feite onroerend van aard zijn geworden.

Een bescherming als topstuk blijft juridisch tot de mogelijkheden behoren, gezien het varend erfgoed ook deel uitmaakt van het roerend cultureel patrimonium. Het is echter het opzet om het varend erfgoed enkel te beschermen in toepassing van het vanderfgoeddecreet, gezien de bepalingen van dit decreet een ruimer afwegingskader bieden om te komen tot een representatieve staalkaart van het meest waardevolle varend erfgoed.

Onder varend erfgoed worden *stricto sensu* geen replica’s en historiserende recent gebouwde schepen begrepen. Dergelijke vaartuigen komen niet in aanmerking voor bescherming. Het is niet eenvoudig om een beoordeling te maken vanaf wanneer men over een replica spreekt,

gezien bij veel schepen doorheen de tijd al heel wat materiaal is vervangen en bij een grondige restauratie ook vaak veel onderdelen van het schip worden vervangen. Er dient dus steeds een afweging te worden gemaakt – geval per geval – om te oordelen of een vaartuig nog onder de definitie van varende erfgoed valt. Dit gebeurt aan de hand van een wel onderbouwd methodologisch kader en aan de hand van criteria voor bescherming (cf. infra 5 Bescherming).

4. INVENTARIS

Bestaande situatie

In het huidige decreet is geen sprake van de inventaris van het varend erfgoed. Het agentschap Onroerend Erfgoed werkt wel een gebiedsdekkende inventaris voor het varend erfgoed uit. Deze inventaris is vergevorderd en biedt een referentiekader voor het opmaken van beschermingsvoorstellen. In tegenstelling tot het Monumentendecreet van 3 maart 1976 en het Landschapsdecreet 16 april 1996 is de inventaris niet decretaal verankerd, hoewel het opzet van de inventaris gelijkaardig is. De inventaris voor het varend erfgoed heeft dus geen enkel juridisch statuut. Het opstellen van deze inventaris gebeurt volgens een wetenschappelijke methodiek, waarbij gewerkt wordt met welbepaalde criteria voor opname. De gebruikte criteria zijn dezelfde als diegene die bij de bescherming van het varend erfgoed worden gehanteerd. Enkele criteria zijn niet van toepassing bij de inventarisatie (meer bepaald uniciteit) en de filters worden minder strikt toegepast.

In enkele buurlanden is er sprake van registers, waarbij historische schepen moeten voldoen aan enkele criteria om op dit register te komen. Enkel in Frankrijk wordt dit wettelijk geregeld en is er sprake van een onderverdeling in drie categorieën voor het varend erfgoed (*monument historique, bateau d'intérêt patrimonial, les bateaux de conception ancienne*). In andere landen nemen verenigingen een belangrijke rol op bij de erkenning en/of registratie van varend erfgoed. Zo is in Nederland bijvoorbeeld sprake van het "Nationaal Register Varende Monumenten" en werd in het Verenigd Koninkrijk het "UK National Register of Historic Vessels" in het leven geroepen.

Evaluatie van deze situatie

Een decretale verankering van de inventaris van het varend erfgoed is essentieel. Het verankeren van de criteria in de regelgeving voor opname op de inventaris is raadzaam want biedt duidelijkheid en rechtszekerheid aan alle betrokken partijen. De inventaris krijgt op die manier een rechtsgrond zodat de mogelijkheid bestaat om hier juridische bepalingen aan te koppelen. De KCML Afdeling Varend Erfgoed, Watererfgoed Vlaanderen en vele eigenaars zijn bovendien vragende partij een 'Register' tot stand te brengen waarop een ruimer pakket van relevant nautisch patrimonium kan erkend worden. Het statuut 'beschermd varend erfgoed' houdt immers uitsluitend de aanduiding van het meest representatieve segment van dit patrimonium in.

