Vlaams Parlement

vergadering **C84 – LEE13**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

van 16 januari 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het schip Charlesville
- 535 (2012-2013)
Vraag om uitleg van de heer Wim Wienen tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de Congoboot Charlesville
- 538 (2012-2013)
Vraag om uitleg van de heer Philippe De Coene tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de Congoboot Charlesville
- 545 (2012-2013)
Vraag om uitleg van mevrouw Patricia De Waele tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de sloop van de laatste Congoboot Charlesville
- 556 (2012-2013) 3

■

Voorzitter: de heer Bart Martens

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over het schip Charlesville
- 535 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Wim Wienen tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de Congoboot Charlesville
- 538 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Philippe De Coene tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de Congoboot Charlesville
- 545 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Patricia De Waele tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, over de sloop van de laatste Congoboot Charlesville
- 556 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, minister, collega's, het is geen weer om een schip door te jagen. Als het zo voortgaat, zullen straks de rivieren dichtvriezen en gaan we dromen van de Elfstedentocht.

Toch wil ik het even over varend erfgoed hebben. Het dossier is min of meer bekend, zeker bij de collega's. Het gaat over de Congoboot die in Rostock in Duitsland ligt en waarbij veel mensen – terecht – een denkoefening moeten maken over de erfgoedwaarde en het beschermen van dit soort van varend erfgoed.

Het schip was een beetje uit beeld verdwenen. Dat gaat zo met erfgoed. Als iets 'jong oud' is, wordt het vergeten. Pas als het een respectabele leeftijd bereikt, komt er plots weer aandacht voor. Blijkbaar wordt de Congoboot bedreigd. Hij is door de eigenaar verkocht aan een sloperij in Litouwen, waar hij tot schroot zal worden herleid. Nochtans was de eigenaar – en het zou de stad Rostock zijn, maar dat weet ik niet exact –, bereid om de boot naar Antwerpen te laten afvaren.

Ik heb begrepen dat het niet zo eenvoudig is om het schip te verleggen, maar ook te beschermen. Dat is typisch voor het 'niet strikt onroerend erfgoed', voor het bewegend erfgoed, namelijk het vliegend, varend en rijdend erfgoed. Dat is niet aan de grond gebonden en dus kan de locatie een probleem zijn. Minister, het erfgoedbeleid wordt gekenmerkt door de onroerende aard ervan. Het onroerenderfgoedbeleid is gebaseerd op het principe dat het zich moet bevinden in het Vlaamse Gewest. Pas dan kan de Vlaamse overheid handelen met betrekking tot dat pand of soms ook schip, dat zich dan wel in eigen land bevindt.

Minister, ik weet dat er decretale beperkingen zijn voor de bescherming en de omgang met het varend erfgoed. Toch vind ik dat beleidsmensen moeten durven na te denken over die erfenis die Vlaanderen in het buitenland heeft. Zowel Watererfgoed Vlaanderen als de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie heeft de voorbije maanden om die aandacht gevraagd. We moeten niet alleen een oplossing vinden voor de Congoboot, maar voor al het rollend erfgoed dat zich niet in het Vlaamse Gewest bevindt en waar we toch een soort van decretale beleidsruimte voor moeten creëren. Er zullen nog wel collega's willen meedenken. Het is trouwens het moment met het Onroerenderfgoeddecreet dat er, naar het schijnt, aankomt. Ik ben voorzichtig, want u was zelf voorzichtig over de timing, minister. Er

zou dus een soort van handelingsruimte voor het Vlaamse beleid moeten ontstaan. Ik anticipeer wellicht op uw antwoord omdat u zult zeggen dat er geen juridische basis is om te handelen. Toch denk ik dat we een oplossing moeten vinden.

Er zijn dus tal van dergelijke erfgoedstukken in het buitenland die voor de Vlaamse erfgoedgeschiedenis van groot belang zijn. Dat argument wil ik vooral gebruiken. Er zijn dingen die ons verleden typeren, kleuren en die kenmerkend zijn voor Vlaanderen maar die zich in het buitenland bevinden. De erfgoedwaarde voor Vlaanderen is groot en het is dan de vraag of we alleen op buitenlandse overheden moeten rekenen om er zorg voor te dragen. Er is trouwens discussie over. Er zijn bronnen die zeggen dat het schip in Duitsland een vorm van bescherming geniet. Anderen ontkennen dat dan weer. Het zou goed zijn om hierover duidelijkheid te krijgen.

Blijkbaar heeft de stad Rostock aan de stad Antwerpen gevraagd of er interesse was om het schip over te nemen. Ik zou zeggen: het is helaas de Mercator niet. Dat dossier pendelt tussen Oostende en Antwerpen, maar het schip blijft in Oostende. De vraag is hoe je daarmee omgaat. Is het de verantwoordelijkheid van de stad Antwerpen dan wel van het Vlaamse Gewest om er al dan niet iets mee te doen? Het is mijn bekommernis dat dit stuk geschiedenis en die fantastische illustratie van onze relaties met de ex-kolonie Congo – de Congoboot met zijn goede en slechte kanten – niet verloren gaat.

Daarom stel ik deze vragen vanuit de bekommernis om dit concrete dossier, maar ook vanuit de bekommernis om ander Vlaams erfgoed van rollende en vliegende aard dat zich in het buitenland bevindt.

Bovendien wil ik de collega's oproepen om beleidsruimte en handelingsruimte te creëren voor het Vlaamse Gewest om omgang te kunnen hebben met stukken die zich in het buitenland bevinden. Misschien moeten we naar voorbeeld van wat we doen met ons cultureel erfgoed een inventaris maken van topstukken die zich al dan niet in eigen land bevinden, maar in eerste instantie in eigen land natuurlijk, om te verhinderen dat dingen verloren gaan. Op die manier zouden we ze tenminste al kennen en kan de overheid maatregelen nemen indien vervreemding dreigt. Ik denk aan de actuele vragen in de plenaire vergadering naar aanleiding van de beeldendekunstcollectie van Dexia die men ook wou vervreemden van Vlaanderen en naar het buitenland brengen. Het is geen absolute garantie, dat weet ik ook wel. En het moet voor mijn part ook niet alleen het Vlaamse Gewest zijn dat ervoor instaat, we hebben ook een aantal culturele akkoorden die een draagvlak kunnen genereren om met buitenlandse overheden te spreken en om te bekijken of er andere oplossingen zijn. Ik bekijk dit breed, de oplossingen kunnen ook breed zijn. Het ergste wat ons kan overkomen, is dat zo'n erfgoed gewoon naar de sloperij gaat en morgen schroot wordt.

Minister, klopt het dat de stad Rostock bereid was om de Charlesville – want zo heet het schip – zo goed als gratis naar ons land te laten vertrekken? Werd daarover onderhandeld met de Vlaamse overheid of – voor zover u dit weet – met de stad Antwerpen? Waarom werd niet op het aanbod ingegaan?

Hoe valt de beslissing om het schip naar de sloperij te brengen, te rijmen met de uitzonderlijke erfgoedwaarde van het schip? Bent u bereid om als bevoegde Vlaamse minister in extremis te pogen om de Charlesville van de sloop te redden? Hebt u hiervoor al stappen gezet?

Ik dank u alvast voor het antwoord.

De voorzitter: De heer Wienen heeft het woord.

De heer Wim Wienen: Voorzitter, minister, collega's, ik heb met dit dossier misschien een kleine emotionele band. Ik heb een maritiem hart. Mijn vader zaliger heeft altijd in de maritieme wereld gewerkt als scheepsbevrachter, en als kleine jongen kon ik niet meer

plezier hebben dan door regelmatig met hem mee te gaan naar de prachtige haven van Antwerpen om er schepen te gaan bekijken. Maar ik heb er nog een tweede emotionele band mee, want als ik thuis door de voordeur naar buiten ga en ik links van mij kijk, dan zie ik daar de voormalige scheepswerf Cockerill liggen, waar nu de onderstellen voor windturbines op de Noordzee worden gemaakt.

Ik vind het dus belangrijk dat ook dit stuk erfgoed bewaard is. Het Congoschip Charlesville was een van de laatste Congoschepen die gebouwd werden voor de Compagnie Maritime Belge (CMB) op de scheepswerf van Cockerill. Het schip heeft inderdaad een hele tijd gevaren tussen Congo en Antwerpen. Het is een van de laatste – er zou ergens nog een Fabiolaville moeten zijn –, maar dit is het laatste schip dat zich nog in redelijke staat bevindt om als museum te worden ingericht of om te bezichtigen in het kader van het maritieme erfgoed.

Zoals de collega reeds heeft gezegd, dreigt de sloophamer in Litouwen voor dit prachtige schip en blijkt er weinig aan te doen om het alsnog te redden. Ik heb u daarover reeds in augustus 2010 een schriftelijke vraag gesteld. U hebt toen geantwoord dat het conform het decreet niet beschermd kon worden omdat het schip zich in het buitenland bevond en omdat het schip eigendom is van – dacht ik – de stad Rostock. Het schip heeft dus een buitenlandse eigenaar en kon in het kader van het decreet niet beschermd worden zolang het niet naar Vlaanderen terugkeerde.

Voor wie de geruchten heeft gehoord en de uitzending van Panorama op de VRT heeft gezien, is het eigenaardig dat de stad Rostock meermaals zou hebben aangeboden om het schip gratis of voor een symbolische euro over te laten aan de stad Antwerpen of aan de Vlaamse overheid. Hiermee krijgen we mijns inziens een enigszins ander verhaal. Het lijkt me een beetje eigenaardig dat men de kans laat liggen om zo'n belangrijk stuk erfgoed te behouden. We hebben in Antwerpen het Museum aan de Stroom (MAS) waar er aandacht is voor het maritiem erfgoed. Er zijn verschillende stukken in die collectie die tot dat erfgoed behoren, denken we maar aan de kranen die op de Scheldekaaien staan en die ondertussen eigendom zijn van het MAS. Een van de eerste vlottende kranen die in Antwerpen gebruikt werd, ligt voor het MAS zelf, in het Bonapartedok. Ik meen dat er ook de nodige aandacht moet zijn voor een cargo/passagiersschip dat de Charlesville was.