Voorstel voor de toekomstige situatie

De opmaak van een wetenschappelijke inventaris voor het varend erfgoed wordt voorzien in het nieuwe decreet, onder een nieuw hoofdstuk "Inventaris". Deze inventaris geeft op wetenschappelijke wijze weer wat de stand van zaken is van het varend erfgoed aanwezig in Vlaanderen. De inventaris dient tevens als basis voor de opmaak van

beschermingsvoorstellen. Op deze manier komt een evenwichtig beschermingsbeleid tot stand. De criteria, zoals nu gebruikt bij de opmaak van de inventaris, worden opgenomen in de regelgeving. Hiervoor wordt een decretale kapstok voorzien. Het decreet zorgt ervoor dat de inventaris varende erfgoed kan worden vastgesteld, net zoals de huidige inventaris van het bouwkundig erfgoed. Aan de opname in de vastgestelde inventaris wordt een meldingsplicht verbonden op het ogenblik dat er een duidelijke intentie is om het schip te verschroten of om het definitief buiten het grondgebied van de Vlaamse Gemeenschap te brengen. Deze melding gebeurt bij het agentschap Onroerend Erfgoed. Het agentschap krijgt dan 30 dagen de tijd om, indien opportuun, het vaartuig te documenteren. Er worden in het decreet geen andere rechtsgevolgen verbonden aan opname in de inventaris. Een vastgestelde inventaris heeft wel als voordeel dat andere beleidsvelden en andere overheden welbepaalde (positieve) rechtsgevolgen kunnen verbinden aan opname van een vaartuig in deze inventaris. In de Memorie van Toelichting bij het decreet kan worden aangegeven welke de mogelijke positieve gevolgen kunnen zijn, o.a. door vergelijking met bepaalde maatregelen in andere landen. Er wordt onder meer gedacht aan aangepaste liggelden of aan uitzonderingsbepalingen in de milieuwetgeving.

Een dergelijke praktijk sluit aan bij de situatie in enkele buurlanden (zoals Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk). Uit contacten met het middenveld en de eigenaars van dergelijke vaartuigen met erfgoedwaarde blijkt dat een officiële erkenning of registratie in belangrijke mate zou tegemoet komen aan hun verwachtingen. Er is hier een duidelijke parallel in de denklijn van een "tweede lichter erkenningsregime" zoals in het voorstel van de koepelvereniging Watererfgoed Vlaanderen. Er wordt een herkenningsteken voorzien – bijvoorbeeld een wimpel – voor vaartuigen die zijn opgenomen in de vastgestelde inventaris.

5. *BESCHERMING*

Bestaande situatie

Het voorzien van een beschermingsstatuut voor het varend erfgoed heeft als doel om de meest representatieve exemplaren voor Vlaanderen te vatten en deze te kunnen behouden voor de toekomstige generaties. Vandaag is echter niet eenduidig bepaald vanaf welk moment een vaartuig kan worden beschermd (cf. supra 3. Begrippen). De beschermingsprocedure voor het varend erfgoed lijkt sterk op de beschermingsprocedure voor monumenten (cf. Monumentendecreet van 3 maart 1976), waarbij is voorzien in een gefaseerde bescherming met eerst een voorlopige en daarna een definitieve bescherming. Ook bepaalde elementen uit het Landschapsdecreet van 4 april 1996 werden overgenomen, zoals bijvoorbeeld de opname van 'beheersdoelstellingen' in het beschermingsbesluit. Vandaag is er voor de eigenaar en de gebruiker van een beschermd vaartuig een instandhoudings- en onderhoudsplicht om zo het vaartuig in goede staat te behouden en het niet te ontsieren, beschadigen of vernielen. Er zijn echter geen bepalingen opgenomen in het huidige decreet die ervoor zorgen dat het beschermde goed ook effectief (tijdelijk of permanent) beschikbaar is binnen de Vlaamse Gemeenschap. In principe kan een beschermd schip definitief uit Vlaanderen vertrekken, zonder dat hier actie kan worden ondernomen om het vaartuig in Vlaanderen te houden.

Evaluatie van deze situatie

De mogelijkheid om varend erfgoed te beschermen is een adequaat instrument om aan te duiden welke items van belang zijn op Vlaams niveau. Het behoud van het beschermingsstatuut is daarom wenselijk. Het is echter niet duidelijk bepaald vanaf welk moment de beschermingsprocedure kan worden ingezet: hoe lang moet het schip zich in Vlaanderen bevinden? De bestaande beschermingsprocedure is op dit ogenblik efficiënt en stemt grotendeels overeen met de beschermingsprocedures voor het onroerend erfgoed. Door enkele specifieke kenmerken van het varend erfgoed, kan de procedure op bepaalde punten worden bijgeschaafd en vereenvoudigd. De rechtsgevolgen ten gevolge van een bescherming dienen verder te worden uitgewerkt, in het bijzonder voor wat het definitief buiten de Vlaamse Gemeenschap brengen betreft.