Ik stel me ook de vraag in hoeverre we het beleid links of rechts niet dienen bij te sturen via een decretale wijziging, zoals de heer Caron voorstelt, om de problemen waarmee we nu worden geconfronteerd, aan te pakken. In het buitenland, in sommige van onze buurlanden, is daarvoor het nodige beleid aanwezig om erfgoed en industrieel erfgoed indien mogelijk te repatriëren. In het kader van het Erfgoeddecreet kunnen misschien de nodige maatregelen worden ingeschreven. We moeten dit eens bekijken. Quid of het moet gaan zoals de heer Caron zegt, met een topstukkenlijst. Ik weet niet of maritiem, vliegend en industrieel erfgoed even makkelijk te inventariseren is als kunsttopstukken zoals schilderijen. Die laatste lijken me iets makkelijker te inventariseren. Maar toch, ik denk dat we in dit verband de nodige denkpistes moeten bewandelen om een situatie waar we nu in terechtgekomen zijn, te vermijden.

Minister, is er overleg geweest met de verenigingen en sympathisanten die het schip willen redden? Er zijn immers heel wat inspanningen gedaan. Er is zelfs een delegatie op bezoek geweest bij het schip in Rostock, die heeft kunnen vaststellen dat het met de staat van het schip al bij al nog goed meevalt. Zo ja, wat was het resultaat van dat overleg? Is er overleg geweest met de stad Rostock en de stad Antwerpen, gelet op het feit dat de stad Rostock zegt dat ze het schip heeft willen schenken aan zowel de Vlaamse overheid als aan de stad Antwerpen? Klopt dit? Is er intussen ook een overleg geweest met de stad Antwerpen om eventueel de modaliteiten te bekijken, bijvoorbeeld het schip terughalen naar de stad Antwerpen en ergens een plaats te vinden in de haven voor het schip?

Bent u bereid te bekijken om in het Erfgoeddecreet dat er zit aan te komen, de nodige maatregelen in te schrijven om erfgoed te repatriëren? Wat is uw standpunt als u er eventueel aan zou denken om dit decretaal te verbeteren? Waarom was het tot nu toe niet mogelijk om het schip naar Vlaanderen te halen om het bijvoorbeeld al in eerste instantie te beschermen? Ik weet dat het een hele slok van het budget zou vergen om het schip helemaal op te kalfateren, maar we zouden het op zijn minst al terug naar Vlaanderen kunnen halen zodat we het ook binnen dit decretaal kader kunnen beschermen. Ik had graag vernomen welke hindernissen er zijn om dit alsnog te doen.

De voorzitter: De heer De Coene heeft het woord.

De heer Philippe De Coene: Voorzitter, minister, collega's, graag wil ik me aansluiten bij de vorige vraagstellers, evenwel in een wat ander perspectief. Waar de vorige spreker een soort emotionele band vertolkte, moet je ook aandacht voor dit dossier hebben om rationele redenen. Het stuk in kwestie heeft natuurlijk een bijzonder grote erfgoedwaarde. Minister, dat hebt u zelf al erkend in eerder parlementair debat daarover. Het schip heeft natuurlijk ook een grote pedagogische waarde.

We zitten in een bijzonder vreemde situatie. Hoe meer je gaat graven in dat dossier – ik neem aan dat de minister daar uitgebreid bij stil zal staan –, hoe meer je op nieuwe vragen botst. Ik weet niet of het schip te redden valt. Ik zou dat persoonlijk natuurlijk zeer graag hebben en mijn fractie ook. Ik neem aan dat we dat allemaal zeer graag zouden hebben. Maar tegelijkertijd vermoeden we dat hier waarschijnlijk het onvermijdelijke zal gebeuren en dat we hier een variante van een scheepsramp krijgen, namelijk iets dat niet meer te redden valt.

Waarom? We hebben de voorbije uren ons licht opgestoken: blijkbaar is alles klaargezet in Rostock om het schip af te voeren en, als ik me niet vergis, zou het meer bepaald op 18 januari, overmorgen, afgevoerd worden. De sleepboten zijn er en de bemanning die dat moet doen, is reeds op het schip. Dan heb je de beperking, zoals al door de collega's geschetst, van het gebrek aan een instrumentarium in Vlaanderen om daar iets aan te doen.

Maar wat vandaag niet is, kan morgen worden. Daarom sluit ik me graag aan bij de pleidooien om te zien hoe we lering kunnen trekken uit wat er de voorbije dagen, weken en jaren is gebeurd en zien hoe we met het oog op de toekomst belangrijke stappen zouden kunnen zetten om dergelijk industrieel erfgoed beter te gaan koesteren en beter te gaan beschermen in Vlaanderen. Er zijn een aantal acties voor te ondernemen.

Ik zei dat er een aantal bijkomende vragen komen als je in dat dossier graaft. Naar verluidt is er daar enige vorm van bescherming. Dat is iets zeer raars. Er is blijkbaar een domestieke bescherming in Duitsland. Die bescherming leidt er bijvoorbeeld toe dat dat stuk normaal niet kan worden afgevoerd. Toch wordt het afgevoerd. Het staat vandaag nog op een lijst, maar ook daar is men onduidelijk over, en is het de bedoeling om het op korte termijn van die lijst te halen. Maar indien het vandaag nog op die lijst zou staan, dan kan het vandaag ook niet worden afgevoerd, want het ene is niet compatibel met het andere.

Het vreemde is dat het tot voor kort bijna geen euro waard was, of 1 euro, maar nu heeft het natuurlijk een zekere schrootwaarde gekregen. Ik kan me immers inbeelden dat degene in Litouwen die het schip koopt, daar een zekere commercie in ziet en dat u er zelf een ander soort commercieel belang mee voor ogen heeft. Ik zeg dat omdat – en ook dat is een vreemde wending in het verhaal – er nu alsnog vanuit Antwerpen, naar verluidt, een gegadigde zou zijn opgedoken om daar iets mee te doen. Dat verneem ik van betrokken erfgoedverenigingen, al zijn zij daar zelf heel voorzichtig in en zeggen ze dat ze moeten nagaan of dat aanbod of die belangstelling van die private organisatie in Antwerpen een zekere sérieux heeft en of daar kan worden op ingegaan.

Dat zijn allemaal bijkomende vragen. Het zou wel eens kunnen, zoals het dikwijls gaat, een beetje zoals de heer Caron zegt, dat net op het moment dat er soelaas zou kunnen opduiken, het misschien net te laat is.

Minister, we vernemen ook van de erfgoedverenigingen dat er inderdaad een bijzonder grote behoefte is om een repertorium van interessante stukken te hebben, vaak ook in het buitenland. Andere vraagstellers hebben het al geschetst: we hebben een gebrek aan instrumenten en kunnen vandaag niet altijd doen wat we zouden willen. Tegelijkertijd weet wie de geschiedenis van interessant industrieel erfgoed bekijkt, dat er vanuit Vlaanderen enorm veel is in het buitenland. Vaak weten we het niet. U weet beter dan wie ook dat Vlaanderen destijds niet alleen zijn zonen heeft uitgestuurd, maar ook zijn producten. Wij hadden wereldvermaarde werven en constructies. Overal in de wereld hebben we machinerie, hebben we boten. Onlangs was er nog het verhaal van de metrostellen in Latijns-Amerika die dreigen te verdwijnen. Naar verluidt zijn er in de buurt van Barcelona enorm veel interessante stukken te vinden. Zouden we dus inderdaad niet proberen de koe bij de horens te vatten en een zo volledig mogelijke lijst – die nooit exhaustief zal zijn – op te stellen, zodat we op zijn minst weten wat er is en waarvoor we aandacht zouden moeten hebben?

Minister, tegelijk begrijp ik dat het niet alleen een kwestie is van instrumenten, maar ook van geld. Men kan dan wel zeggen dat die boot zich in een redelijke toestand bevindt, maar we kunnen ons voorstellen dat dit in de oorspronkelijke staat herstellen, zodat de oorspronkelijke waarde en de pedagogische betekenis volledig kunnen worden geïllustreerd, waarschijnlijk immens veel geld kost. De vraag is nog maar of dat budgettair kader er is. We zouden natuurlijk kunnen zeggen dat we daar met de beste wil voor zullen zorgen, maar dat is dikwijls gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Ik kom tot de laatste onduidelijkheid. Er is ook sprake van een welles-nietesspelletje. Ik zal niet gemakkelijk meedoen aan het wijzen op de onverantwoordelijkheid van Vlaanderen of de onverantwoordelijkheid van Antwerpen. Het is immers dikwijls niet duidelijk. Er wordt gezegd dat men dit heeft aangeboden. Hier zegt men dan weer daar eigenlijk niets van te weten. Had men dat geweten, dan was men daarop ingegaan. Daarom stel ik mijn vragen, niet omdat ik goedkope kritiek wil leveren, maar veeleer vanuit een voorzichtigheid, omdat ik de geschiedenis van dit dossier wil kunnen reconstrueren. Voornamelijk wil ik er echter voor zorgen dat we met zijn allen voor morgen instrumenten kunnen creëren, en indien nodig in een budget en zo kunnen voorzien om ter zake een adequaat beleid te voeren.

Minister, kunt u meedelen of er naar aanleiding van het plaatsbezoek in 2005 door de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) een advies werd opgesteld? Zo ja, wat hield dat advies in? Werd er ooit aan de administratie of aan in maritiem erfgoed gespecialiseerde organisaties een vraag gesteld naar de haalbaarheid van de repatriëring van dit schip? Bestond er overleg tussen u en uw administratie enerzijds en de voornoemde organisaties anderzijds over de redding, in dit geval over de repatriëring? Was u of was uw administratie op de hoogte van het feit dat de stad in kwestie het schip gratis of tegen een eerder symbolisch bedrag wou aanbieden? Zal er nog actie worden ondernomen om het schip te redden?

Ten slotte heb ik nog een bijkomende vraag, hoewel ik die destijds niet had gesteld: wat kunnen we in de toekomst doen om dit te vermijden, en integendeel te proberen een zekere ambitie waar te maken?

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Voorzitter, minister, geachte leden, men zegt wel eens dat Vlamingen niet chauvinistisch zijn, maar als we de belangstelling van de diverse vraagstellers zien, dan moeten we misschien wel concluderen dat we diep binnenin toch wel heel chauvinistisch zijn, en dat we er toch alles aan willen doen om ons erfgoed te behouden.