In tegenstelling tot de regelgeving voor onroerend erfgoed voorziet dit decreet niet in een vergunnings-, toelatings- of meldingsprocedure voor het toestaan van bepaalde werken. Zolang de eigenaar zijn beschermd goed niet ontsiert, beschadigd of vernielt mogen er werken aan het vaartuig worden uitgevoerd. Dit wordt verder niet gespecificeerd en zorgt voor enige onduidelijkheid over wat er wordt verstaan onder de 'actieve behoudsplicht'. Het al dan niet invoeren van een toelatings- of meldingsplicht om toezicht te bekomen op de uitvoering van werken blijft een belangrijke en gevoelige overweging.

Voorstel voor de toekomstige situatie

Een vaartuig wordt beschermd omdat het een betekenis heeft voor de Vlaamse Gemeenschap en omwille van die reden in Vlaanderen bewaard moet blijven. Een duurzame geografische band met Vlaanderen dient te worden aangetoond, waarbij een leidraad van een tiental jaar aanwezigheid in Vlaanderen wordt gehanteerd. Een bescherming van het varend erfgoed kan pas als dit object zich effectief binnen de Vlaamse Gemeenschap bevindt op het ogenblik van de bescherming: het vaartuig moet minstens een seizoen een vaste ligplaats in Vlaanderen hebben vooraleer de beschermingsprocedure kan worden ingezet. Het inzetten van de beschermingsprocedure veronderstelt bovendien dat het vaartuig eerst werd opgenomen op de inventaris varend erfgoed. Hiermee wordt vermeden dat vaartuigen worden beschermd die zich kortstondig op het Vlaamse grondgebied bevinden.

In samenspraak met de KCML, afdeling varend erfgoed, hanteert het agentschap Onroerend Erfgoed een achttal criteria bij de beoordeling en afweging van beschermingswaardig patrimonium. Deze objectiverende methodiek zou aan kracht winnen als deze in de regelgeving verankerd wordt. Het is immers noodzakelijk om op het ruim geïnventariseerd patrimonium de nodige filters toe te passen waardoor het voor Vlaanderen representatief en authentiek erfgoed van het ruimere patrimonium kan onderscheiden worden.

Het behoud van de gefaseerde beschermingsprocedure met een voorlopige bescherming en een definitieve bescherming blijft aangewezen. Op die manier is er de mogelijkheid voor de eigenaar en/of gebruiker om bezwaar aan te tekenen na de voorlopige bescherming. Vandaag is niet in een openbaar onderzoek voorzien na de voorlopige bescherming, zoals dat bij de bescherming van onroerend erfgoed wel het geval is. Die stap is inderdaad niet nodig omdat het varend erfgoed niet grondgebonden is. In de beschermingsprocedure is wel voorzien dat de voorlopige bescherming dient te worden bekend gemaakt door middel van aanplakking van een bericht op het schip. Een dergelijke regeling is overbodig. De schepen liggen dikwijls op voor het publiek moeilijk of niet-toegankelijke plaatsen. Bovendien kunnen er buiten de eigenaar geen andere personen of instanties de gevolgen dragen van een eventuele bescherming. Deze bepaling wordt opgeheven. Zoals wordt voorgesteld in het advies van de KCML van 12 juni 2012, is het wenselijk een verplicht advies van de KCML in te voeren voorafgaand aan de voorlopige bescherming, naar analogie van het ontwerp van Onroerenderfgoeddecreet. De doorlooptijd tussen de voorlopige bescherming en de definitieve bescherming, die vandaag 12 maanden bedraagt, wordt ingekort tot 9 maanden.