Ook ten behoeve van de Handelingen wil ik de geschiedenis van de Charlesville even schetsen. Dit schip werd in 1951 op de Cockerillwerven in Hoboken gebouwd. Na jarenlange trouwe dienst op de lijn Antwerpen-Matadi werd het in 1967 door zijn rederij, de CMB, verkocht aan de Deutsche Seereederei te Rostock. In 1991 nam de stad Rostock het voor 1

symbolische Duitse mark over en vormde het om tot hotelschip en jeugdherberg. Dit schip heeft dus al een hele geschiedenis achter de rug.

Vanaf 1989 werd in Antwerpen op het historisch belang van dit schip gewezen, en op de nood om het veilig te stellen voor de toekomst. In 1995 bood Rostock zelfs aan Antwerpen aan het schip tegen een veeleer symbolisch bedrag over te dragen. Volgens mijn bronnen werd toen niet op dat aanbod ingegaan. Recente bronnen zouden dat dan weer tegenspreken.

Vandaag is de Charlesville de laatste Belgische Congoboot die Vlaanderen voorlopig nog rijk is. Voorlopig, want binnenkort zou het schip naar een werf in Litouwen worden gesleept, om daar te worden gesloopt. Daarom zijn we hier allemaal. Met die sloop gaat een stuk maritiem, sociaal, cultureel en kunsthistorisch erfgoed verloren. Nochtans staat de boot op de inventarislijst van schepen die voor bescherming in aanmerking komen. Uit de jongste informatie blijkt ook dat het schip zelfs op de erfgoedlijst in Rostock zou staan. De erfgoedwaarde van de Charlesville is dan ook duidelijk: het is de laatst overblijvende boot die Antwerpen met Congo verbond en het laatste zeeschip dat in Antwerpen werd gebouwd.

Minister, u hebt de specifieke bevoegdheid voor het varend erfgoed in uw portefeuille. Misschien hebt u de mogelijkheid om de Charlesville van de sloop te redden. Als de Vlaamse Regering het varend erfgoed van voldoende belang vindt, dan mogen we daar initiatieven voor verwachten. Er zijn hier veel vragen en gezien de diverse berichten die we de jongste tijd hebben ontvangen, weet ik niet of we duidelijke antwoorden kunnen krijgen. Toch wil ik u enkele vragen stellen. Vindt u dit unieke schip Charlesville voldoende belangrijk om het terug naar Vlaanderen te halen en het zo te redden van de sloop? Wat zult u in de toekomst doen om het varend erfgoed beter te beschermen?

De voorzitter: De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Jean-Jacques De Gucht: Voorzitter, minister, collega's, als het inderdaad zo is dat we niet zijn ingegaan op het aanbod van de stad Rostock en als het inderdaad zo is dat we er perfect een plaats voor zouden kunnen vinden in de haven van Antwerpen, dan stellen we ons als Open Vld toch wel ernstige vragen.

Minister, hebt u overleg gepleegd met de stad Antwerpen en/of de stad Rostock? Welke pistes liggen er vandaag op tafel? Loopt de Vlaamse Regering de feiten niet achterna? Mochten er geen journalisten, drukkingsgroepen en parlementsleden zijn die regelmatig vragen zouden stellen, dan zou u totaal geen stappen zetten om ons erfgoed te beschermen.

Minister, gaat u alsnog stappen zetten? Heeft dit enkel met budgettaire redenen te maken, aangezien u de boot wel als erfgoed bestempelt? Had u al niet eerder stappen kunnen zetten door bijvoorbeeld mensen van Monumentenwacht, dat ook een maritieme afdeling heeft, naar Rostock te sturen om na te gaan over welke budgetten het gaat? Tot vandaag weten we totaal niet wat de kosten zouden zijn om de boot te herstellen en gebruiksklaar te maken voor andere doeleinden zoals sociaal-culturele manifestaties of een museum over de verbinding Congo-België.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Minister, u moet vooral klaarheid scheppen over wat u gedaan hebt. Het is een gekend dossier. Een lid van de Koninklijke Commissie is in 2005 ter plaatse geweest. U bent regelmatig ondervraagd, onder andere door de heer Wienen en de heer Decaluwé en anderen. Op dit ogenblik krijgt u in Vlaanderen het verwijt dat u zich te weinig bekommert om het erfgoed. U moet een klaar en duidelijk antwoord geven, dat alle elementen omvat die we rationeel op tafel moeten durven te leggen, zoals ook de heer De Coene zegt.

Ik weet toch wel waarover ik spreek. Ik heb destijds, als minister, mee de scheepswerf van Baasrode beschermd. Ik heb mee de Mercator helpen restaureren. Ik weet wat het kost. Ik heb mee aan de basis gelegen van het eerste decreet op het varend erfgoed. Ik heb ook een aantal

binnenvaartschepen beschermd. Op de eerste lijsten die bij het decreet werden gevoegd, stonden de Congoboten niet omdat ze zich niet meer in ons land bevonden.

Ik ben het er mee eens dat ze ongetwijfeld een waarde hebben en dat het goed zou zijn dat deze boot naar Vlaanderen zou kunnen terugkeren en een herbestemming zou kunnen krijgen, maar het is niet zo vanzelfsprekend. In 2000 werd De Kogge opgegraven in het Deurganckdok. Ik weet niet in welke toestand die zich nu, 13 jaar later, bevindt. Er is een wetenschappelijk onderzoek bezig. Het is natuurlijk een andere materie dan de Congoboot. De kogge is 22 meter lang en dateert uit de 12e of 13e eeuw. De Congoboot is meer dan 150 meter lang en hoger dan de kogge. Het is dus niet niks. Er zal een enorme kostprijs zijn. De boot kan niet zo maar in de Schelde liggen, hij zal dus achter de sluizen moeten komen en ik weet niet of er daar plaats voor is. Het is een totaalproject dat onderzocht moet worden.

Persoonlijk denk ik dat het te laat is. Ik kreeg vanmorgen te horen dat de bemanning aan boord is en dat de boot straks wordt afgevoerd naar Klaipéda, de haven aan de Oostzee in Litouwen. Minister, het zou goed zijn dat u duidelijkheid schept over wat u gedaan hebt en waarom u een aantal dingen niet gedaan hebt. Mijnheer De Coene, ik ben geen voorstander van het opstellen van een lijst van voorwerpen die nu in het buitenland zijn maar ooit aan ons toebehoord hebben. Wij zouden toch ook niet graag hebben dat de Spanjaarden of de Duitsers of de Oostenrijkers lijsten gaan opstellen van dingen die tot hun erfgoed behoren. Dat is redelijk delicaat. We moeten voorzichtig zijn met het territorialiteitsbeginsel, zeker voor wat het onroerend goed en grote dingen betreft.

Waar ik wel voor pleit, is dat u als minister van Erfgoed en Toerisme voor dit soort van opportuniteiten die zich plots voordoen en waarvoor in de budgetten niets is gepland, kort op de bal speelt, als u tenminste zelf overtuigd bent en uw collega's weet te overtuigen. U zou kunnen zeggen dat u de aankoop doet en dat u een project uitwerkt samen met de provincie, de stad en andere geïnteresseerden. Het moet natuurlijk niet allemaal op kosten van de Vlaamse belastingbetaler gebeuren. U kunt ook zeggen dat u dat om verschillende redenen niet doet. Ik ben geïnteresseerd in uw antwoord. Het is alleszins goed dat de zorg om het industrieel-archeologisch erfgoed dat van recente datum is – en ook al wordt het wat emotioneel gebracht – de belangstelling van alle partijen krijgt.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

De heer Marius Meremans: Mijnheer Sauwens, in het Scheepvaartmuseum in Baasrode vind je enkel binnenvaart. Er is geen plaats voor een schip van zo'n omvang. We hebben als stad een convenant met het Scheepvaartmuseum afgesloten. Men moet elke euro verantwoorden met een plan enzovoort.

Een aantal betogen over erfgoed waren een beetje emotioneel, al overdrijf ik een beetje. Dat is goed, want bij erfgoed hoort een beetje emotie, maar er moet ook plaats zijn voor ratio in dit dossier. We kunnen pleiten voor de aankoop en voor de redding. En dan? Hebben we een zicht op hoe die boot moet worden gerenoveerd? Wat is de kostprijs? De boot moet naar hier worden gebracht en een plaats krijgen. En dan? Een erfgoedstuk kan ergens tien of twintig jaar liggen, maar het is toch de bedoeling dat je er iets mee doet. Vergeet niet dat de kosten om zoiets om te bouwen naar een ander project – een hotel of een museum – altijd een enorme meerkost met zich meebrengt. We moeten toch opletten dat we de emotie voor die erfgoedwaarde niet laten vertroebelen zodat we achteraf met een kater zitten. Dat is in het buitenland trouwens al bewezen. Minister, hebben wij een idee van kostprijs, van exploitatie, van plan? Het schip naar hier halen, is één ding, er verder mee werken, is een ander ding.

Mijnheer De Gucht, veel erfgoedverenigingen streven inderdaad naar behoud, maar er zijn er ook heel wat die klaar staan met projecten waar wel een prijskaartje aan hangt, waar wel een idee achter is, waar wel een plan voor exploitatie is. Het zou jammer zijn – ook al begrijp ik dat dit een enorme opportuniteit zou zijn – dat die mensen dan omwille van de financiële situatie moeten wachten en dat hun project wordt uitgesteld.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, collega's, een aantal jaren geleden hebben de gebroeders Wittevrongel uit Blankenberge de Askoy II, het schip van Jacques Brel, gerepatrieerd. Het ging om een privé-initiatief met particuliere middelen. De Vlaamse overheid heeft uiteindelijk ook een beperkt bedrag voor de restauratie ter beschikking gesteld. In de pers hebben we kunnen lezen over honderd jaar oude metrostellen in Buenos Aires.

Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat we alles wat we ooit hebben uitgevoerd naar het buitenland, in verroeste toestand terug gaan halen. Bij bepaalde uitzonderlijke stukken moet er wel een regeling zijn. Minister, als er inderdaad problemen zijn met de repatriëring en er is decretaal niets geregeld, dan is het misschien toch nuttig om na te gaan of er niets kan worden uitgewerkt om in een beperkt aantal gevallen en voor uitzonderlijke stukken de repatriëring te vergemakkelijken en ondersteunen.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Voorzitter, dames en heren, er werden heel wat vragen gesteld, vragen met betrekking tot mijn beleid, maar ook een aantal vragen over wat er in de toekomst eventueel kan worden ondernomen. Ik zal proberen om op alle vragen naar behoren te antwoorden. Ik zal, eerder dan gedetailleerd vraag per vraag en onderdeel per onderdeel te antwoorden, proberen om een omvattend antwoord te geven, maar natuurlijk met de bedoeling dat er op elke vraag een antwoord komt.

Ik zou mijn antwoord willen opdelen in drie delen. In het eerste deel bekijk ik de vraag: wat zijn de feiten? We hebben een hele poging gedaan om alles te reconstrueren. Er zijn heel wat vragen gesteld en collega's vertellen wat er is gebeurd, maar vragen zich ook af of het allemaal wel klopt. Het is ook een beetje giswerk voor velen onder u die alleen maar via de media geïnformeerd zijn. Een tweede onderdeel van mijn antwoord is: wat is de erfgoedwaarde van het schip? In een derde punt bekijk ik of er, gelet op de vragen, mogelijkheden zijn voor de toekomst.

Voorzitter, ik geef eerst de geschiedenis. Ik heb geprobeerd om alle gegevens gedetailleerd te verzamelen om ook een antwoord te bieden op heel veel vragen die worden gesteld en omdat er heel veel dingen beweerd worden in de media, die allemaal een antwoord verdienen.

Iedereen weet dat de geschiedenis van de Charlesville samenhangt met de geschiedenis van de kolonie, de Antwerpse haven en de Compagnie Maritime Belge. Om het transport van mensen en goederen tussen België en zijn kolonie te verzekeren werd destijds gebruik gemaakt van pakketboten. Die schepen vervoerden passagiers en goederen tussen Antwerpen en Matadi. De verbinding werd dus verzorgd door de schepen van de CMB, die werd opgericht in 1895. De schepen werden allemaal vernoemd naar een Congolese stad, met -ville erbij, vandaar hier Charlesville. De namen waren typisch voor die pakketboten.

De Charlesville werd inderdaad gebouwd op de Cockerillwerven in Hoboken. Het schip liep in 1951 van stapel. Het was een gemengd vracht- en passagiersschip van 153 meter lengte – ik kom daar straks nog op terug – met een bruto tonnage van bijna 11.000 ton. Het schip kon 8000 ton stukgoed laden. Er waren zes ruimen voor stukgoederen en het schip had ook tanks om palmolie in te vervoeren. Het schip kon daarnaast ongeveer 248 passagiers inschepen, bovenop de ongeveer 140 koppen tellende bemanning. De indrukwekkende dieselmotor was gebouwd door Cockerill-Ougré.

Het schip werd tot 1967 uitgebaat door de CMB. Het voer tot dat jaar op Congo. Toen werd het verkocht aan de Oost-Duitse staatsrederij 'VEB Deutsche Seereederei'. In 1977 werd het verbouwd tot opleidingsschip voor de zeevaartschool in Oost-Duitsland. De Charlesville werd herdoopt tot de 'MS Georg Büchner'. In 1991, wellicht, werd het schip eigendom van de stad Rostock in Mecklenburg-Vorpommern, waar het sinds 2003 aangemeerd ligt in de 'Stadthaven', op ligplaats 72. De Charlesville werd gebruikt als jeugdherberg. Op een

bepaald ogenblik is de eigendom van het schip overgegaan op het 'Förderverein Traditionsschiff Rostock', dat is een soort vzw, een stichting die het beheer deed van het schip en ook de uitbating als jeugdherberg.

Op basis van de informatie die mijn administratie heeft kunnen verzamelen, is het niet duidelijk of het 'Förderverein' al in 1991 eigenaar van het schip werd, dan wel dat het pas later het schip overgenomen heeft. Zeker is in alle geval dat het 'Förderverein Traditionsschiff Rostock' in 2010 al een aantal jaar eigenaar van het schip was. Het 'Förderverein Traditionsschiff Rostock' is volgens de laatste informatie van mijn administratie een organisatie die deels afhankelijk is van de stad Rostock – dit is telefonische informatie die ingewonnen werd.

De zaakvoerder van de 'Förderverein Traditionsschiff Rostock', een zekere Klaus Janβen, laat begin januari 2013 in de Duitse pers weten dat het 'Bürgerschaft' – dat is de gemeenteraad van de Hanzestad Rostock – rond 2010 weigerde om nogmaals geld in dat schip te stoppen. Het 'Bürgerschaft' schatte dat er vele miljoenen nodig waren voor het project.

In december 2012 verscheen in de Duitse pers het bericht dat de Charlesville verschroot zou worden. Het onderhoud zou te duur zijn geworden voor de eigenaar en volgens de pers zal het schip in januari 2013 naar Litouwen worden versleept voor verschroting. De havenkapitein van Rostock, Gisbert Ruhnke, sprak dit bericht op 3 en 9 januari 2013 tegen in de pers. Hij stelt dat de nieuwe eigenaar de Georg Büchner of Charlesville als schip heeft gekocht en niet als schroot. De havenkapitein wil, volgens de Duitse pers, de eigenaar en zijn plannen met het schip, bekendmaken zodra het schip zich op volle zee bevindt.

Ik heb een en ander laten onderzoeken door onze Vlaamse Vertegenwoordiger in Berlijn. Uit die informatie is gebleken dat het schip is opgenomen als 'Baudenkmale' op de Duitse 'Denkmalliste'. Die Denkmalliste kunnen we wellicht het beste vergelijken met onze inventaris. Het is niet echt een bescherming, maar een lijst van 'Denkmalen', zoals het woord zelf zegt. Dat is dus een beetje, mutatis mutandis, zoals wat bij ons voorvalt met een huis dat op de inventaris staat en niet zomaar mag worden gesloopt: iets wat op een Denkmalliste staat, mag niet verschroot worden zonder toelating van de Duitse autoriteiten. Maar, in de Duitse regelgeving of in die van de deelstaat, zou staan dat als de eigenaar kan aantonen dat het financieel niet meer haalbaar is en dat de Duitse overheid het project niet steunt, er kan worden beslist om toch een toelating te geven om het schip van de lijst te halen. Dit is informatie die iemand van het 'Landesamt Schleswig-Holstein' ons over de 'Denkmal'-lijsten bezorgd heeft.

De nieuwe eigenaar van het schip – als die er is, maar die is alleszins onbekend voor ons, ondanks alle mogelijke pogingen om daarover informatie in te winnen – zou toestemming hebben gevraagd om het schip van de lijst te halen. Die toestemming zou vooralsnog niet zijn gegeven, dat blijkt uit informatie die telefonisch werd gegeven door mevrouw Uta Jahnke van de monumentendienst van de stad Rostock. Het Duitse artikel van begin december 2012 vermeldt echter dat het 'Bürgerschaft', dus de gemeenteraad van de stad afgezien heeft van zijn voorkooprecht.

Ik heb vandaag nog een mail ontvangen, ik zal die ook aan de secretaris bezorgen, van mevrouw Annette Krug, de 'Konservatorin' van het 'Landesamt für Kultur und Denkmalpflege' van Mecklenburg-Vorpommern. Ik heb die mail heel snel kunnen lezen. Ik citeer een zin eruit: "Fest steht weiterhin, dass bei jetzigem Kenntnisstand einer Verschrottung des Schiffes durch die Landesdenkmalpflege nicht zugestimmt wird." Ze zegt dus dat er geen toestemming is voor sloop en dat als die er al is, die niet rechtsgeldig is. Er is vanwege de autoriteiten van de deelstaat geen toestemming gegeven om het schip te verschroten, men moet eerst de procedure volgen waarnaar ik naar verwees. Het is een procedure die erop zou neerkomen dat men vraagt om iets van de Denkmalliste te halen. Ik

zal de mail aan de secretaris bezorgen. Het is een mail van één pagina, maar deze zin lijkt me de essentie van wat erin staat.

De Vlaamse Vertegenwoordiger in Duitsland, de heer Walter Moens, heeft op 15 januari 2013 van het 'Amt für Kultur und Denkmalpflege' in Rostock contact gehad met stadsconservator Uta Jahnke. Zij zei dus – en dat wordt nu dus ook bevestigd in de mail – dat de vraag die ingediend werd om de Georg Büchner van de lijst te laten schrappen, ongeldig is. Er moet immers eerst een aanvraag worden ingediend om het object te veranderen/slopen. Pas dan kan als tweede stap het object van de lijst worden geschrapt. De aanvraag moet worden ingediend door de eigenaar. Bovendien zegt men mij dat de eisen bij een dergelijke aanvraag redelijk hoog en omvangrijk zijn en dat de behandeling ten minste twee weken duurt. Het lijkt me een beetje paradoxaal om te zeggen dat de eisen heel hoog en omvangrijk zijn en tegelijk dat de aanvraag ten minste twee weken duurt, want dat lijkt me heel snel te zijn voor een dergelijke procedure.

Onze vertegenwoordiger heeft ook vernomen dat volgens de plannen van de oude en de nieuwe eigenaar, de Georg Büchner de haven binnen de komende dagen moet verlaten. De havenkapitein heeft aan mevrouw Jahnke gezegd dat de kosten hoog zijn. Mevrouw Jahnke heeft duidelijk gemaakt dat het agentschap zich verzet tegen het uitvaren van het schip.

Bij het sluiten van een koopcontract in verband met erfgoed, moet het agentschap voor erfgoed aanwezig zijn. Het agentschap zou wel op de hoogte zijn geweest van de plannen van de vereniging, maar er was niemand aanwezig toen de transactie werd gesloten, wat procedureel nodig is.

Het deelstaatagentschap voor erfgoed van Mecklenburg-Vorpommern in Schwerin was van al die zaken niet op de hoogte. Er is lokaal veel over gepraat en gediscussieerd. Je kunt het een beetje vergelijken met de situatie dat er zich in onze havens iets zou afspelen en dat het agentschap Onroerend Erfgoed niet op de hoogte is. Dat agentschap heeft ook bevestigd dat een beschermd schip niet kan worden verkocht om het te laten slopen zonder dat het agentschap in Schwerin vooraf de beslissing heeft genomen dat het niet langer houdbaar is voor de eigenaar om dat schip in stand te houden. Dat is blijkbaar in de wetgeving ingeschreven.