Het opstarten van een bescherming als varend erfgoed gebeurt vandaag in de regel met medeweten van de eigenaar en de rechthebbenden. Doorgaans is er ook een akkoord over de bescherming. Er kan echter niet vanuit gegaan worden dat dit altijd het geval zal zijn. Bovendien kan een vaartuig ook van eigenaar en/of beheerder veranderen. Onder meer om die reden dienen ook de rechtsgevolgen van een bescherming duidelijker worden omschreven. Zoals in het ontwerp van Onroerenderfgoeddecreet wordt aan een bescherming zowel een passieve als een actieve behoudspflicht verbonden. Het passief behoudsbeginsel

houdt in dat het voor iedereen verboden is om beschermde goederen te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of andere handelingen te stellen die de erfgoedwaarden ervan aantasten. Het actief behoudsbeginsel bepaalt dat de zakelijke rechthouders en gebruikers van een beschermd goed het vaartuig in goede staat behouden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken. Hiervoor worden ondersteunende maatregelen voorzien (cf. infra 6. Beheer).

Er wordt een toelatingsregeling uitgewerkt om vaartuigen tijdelijk en/of op regelmatige tijdstippen buiten de Vlaamse Gemeenschap te brengen (cf. Topstukkendecreet), rekening houdend met de specificiteit van verschillende types vaartuigen. Deze regeling dient voldoende soepel te zijn, zodat vaartuigen ook effectief in de vaart kunnen worden gehouden en zich dus geregeld buiten het grondgebied van Vlaanderen begeven. Aan een dergelijke toelating kunnen enkele voorwaarden worden verbonden. Een beschermd vaartuig dient zich bijvoorbeeld minimaal 50 dagen per jaar op het grondgebied van de Vlaamse Gemeenschap te bevinden. Indien een eigenaar echter de intentie heeft om zijn beschermd goed definitief buiten Vlaanderen te brengen, dient hiervoor ook een toelating te worden aangevraagd.

Er wordt tevens voorzien in een meldingsprocedure voor het uitvoeren van handelingen aan of in een beschermd vaartuig die het uitzicht van het vaartuig wijzigen. Hiertoe worden de voorschriften voor instandhouding en onderhoud van varende erfgoed verder uitgewerkt en gespecificeerd in het uitvoeringsbesluit. De handelingen dienen uiteraard conform de beheersdoelstellingen te zijn, geformuleerd in het beschermingsbesluit. Ook het wijzigen van de ligplaats en de overdracht van zakelijk recht worden meldingsplichtig.

6. BEHEER

Bestaande situatie

Zoals dit het geval is voor het onroerend erfgoed, zijn ook de eigenaar en de gebruiker van een voorlopig of definitief beschermd varend erfgoed onderworpen aan de actieve behoudsplicht en dus verplicht het door de nodige instandhoudings- of onderhoudswerken in goede staat te behouden en het niet te ontsieren, te beschadigen of vernielen. Bewust werden de rechtsgevolgen beperkt gehouden om het decreet een stimulerende en niet-repressieve rol te laten spelen. Om een erfgoedgericht beheer te verwezenlijken kan er door, of in opdracht van de eigenaar, een beheersprogramma worden opgesteld dat, na goedkeuring door de minister, wordt omgezet in een beheersovereenkomst met het agentschap. Met het afsluiten van een beheersovereenkomst kunnen door de minister beheerspremies worden toegekend met het oog op de uitvoering van het afgesproken programma.

Evaluatie van deze situatie

Het opstellen van een beheersprogramma voor een beschermd vaartuig is vandaag volledig vrijblijvend. Enkel in het geval de eigenaar aanspraak wil maken op een premie, dient hij een overeenkomst te sluiten met het agentschap. Indien de eigenaar dit niet wenst, dan blijft een bescherming relatief vrijblijvend. Het uitvoeringsbesluit van 4 juni 2004 maakt overigens geen onderscheid in procedures tussen werkzaamheden in functie van onderhoud en instandhouding en meer fundamentele herstellings- of onderhoudswerken. Ook de eigenaars van beschermd varend erfgoed, dat enkel en hoofdzakelijk periodieke onderhoudswerkzaamheden behoeft, dienen de zware procedure om beheerspremies te bekomen te volgen.