Voorts heeft mevrouw Janke gezegd dat het slopen van een 'Baudenkmal' altijd de laatste optie moet zijn en blijven. Onze vertegenwoordiger zegt dat hij in de marge van het gesprek wel kon ervaren dat de 'Denkmalschutz' soms ook wel voor voldongen feiten wordt geplaatst.

De dreigende sloop zette, zoals u allemaal weet, actievoerders in Vlaanderen aan om opnieuw aandacht te vragen voor de Charlesville. De nieuwsuitzending op de VRT en diverse artikels in de pers zorgden voor een toenemende interesse. Op 2 en 3 januari 2013 gingen een delegatie van het Belgian Ships Archive, een Antwerpse vereniging van mensen met interesse voor schepen en de haven die probeert documentatie over deze onderwerpen te verzamelen, en Watererfgoed Vlaanderen naar Rostock om ter plaatse naar het schip te gaan kijken. Loods Geert De Vriese en professor Eric Van Hooydonk maakten deel uit van deze missie.

In de uitzending van het Journaal op de VRT van 4 januari beweerde de havenkapitein van Rostock, Gisbert Ruhnke, dat de Charlesville tot november 2012 gratis werd aangeboden aan Antwerpen maar dat er nooit gehoor kwam. Mijn administratie Onroerend Erfgoed heeft tussen 2010 en vandaag nooit een concreet voorstel ontvangen met betrekking tot de overname of aankoop van het schip. Ook de stad Antwerpen heeft nooit een officieel voorstel ontvangen. Ik verwijs naar de toespraak van de Antwerpse Schepen Heylen op de nieuwjaarsreceptie van de Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen op vrijdag 11 januari 2013.

Ook een aantal actievoerders geloven ondertussen dat er nooit een concreet voorstel is geweest. Adriaan Linters van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie (VVIA)

laat weten dat de VVIA in Rostock geen enkele bevestiging van dit aanbod kon krijgen. Hij heeft dat bevestigd aan mijn kabinet.

Ik kom tot de Vlaamse en Antwerpse contacten met de stad Rostock. In het verleden is er vanuit Antwerpse kringen meermaals interesse geweest voor het schip. Op 31 augustus 1989 schreef Jacques André Rom, op dat ogenblik maritiem medewerker van La Libre Belgique en voorzitter van ESPA Maritiem, een vereniging voor maritieme journalisten en publicisten, een brief aan de CMB over een project om de Georg Büchner/ex-Charlesville weer naar Antwerpen te brengen. Eind januari 1990 hebben enkele mensen van de CMB het schip in Rostock bezocht, hoogstwaarschijnlijk ten gevolge van de actie van de heer Rom. Voor de CMB waren kapitein André Deltenre, toen directeur-generaal Externe Relaties van de CMB, en de heer De Souter van de technische dienst hierbij betrokken. De rest van de delegatie is onbekend.

Er is toen een zeer ruwe schatting opgesteld van de kosten die gepaard zouden gaan met het aankopen, herstellen en weer naar Antwerpen halen van dit schip. Die raming is bezorgd aan de vraagsteller, de heer Rom, die inmiddels overleden is. Zijn zoon Daniel Rom is nu actief als actievoerder om de Charlesville weer naar Antwerpen te halen. Wij hebben geen zicht op die ruwe kostenraming die toen is gemaakt. Er is nadien geen verdere actie ondernomen, althans niet volgens mevrouw De Block van het historisch archief van de nv CMB.

In 1995 vierde de CMB haar honderdjarig bestaan. Bij die gelegenheid werd een tentoonstelling georganiseerd in het toenmalig Nationaal Scheepvaartmuseum in het Steen. Om de tentoonstelling te stofferen is er in 1994 of 1995 een delegatie bestaande uit enkele mensen van de CMB en de toenmalige conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum, de heer Johnson, die inmiddels ook overleden is en werd opgevolgd door mevrouw Jalon, het schip gaan bezoeken. In het kader van die tentoonstelling zijn mevrouw Jalon van het museum en mevrouw Virginie Saverys van de CMB naar Rostock gereden om meubilair van de Charlesville op te halen voor de tentoonstelling. Ook mevrouw Jalon heeft geen weet van een aanbod van de stad Rostock in 1995 om de Charlesville al dan niet gratis of voor een symbolisch bedrag over te nemen.

In 2000 heeft de heer Peter Volk van Seefunk Rostock, een vereniging van radioamateurs uit de scheepvaartsfeer, contact opgenomen met mevrouw Jalon, die toen directeur was van het Nationaal Scheepvaartmuseum, naar aanleiding van plannen van de autoriteiten van Rostock om het schip te laten slopen. Het Nationaal Scheepvaartmuseum heeft toen geantwoord niet over de nodige middelen en personeel te beschikken om het schip te verwerven. Mevrouw Jalon heeft toen de e-mail van Peter Volk doorgestuurd aan mevrouw Saverys, destijds directeur bij de CMB en verantwoordelijk voor de externe relaties. Mevrouw Saverys heeft geantwoord dat het enorm duur zou zijn om het schip in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen en dat de CMB geen interesse had in het schip.

Mevrouw Jalon signaleerde op hetzelfde ogenblik de haven van Antwerpen en havenschepen Delwaide dat er plannen bestonden om het schip te slopen. Een Antwerpse delegatie is toen naar Rostock gegaan. De samenstelling van de delegatie en de datum ervan zijn momenteel niet gekend. Er werd vastgesteld dat het project te groot zou zijn en vooral de kosten te hoog, zodat het Havenbedrijf afhaakte. Deze informatie is door mevrouw Jalon recent mondeling aan ons meegedeeld.

In 2005 is een delegatie van vertegenwoordigers van enkele vzw's actief in de sociale tewerkstellingssector, met onder andere Chris Bryssinckx van Werkvormm en Peter Braem, lid van de KCML, die in een private hoedanigheid deelnam aan het bezoek, in Rostock naar het schip gaan kijken. Hun ambitie was om na te gaan of er rond de Charlesville een sociaal tewerkstellingsproject kon worden opgezet. Bij hun bezoek stelden ze vast dat de Charlesville in een redelijke staat van onderhoud verkeerde, maar dat er enkele problemen waren, onder meer de aanwezigheid van asbest, wat typisch is bij schepen van die generatie. Vooral de omvang van het schip heeft toen een initiatief vanuit de Antwerpse sector van sociale

tewerkstelling verhinderd. Ik heb er al op gewezen dat het een enorm groot schip is van meer dan 150 meter.

De KCML heeft het schip nooit bezocht. Peter Braem heeft op 28 juni 2005 bij de KCML wel verslag uitgebracht over zijn bezoek aan de Charlesville. In juni 2009 vestigde Watererfgoed Vlaanderen met persberichten opnieuw de aandacht op de Charlesville. Naar aanleiding daarvan zijn er twee schriftelijke parlementaire vragen gesteld, door voormalig collega Carl Decaluwé en door de heer Wienen. Zij vroegen of de Vlaamse overheid het schip kon aankopen of een project kon beginnen. Ikzelf antwoordde dat het decreet op het varend erfgoed geen mogelijkheden bevat voor de aankoop van vaartuigen met erfgoedwaarde door de Vlaamse overheid. De mogelijkheid tot beschermen als varend erfgoed kan pas overwogen worden indien er een concreet scenario is waarbij het schip weer zijn officiële thuishaven in Vlaanderen krijgt en er een concreet toekomstperspectief bestaat. Tot daar de feiten.

Ik kom tot de erfgoedwaarde. De intrinsieke waarde van de Charlesville is volgens mijn administratie hoog. Het schip heeft een hoge industrieelarcheologische waarde omdat het schip het enige overblijvende zeegaande schip is van een zekere omvang dat in Vlaanderen is gebouwd. De motor en techniek zijn unieke voorbeelden van het kunnen van onze industrie rond 1950 en van de bouw van zeeschepen door de werven langs de oevers van de Schelde. Die industrie is inmiddels vrijwel volledig verdwenen.

Het schip heeft ook een hoge historische waarde vanwege de band die het vormde tussen België en haar Congolese kolonie. De schepen waren gedurende decennia de voornaamste weg van en naar de kolonie voor zowel goederen als mensen. De CMB verzorgde de lijn tussen Antwerpen en de Congolese haven van Matadi.

Het schip heeft ook een belangrijke sociaal-culturele waarde. Hele generaties missionarissen, kolonialen en zakenlui voeren op de schepen van de CMB naar Congo. De aankomst van de schepen was, zolang dat gebeurde aan het Steen, een evenement waar veel Antwerpenaren naar gingen kijken. Het schip is op deze manier in zekere zin verankerd in het collectieve geheugen. De Charlesville is een uniek stuk. Het is ook een zeldzaam stuk, in die zin dat er in Vlaanderen geen andere exemplaren meer bestaan van zeegaande schepen van deze omvang die voor 1960 zijn gebouwd.

Op basis van de getuigenissen van Peter Braem, Chris Bryssinckx en Geert De Vriese, die het schip bezochten in 2005 en 2013, heeft mijn administratie zich – weliswaar in tweede lijn – een beeld kunnen vormen van de gaafheid van het schip. Het is door de jaren heen flink verbouwd. De voorste mast is vervangen door een kraan. Aan bakboordzijde zijn de davits, de stangen waaraan de ankers of de boten worden opgehangen, en de reddingssloepen verwijderd. De meeste kajuiten zijn omgebouwd en samengevoegd om te voldoen aan latere comforteisen, zoals de aanwezigheid van badkamers. De radiokamer is weg. De installaties van de keuken en de bakkerij zijn verdwenen. Enkele van de zes laadruimtes zijn omgebouwd tot leslokalen. Voor de verlichting in die leslokalen zijn er patrijspoorten op een voor een zeeschip ongebruikelijke plaats toegevoegd. Grote delen van het schip bevinden zich evenwel nog in originele staat: de brug, de machinekamer, de kaartenkamer, de laadbomen achteraan het schip, de trappenhallen en ongeveer tien kajuiten.

Het schip is echter niet vaarwaardig. Het heeft geen schroef meer en de motor heeft in lengte van jaren niet meer gedraaid. Mocht het zijn verkocht, dan zou het worden versleept. Dat lezen we ook.

Zoals u weet, kan ik niet automatisch tot bescherming overgaan. Als het schip hier is, moet de administratie altijd een onderzoek ten gronde doen om de erfgoedwaarde ervan te evalueren. De afdeling Varend Erfgoed van de KCML besprak de Charlesville in haar vergadering van 13 september 2011. Mocht er een initiatief komen vanuit de bedrijfswereld om het schip naar hier te halen en het duurzaam te beheren, dan steunt de commissie zeker

het voorstel om de boot te beschermen als varend erfgoed. Mocht die hypothese dus ooit werkelijkheid worden, dan kennen we eigenlijk al het advies van de KCML.

Een belangrijke afweging die moet worden gemaakt voor men tot bescherming overgaat, is of er een realistisch beheer is. U weet dat het decreet slaat op varend erfgoed. Er is inderdaad de Mercator, maar die is niet beschermd als varend erfgoed. De Mercator is een monument, ligt ter plaatse. Dat is een heel andere hypothese. Ook de verwijzingen naar De Kogge zijn eigenlijk niet relevant ter zake. De Kogge is eigendom van de Vlaamse overheid. Mijnheer Sauwens, ik heb inderdaad het nodige gedaan en de nodige bedragen uitgetrokken voor het onderzoek, het beheer en de bescherming. Zoals u weet, stond dat schip opgeslagen in containers. Er was een degeneratie aan de gang. Ook wat dat betreft, hebben we de nodige initiatieven genomen. In het kader van varend erfgoed moet er een leefbaar project zijn voor het schip, dat het voortbestaan ervan op lange termijn garandeert. Er moet dus een beheersplan zijn. Dat is met alle varend erfgoed dat we beschermen, ook het geval.

Voor diegenen die zouden betwijfelen of er wel een goed beleid wordt gevoerd met betrekking tot varend erfgoed, kan ik zeggen dat ik sinds 2009 veertien beschermingen als varend erfgoed heb gedaan. Er waren voordien al twee beschermingen gebeurd. De premiebedragen zijn opgetrokken. In 2009 bedroeg het vastleggingskrediet 25.000 euro. Dat is opgetrokken tot 150.000 euro in 2012. Momenteel zijn er vijf goedgekeurde beheersprogramma's, voor de garnalenvisser Crangon, het zeilschip Tomidi, het zeilschip Williwaw, het zeiljacht Outka en het kerkschip Sint-Jozef. De beheerspremie wordt, zoals u weet, toegekend op basis van het uitvoeringsbesluit. Er zijn ook nog een aantal beheersprogramma's in opmaak, voor de IJslandvaarder François Musin, het bebakeningsschip Doel, de vlottende stoomkraan nummer 9 en de sleepspits Mon Désir. In de begroting 2013 is voor de beheerspremies van het varend erfgoed een vastleggingskrediet opgenomen van 730.000 euro. In functie van eventuele aanpassingen zullen we bekijken of er in de begrotingscontrole van 2013 maatregelen moeten worden genomen. We voeren dus een zeer actief beleid. Het gaat uiteraard over schepen op ons grondgebied, die hier dus ook in aanmerking komen voor bescherming, die varend erfgoed zijn en waarvoor een beheersplan wordt gemaakt. We kunnen immers onmogelijk beslissen dat een schip wordt beschermd om het dan te laten liggen roesten, zonder ervan gebruik te maken.

Wat zijn nu de mogelijkheden van de Vlaamse overheid? Er bestaan in theorie een aantal opties voor het naar Vlaanderen halen van het schip. Mijnheer Wienen, u verwijst naar buitenlandse voorbeelden die me niet bekend zijn. Ik ben natuurlijk niet bevoegd om een schip te beschermen dat aan een vreemde eigenaar toebehoort, dat bovendien in een ander land ligt en daar dan ook nog eens valt onder een beschermingsregel. Er is immers sprake van een beschermingsregel van de Duitse deelstaat Mecklenburg-Vorpommern. Er is het UNESCO-verdrag, dat in restitutie voorziet, maar iedereen onder u weet natuurlijk dat dit niet van toepassing is. Het gaat daarbij immers over cultuurgoederen die onrechtmatig zijn verdwenen. Dat is niet aan de orde.

Een aantal leden hebben gevraagd wat er in de toekomst kan gebeuren. Kan er een lijst van varend erfgoed worden opgemaakt? Bij het tot stand komen van het decreet stond dit schip nota bene niet op de lijst. Het is ooit verschenen op een voorontwerp van lijst, maar, zoals de heer Sauwens terecht zegt, stond het niet op de ultieme lijst, die, als ik me niet vergis, een veertigtal schepen bevatte. We moeten onderzoeken of er in de toekomst een lijst kan worden gemaakt van schepen in het buitenland.

We zijn vrij ver gevorderd met de conceptnota voor de herziening van het decreet Varend Erfgoed. Het varend erfgoed zit immers niet in het omvattende decreet met betrekking tot het onroerend erfgoed, zoals u weet. We moeten bekijken of er, ook in het licht van deze discussie, bijkomende maatregelen kunnen worden genomen. Ik hoor pleidooien om zulke lijsten op te stellen. De heer Sauwens toont zich veeleer terughoudend wat dat betreft. Ik vind dat we dat mee moeten bekijken, en zien of daar mogelijkheden zijn. U zult me niet kwalijk

nemen dat ik hier nu geen pasklare maatregelen ter zake geef. Alleszins moet en kan er een repertorium worden gemaakt, moeten we dat in kaart brengen.

Mijnheer Wienen, u suggereert dat er mogelijkheden tot repatriëring zijn. U verwijst naar buitenlandse voorbeelden. Het zou me interesseren om die te krijgen. Mij zijn ze op dit ogenblik niet bekend. Ik heb nu meteen ook geantwoord op de vragen over de toekomst. Ik zal dit voorleggen bij de bespreking van de conceptnota, waarover de afdeling Varend Erfgoed van de KCML zich ook al heeft gebogen.

Dan is er de mogelijkheid van een aankoop. Ik heb al duidelijk gemaakt dat het decreet Varend Erfgoed voor mij geen enkele rechtsgrond biedt om tot een aankoop over te gaan. Het decreet voorziet in een bescherming, met een subsidiëring in het uitvoeringsbesluit. Die bedraagt 40 procent en kan worden verhoogd tot 50 procent. Hier kan die hypothese dus niet. Een aantal leden hebben gesuggereerd dat de overheid zelf, al dan niet in samenspraak met andere overheden, zou overgaan tot een aankoop. Dat kan uiteraard altijd. Dat is een theoretische mogelijkheid. Dan moeten we daar natuurlijk nominatim een budget voor uittrekken. Dat is natuurlijk maar een eerste stap, want vervolgens zitten we zelf met een schip dat we niet alleen moeten restaureren, maar ook in stand moeten houden en waarvoor we een nuttige bestemming moeten kunnen vinden. Dat is niet zo evident.

Als een derde partij overgaat tot aankoop of verwerving en het schip naar Vlaanderen brengt, dan kan de erfgoedwaarde worden onderzocht, na het advies van de KCML. Die derde partij kan een rechtspersoon, een natuurlijk persoon, een overheid zijn. Desgevallend zou het kunnen gaan over de federale overheid. Het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika heeft al dergelijke objecten, zoals de sloep die Leopold II destijds gebruikte om de Congo af te varen. Elke overheid zou tot een aankoop kunnen overgaan. Die erfgoedwaarde kan dus worden onderzocht. Ik heb de mening van mijn agentschap en van de KCML ter zake al geschetst. Dan kan er een beheerscontract worden gesloten. Dat is belangrijk. Dat staat in het uitvoeringsbesluit. Tot nu toe heb ik altijd beheerscontracten afgesloten met betrekking tot schepen die tot het varend erfgoed behoren en waar een zinvolle bestemming aan wordt gegeven. In sommige gevallen zijn die schepen in privégebruik en hebben ze een doelstelling waarvoor ze geschikt zijn. In andere gevallen komt een meer maatschappelijke functie aan bod.

Dit zou in elk geval een bijzonder dure aangelegenheid zijn. Mijn agentschap heeft geen idee van de kosten. Informele contacten hebben me erop gewezen dat in eerste instantie een bedrag van 5 miljoen euro voor de restauratie werd geopperd. Nu is het al een veelvoud van 5 miljoen euro geworden. We weten waarover we spreken. Zelfs als we het schip voor een symbolische euro zouden kunnen verwerven, zouden we een dergelijk bedrag niet zo maar in de begroting kunnen vrijmaken. Aangezien de kosten enorm zouden zijn, zouden we nog steeds nergens staan. De mensen die de erfgoedsector volgen, weten welke druk er op dit domein rust.

Ik geef even een voorbeeld waarbij de kosten en het onderhoud tot een slechte afloop hebben geleid. Het project met betrekking tot de SS Rotterdam is onlangs financieel ten onder gegaan. Dit schip is in 1958 als de Koningin Juliana gelanceerd. In 2000 is het schip buiten gebruik gesteld. In Rotterdam is dan een project op poten gezet om het schip tot een congrescentrum met een hotel, een restaurant en een opleidingscentrum om te vormen. Tijdens de verbouwingen is gebleken dat er asbest aanwezig was. De projectverantwoordelijken zijn toen met een ernstige kostprijs geconfronteerd. Ook in dit schip zit asbest. Tijdens de restauratie zou dit asbest moeten worden verwijderd. Tijdens de operatie van de SS Rotterdam heeft een van de investeerders, de Woningcorporatie Woonbron, in 2009 en in 2010 een verlies van 150 miljoen euro moeten nemen. Aangezien de uitbating niet mogelijk is gebleken, is het schip uiteindelijk voor 29,9 miljoen euro verkocht. De SS Rotterdam is langer en groter dan de Charlesville, namelijk 228 meter. Ons varend erfgoed omvat geen enkel schip van die omvang dat varend wordt gehouden en dat die

bestemming heeft gekregen. Ik schets gewoon de contouren van de situatie waarin we ons bevinden.