Voorstel voor de toekomstige situatie

Gezien het opstellen van het beheersprogramma en het afsluiten van een beheersovereenkomst vandaag op vrijwillige basis gebeurt, blijft het beheer van het beschermd varend erfgoed relatief vrijblijvend. Er kunnen weinig acties worden ondernomen om eigenaars en beheerders aan te manen hun eigendom in goede staat te houden mede ook door het ontbreken van een handhavingsluik (cf. infra 7 Handhaving). De opmaak van een beheersprogramma blijft facultatief (cf. supra: onderscheid tussen passief en actief behoudsbeginsel). Enkel voor het verkrijgen van een premie voor restauratiewerken blijft de opmaak van een beheersprogramma verplicht. De procedure voor het opstellen en goedkeuren van een beheersprogramma is vrij log en neemt veel tijd in beslag. Deze procedure, de termijn en de draagwijdte van de tegemoetkoming kunnen bij het uitwerken van het uitvoeringsbesluit worden vereenvoudigd.

Om tegemoet te komen aan de vraag naar een snelle en eenvoudige procedure voor betoelaging van kleinere onderhoudswerken, wordt wel voorzien in een systeem van

forfaitaire vergoedingen. Hiertoe wordt een lijst vastgesteld van werken die in aanmerking komen voor een dergelijke tegemoetkoming.

De subsidiëring blijft gericht op het concrete behoud, beheer en herstel van een varend object door de eigenaars/beheerders. Forfaitaire vergoedingen kunnen aangevraagd worden door de beherende organisaties of particuliere eigenaars, waarbij de financiële ondersteuning rechtstreeks wordt gekoppeld aan een welbepaald project.

7. *HANDHAVING*

Bestaande situatie

Bij de totstandkoming van het decreet tot bescherming van het varend erfgoed werd het handhavingsluik bewust heel minimaal gehouden om geen spanningsveld te creëren met de eigenaars en met het middenveld. In artikel 13 van het decreet wordt enkel bepaald dat aangewezen ambtenaren toegang hebben tot het definitief beschermd erfgoed om alle vaststellingen te verrichten met betrekking tot de toepassing van dit decreet. Er zijn echter geen instrumenten voor verdere handhaving voorzien in geval van overtredingen op dit decreet. Zo is er vanuit het middenveld een sterke vraag om tegen te gaan dat waardevolle historische vaartuigen buiten Vlaanderen worden gebracht.

Evaluatie van deze situatie

De vraag wordt gesteld naar de wenselijkheid en de haalbaarheid van een sterk uitgebouwd handhavingsluik bij dit decreet. Vandaag is het decreet en bijhorend uitvoeringsbesluit meer gestoeld op ondersteunende en sensibiliserende maatregelen. De beperkte reikwijdte van het decreet – het werkveld is immers overzichtelijk – laat dit vandaag nog in grote mate toe. De vrijheid van verkoop, de vrijheid van ligplaats, ... maken dat de overheid weinig impact heeft op de beslissingen van de eigenaars. Op dit ogenblik voert de Vlaamse overheid dan ook eerder een stimulerend beleid waarbij er een beheerovereenkomst wordt afgesloten vooraleer er een premie kan worden toegekend. Hierin kan de overheid, in akkoord en na overleg met de eigenaar, enkele voorwaarden formuleren. Op termijn is een dergelijke vrijblijvende aanpak onhoudbaar en strookt dit niet met andere decreet- en regelgeving tot behoud van het erfgoed (cf. ontwerp Onroerenderfgoeddecreet en Topstukkendecreet).

Voorstel voor de toekomstige situatie

De doelstelling van het decreet is enerzijds om het materiële behoud van het varend patrimonium te garanderen en anderzijds dit patrimonium beschikbaar te houden binnen de Vlaamse Gemeenschap. Om dit te verzekeren zijn enkele handhavingsbepalingen noodzakelijk. Ook de KCML stelt in haar advies voor om het decreet aan te vullen met enkele minimale maar concreet haalbare bepalingen.

In de eerste plaats moet er op worden toegezien dat het passief en actief behoudsbeginsel wordt gerespecteerd. Indien dit niet het geval is, moet er kunnen worden opgetreden tegen dergelijke overtredingen. Verder dient ook de naleving van de toelatings- en meldingsplichten (cf. supra 5. Bescherming) te worden gehandhaafd.

De handhavingsinstrumenten zijn zoveel mogelijk gelijkend aan de instrumenten voorzien in het ontwerp van Onroerenderfgoeddecreet.