We hebben veel initiatieven genomen. Onze vertegenwoordiger in Berlijn heeft ons in staat gesteld de overheden te waarschuwen. De overheden hebben onze vertegenwoordiger meegedeeld dat ze ontzet zijn over wat er is gebeurd. Het lijkt er bijna op dat ons agentschap niet zou weten dat iets beschermd is en op een inventaris staat terwijl er plannen zijn er zonder toestemming iets mee te doen. Wij zijn in elk geval ontzet. Ik heb daarstraks al de inhoud bekendgemaakt van de mail die ik deze ochtend heb ontvangen. Er is geen toestemming verleend. Ik ben van plan het bevoegd lid van de deelstaatregering van Mecklenburg-Vorpommern te contacteren en erop te wijzen dat uit alle informatie waarover wij beschikken, blijkt dat het schip op de Denkmalliste staat en dat een en ander slecht dreigt af te lopen.

Dat ik een brief kan sturen of contact kan nemen, houdt geen eindoplossing in. Het is best mogelijk dat ik te horen krijg dat het schip toch van de hand zal worden gedaan en dat iemand anders er zich over zal moeten bekommeren. De vzw die het schip momenteel beheert, ziet het in elk geval niet meer zitten. De uitbating is momenteel verlieslatend.

Zonder een beter zicht op wat de kosten zouden inhouden, kan ik geen enkel engagement aangaan. Zelfs als het om een symbolische euro zou gaan, kan ik niet beslissen het schip over te nemen. Dat is een beslissing die de volledige Vlaamse Regering zou moeten nemen. Ik heb daar trouwens ook geen decretale basis voor. We zouden dan ad nominatim moeten stellen dat we dit schip aankopen. Er zijn met betrekking tot het onroerend erfgoed nog veel andere noden in Vlaanderen. De wachtlijst vertegenwoordigt meer dan 100 miljoen euro. We zullen niet in een avontuur stappen en 10 miljoen, 15 miljoen, 20 miljoen of 30 miljoen euro uittrekken om dit schip te restaureren zonder zelfs maar over een project te beschikken.

Er is me meegedeeld dat een privékoper interesse zou hebben. Dat is me echter niet bekend. Ik heb daar geen bevestiging van ontvangen. Ik weet dat de stad Antwerpen, bij monde van schepen Heylen, de boot altijd heeft afgehouden, als ik even die uitdrukking mag gebruiken. Dat heeft met de museale context in Antwerpen te maken. Er is het MAS. Er is de aanleg van het Red Star Line Museum. Er zijn een aantal nieuwe museale plannen. Het is voor de stad Antwerpen dan ook niet evident plots een schip te kopen en een bestemming te geven. Ik weet dat er op dit ogenblik geen interesse is.

Het lijkt me gepast op korte termijn de Duitse autoriteiten te contacteren. Ik ben in elk eventueel initiatief geïnteresseerd. Indien er werkelijk private interesse zou zijn, doe ik een oproep om dat ook bekend te maken. Ik lees daarover en ik hoor daarover spreken, maar dat wordt niet geconcretiseerd. Niemand contacteert me in dit verband. Niemand heeft me verteld interesse te hebben of over plannen te beschikken. Indien dat toch zou gebeuren, zouden we aan tafel kunnen gaan zitten. Dat moet echter met verschillende partijen gebeuren.

Indien het agentschap dan iemand zou sturen, zou het opstellen van een deskundige raming nog niet op een drafje verlopen. Dat zal een serieus bestek vergen. Iemand moet dan worden aangesteld om dat allemaal te onderzoeken en in kaart te brengen.

Dit is het volledig verhaal. Zoals ik in mijn inleiding al heb gesteld, begrijp ik dat er veel emotionele banden met dat schip zijn. Er zijn veel argumenten om te proberen iets met dat schip te ondernemen. Het schip heeft een erfgoedwaarde. Het heeft een historische, een emotionele en een sociaal-culturele waarde. Ik heb hier echter de contouren van een bijzonder complex dossier geschetst. Op basis van de bestaande decreetgeving kan ik momenteel geen enkel initiatief nemen om over te gaan tot een bescherming, laat staan een subsidiëring.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Ik wil in elk geval de minister bedanken voor zijn zeer uitvoerige en gedetailleerde toelichting bij het dossier. We kennen nu het historisch verloop van wat de

Vlaamse overheid en andere overheden ter zake hebben gedaan. Het was zeer interessant dat eens te horen.

Het perspectief is niet zo rooskleurig. Ik ben even verbaasd als de minister dat de Denkmalliste een zeer eenvoudig instrument blijkt te zijn om vanaf te geraken. Dat duurt amper twee weken. In de ogen van de heer Sauwens fonkelen al sterretjes. Hij denkt dan natuurlijk niet aan het erfgoed, maar aan de versnelling van grote projecten.

In mijn ogen wijst dit veeleer op een zekere lichtzinnigheid in de wijze waarop hiermee in Duitsland wordt omgegaan. Ik heb hierover daarstraks al een randopmerking gemaakt. Is dit misschien de Duitse versie van de onderhoudsplicht? Wie het niet kan betalen, kan er op twee weken tijd vanaf geraken. Ik stel voor dat we daar geen voorbeeld aan nemen. Indien die regel in onze erfgoedzorg van kracht zou worden, zouden we ver van huis zijn.

Zoals gezegd, dank ik de minister voor zijn grondige uitleg. Het zal een peperdure aangelegenheid worden. Zelfs indien we dit schip cadeau zouden krijgen en het naar Antwerpen zou worden gesleept, zou het een heikele kwestie worden. De afweging over de kosten zal vandaag niet worden gemaakt.

Ik ben niet rationeel of emotioneel met dit dossier verbonden. Ik heb Oostendse roots. Ik ben hier minder emotioneel mee verbonden dan de heer Wienen. Ik heb veel familie in de zeevaart. Misschien dat er op die manier toch enige emotie in het spel is.

Het is een peperduur project. De vraag is welke afweging de Vlaamse overheid moet maken om voor die restauratiekosten in te staan. Een herbestemming van het schip moet dan realistisch worden geacht.

Ik wil in dit verband de nadruk leggen op wat ons eigen agentschap over de erfgoedwaarde heeft verklaard. Als object heeft het schip een grote erfgoedwaarde. Die waarde is industrieelarcheologisch en historisch. Er is ook een symbolische, sociaal-culturele waarde.

De erfgoedwaarde is immens omdat veel mensen dat schip ooit hebben genomen. Ik herinner me veel foto’s uit mijn kindertijd en later uit allerlei tentoonstellingen die met het vertrek van deze boten te maken hebben. Uit die foto’s blijkt hoe belangrijk dit alles is. Het verhaal van de Red Star Line toont ons duidelijk eenzelfde emotie. Het is een deel van ons patrimonium, van onze geschiedenis, bijna van onze genen geworden. We moeten dat niet ontkennen. Daarom pleit ik ervoor om minstens een soort preserveringsbeleid te voeren. Er is geen uitkomst voor een restauratie of een herbestemming, maar we moeten er wel alles voor doen om te verhinderen dat het schip verloren gaat.

Ik herinner mij ook uit het bouwkundig erfgoed heel veel projecten die finaal maar partieel gerestaureerd zijn omdat het onbetaalbaar was, maar waar wel een soort getuigenis gebleven is. Als ik u hoor vertellen over het onderzoek naar de waarde van het schip en wat er overgebleven is van het origineel, merk ik dat er nog heel veel restanten zijn die wijzen naar dat majestueuze, glorieuze verleden van het schip, naar de tijdsgeest enzovoort. Er zijn nog zoveel restanten die wel de moeite waard zijn om toch op zijn minst die niet verloren te laten gaan.

Ik wil niet pleiten voor een beleid van absolute restauratie naar het origineel, maar naar een soort preserveringsbeleid, om het schip minstens niet verloren te laten gaan. In die zin, minister, wil ik u vragen om, zoals u daarnet zelf al zei, contact op te nemen met uw collega uit de deelstaat, om te verhinderen dat het schip tot schroot wordt herleid. Aangezien het over twee weken van die lijst kan verdwijnen, stel ik voor dat u snel contact opneemt. Ik wil ook vragen dat er ondertussen door uw agentschap en experten wordt nagedacht over wat een preserveringsbeleid van zo’n groot schip inhoudt, dat er contact wordt opgenomen met de stad Antwerpen en wordt nagegaan hoe sterk de schepen de boot afhoudt.

We moeten er proberen voor te zorgen dat we de toekomst van het verleden niet verspillen. We zullen dan wel zien of er waardevolle investeringsprojecten komen en of er een

herbestemming kan komen. Ik ben het met u eens dat het schip nuttig moet zijn, een betekenis moet hebben die zowel naar de historische betekenis als naar de toekomst verwijst. Er kunnen heel wat andere invullingen aan gegeven worden. Maar als het schip zich inderdaad nog in die staat bevindt, is er waarschijnlijk al zoveel waardevols dat een museale bestemming zinvol zou zijn. Maar ook daarvoor moet budget zijn. Zo nuchter ben ik wel.

Laat ons op zijn minst verhinderen dat het verder kapot gaat. Neem contact op met de stad Antwerpen en met uw collega van de deelstaat. Laat ons het dossier verder onderzoeken, vooraleer er onherroepelijke beslissingen worden genomen. Dat is mijn oproep.

De voorzitter: De heer Wienen heeft het woord.

De heer Wim Wienen: Ik dank de minister voor het uitgebreide en vrij volledige antwoord. De conclusie die ik eruit trek, is dat er op dit moment beperkte tijdswinst geboekt is. Er is sprake van minstens twee weken. Voor het overige is er totaal geen oplossing. De minister heeft duidelijk gezegd dat noch subsidiëring, noch bescherming op dit moment mogelijk is. Het wordt dus uitkijken naar een privépartner om ons eigen varend erfgoed te redden van de sloophamer.

Minister, in uw overzicht van welke stappen er ondernomen zijn, heb ik vastgesteld dat de interesse om een project op te starten rond dat schip, altijd projecten betroffen van privépartners. De CMB heeft bekeken of een en ander mogelijk was. Het Havenbedrijf Antwerpen is even gaan kijken, maar heeft dan ook afgehaakt. Nergens vind ik enige initiatieven van de Vlaamse overheid. Tot nu dan, maar nu beperkt men het initiatief tot contact opnemen met de Duitse overheden, om ervoor te zorgen dat het alleszins op die Denkmalliste blijft. Dat is behoorlijk beperkt. Het geeft weinig enthousiasme voor de toekomst. De kans is groot dat dit schip na enkele weken geschrapt wordt van de Denkmalliste, omdat er zich geen enkele partner of project zal hebben aangediend om het te redden. Ik vind dat spijtig.

U hebt het lijstje gegeven van varend erfgoed dat u al hebt erkend. Ik merk daar het kerkschip Sint-Jozef in op, dat een zeer uitzonderlijk stuk is, en verder een vissersboot en wat binnenschepen. Een zeeschip zou zeker niet misstaan in dat lijstje.

De conclusie van dit verhaal is: we hebben tijd gewonnen, maar er is blijkbaar geen interesse van deze overheid, noch van de stedelijke overheid, om het schip te redden. Ik vind dat spijtig. Ik meen dat de Charlesville een opportuniteit was om een dergelijk stuk te bewaren en te beschermen voor het nageslacht, en aan te tonen wat hier allemaal mogelijk is. Het is een stuk van onze geschiedenis. U geeft terecht toe dat de historische en erfgoedwaarde heel groot zijn en dat het een uniek stuk is. Dat zijn genoeg redenen om te stellen dat dit een uitzonderlijke opportuniteit is. Maar blijkbaar is er geen mogelijkheid om iets te doen met die opportuniteit, en dat is spijtig.

De voorzitter: De heer De Coene heeft het woord.

De heer Philippe De Coene: Ik ben het niet eens met de conclusie van de vorige spreker. Je kunt uit het antwoord van de minister niet opmaken dat er geen interesse is. Je kunt er wel uit opmaken dat een zekere voorzichtigheid gepast is en dat het daarom gevaarlijk is om voorbarige conclusies of pistes aan te reiken, gezien de gelaagdheid van het dossier. Ik ben blij dat ik in mijn vraagstelling veeleer voorzichtig was.

We mogen eigenlijk blij zijn dat we dit debat hier kunnen voeren. Er was een kans dat het debat vorige week zou zijn gevoerd tijdens de plenaire vergadering. Je voelt echter dat je zo'n debat nooit in volheid kunt voeren in een actualiteitsdebat, want je slaagt er nooit in om verder te gaan dan een soort oppervlakkige emotionaliteit of verontwaardiging. Het is goed, voorzitter, dat we het hier in extenso hebben kunnen behandelen.

Minister, wat het afvoeren betreft, is mijn vermoeden bevestigd door de berichtgeving die u deze ochtend hebt gekregen, dat er inderdaad een onverzoenbaarheid is tussen het prijken op

een lijst en het zomaar verhandelen, vervreemden en wegbrengen van het schip. Dat geeft ons enige tijd en dat is een goede zaak.

We moeten ons ook bewust zijn van de kostprijs, niet om onze verantwoordelijkheid uit de weg te gaan, maar om te weten wat de financiële repercussies zijn voor Vlaanderen of voor instanties in Vlaanderen als we aan dat project beginnen. Als je de eerste berekeningen bekijkt, zie je dat het om veelvouden gaat. Of je het schip, zoals de heer Caron suggereert, al dan niet in zijn originele staat herstelt, dan wel in een staat die vandaag aanvaardbaar is, je weet hoe immens die factuur zal zijn. Er is een bedrag genoemd van 15 miljoen euro, alleen maar om het in een goede staat te herstellen. Met alle andere kosten die erbij komen, kunnen we ons inbeelden wat een immense factuur dat zal zijn.

Dat ontslaat ons niet van de plicht om daar aandacht aan te besteden. Daarom, mijnheer Sauwens, ben ik wat minder terughoudend om lijsten of beschrijvingen te durven opstellen. De diensten en verenigingen van de minister hebben pogingen ondernomen om een volledig zicht te krijgen op het dossier en de complexiteit ervan. Daarom moeten ze nagaan in welke staat het zich bevindt. Minister, u hebt dat heel accuraat beschreven. Sommige delen zijn helemaal veranderd en beantwoorden niet meer aan het oorspronkelijke beeld, maar andere elementen geven aan dat het nog in de oorspronkelijke staat is. Minister, u hebt zelf een beschrijving laten maken om een goed antwoord te kunnen geven. Het zou niet een soort van ondiplomatiek streven zijn van Vlaanderen om van andere landen een beschrijving te krijgen van erfgoed dat hier destijds is gecreëerd. Een ander land zou dat niet beschouwen als een aanslag, maar integendeel als een gepaste interesse.

Ik begrijp het voorbeeld van Spanje en Duitsland niet goed. Als het gaat over bezetters kan ik me inbeelden dat ze soms niet fier zijn op bepaalde relicten die ze hier hebben achtergelaten. Bepaalde bezetters hebben, voor ze vertrokken, trouwens dingen vakkundig vernietigd, precies opdat men niet zou onthouden wat ze hebben gedaan. Ik weet dus niet wat die vergelijking betekent. Ik denk dat het niet verboden is een zekere ambitie te hebben om een bepaalde lijst op te stellen.

Minister, ik ben blij dat u de tussentijd van enkele weken gebruikt om een signaal te geven aan uw Duitse collega. U bent zich er waarschijnlijk van bewust dat, als u dat signaal geeft, u als Vlaams minister, en bij uitbreiding de Vlaamse Regering, mag verwachten dat de reactie waarschijnlijk zal zijn: “Tiens, er is enige belangstelling.” Dan open je een dossier. Ik ben er voorstander van dat u gepast optreedt. We moeten er ons bewust van zijn dat dit consequenties kan hebben. Normaal gezien kunnen we verwachten dat de ontvanger van de brief zal zeggen: “Bedankt voor de interesse alsnog of vanaf nu.” Dan weet je dat dit kan uitmonden in volgende stappen. Dat kan een wending betekenen waarvan we de volgende stappen niet kunnen voorspellen. Op zijn minst wordt het dossier dan voortgezet.

Minister, ik wil u danken voor de gepaste aandacht die u eraan geeft.

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Minister, ik bewonder u om de uitgebreidheid en klaarheid van uw antwoord. Dit is niet zomaar een beleefdheidsformule, dit is welgemeend, want het is een complex dossier. Het is niet vanzelfsprekend om daar een juiste lijn in te vinden. Ik ben heel tevreden dat u een brief zult schrijven aan uw Duitse collega’s om het dossier levendig en open te houden en het uiteindelijk op de voet te volgen.

Minister, ik heb vernomen dat de stad Antwerpen verbroederd zou zijn met Rostock. Misschien kan er gebruik worden gemaakt van de zeer nauwe band die beide steden met elkaar hebben. Dat dit dossier niet loopt zoals we wensen, laat misschien een wrang gevoel na, maar we moeten het gezond verstand laten primeren om de goede keuze te maken tussen de financiële middelen die we eraan willen besteden en de bestemming die we eraan willen geven. De aandacht die we er in het parlement aan hebben gegeven en de blijvende aandacht

die het dossier zal kunnen genieten, zullen misschien een lichtpuntje betekenen om het mooie schip te behouden en te vrijwaren van een sloop.

De voorzitter: De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Jean-Jacques De Gucht: Minister, u hebt een mooie schets gegeven van de levensloop van de Charlesville. Op het moment dat u contact opneemt – wat u waarschijnlijk zult doen, aangezien het de bedoeling is dat dossier te blijven opvolgen – neem ik aan dat u uw verantwoordelijkheid zult opnemen.

Het lijkt me niet oninteressant om sowieso contact op te nemen met Monumentenwacht en de cel Maritiem Erfgoed daar naartoe te sturen zodat een budgettair plan kan worden opgemaakt van wat dit nu precies inhoudt. U verwijst naar de CMB en andere mensen die daar al op bezoek zijn geweest met als doel na te gaan wat de eventuele kosten zijn. Er komen echter nooit bedragen naar boven. Het lijkt me interessant te weten aan welke kosten we ons kunnen verwachten indien we in een latere fase toch iets met dat schip zouden willen doen.

Wat Antwerpen betreft, zou het goed zijn indien u vanuit uw kabinet contact zou opnemen met het kabinet van de burgemeester van Antwerpen, een partijgenoot van u, om te bekijken of een samenwerking mogelijk is indien het in een latere fase mogelijk en interessant zou zijn om het schip te kopen en het herstellen. Vraag is ook om daar een privaat-publieke samenwerking van te maken. Er zijn immers verschillende private partners geïnteresseerd.

Nu is het vooral belangrijk op te volgen wat er in Duitsland zal gebeuren en welke volgende stappen worden gezet. De lijst waarvan sprake geeft blijkbaar niet de garantie voor een eeuwige bescherming. Een item kan vrij snel van die lijst worden verwijderd. Daartoe is al een vraag gesteld. Hoe zult u daarmee omgaan?

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Minister, ik ben ontgoocheld. U neemt vooral akte en u maakt een reconstructie van de gebeurtenissen. U doet dat beter dan sommige journalisten. Dat hebt u ook duidelijk willen maken.

Ik verwacht van een Vlaams minister die bevoegd is voor monumenten en toerisme een iets actievere houding. Mijnheer Caron, straks zijn wij diegenen die vragen aan de Duitsers om hun wetgeving inzake Denkmalschutz in ere te houden. Daar komt het op neer.

Minister, de belangrijkste mededeling die u vandaag hebt gedaan, is dat dit een heel hoge erfgoedwaarde heeft. Het is de eerste keer dat dit hier wordt gezegd. Dan moeten we daar de conclusies uit trekken. Ik sluit me aan bij de heren De Gucht en De Coene dat u moet nagaan of een project inzake de Charlesville mogelijk is. Dan zult u nu een initiatief moeten nemen en mensen moeten samenbrengen om na te gaan hoe u dat kunt doen. Intussen neemt u de bewarende maatregelen ten aanzien van Duitsland. Zij zullen natuurlijk vragen of u geïnteresseerd bent in de aankoop als het niet mag worden geschroot. En dan kunt u het schip naar Vlaanderen halen. U zult uw project heel snel moeten opzetten.

Minister, de kostprijs voor de renovatie en herbestemming van industrieelarcheologisch erfgoed zorgt altijd voor hevige discussies. Zo was er de discussie over de Brepolssite in Turnhout, over de Lamotsite in Mechelen en over de bescherming van de Limburgse steenkoolmijnen. Er was toen een storm van protest over de kostprijs, terwijl men nu heel trots is op die unieke sites. Men komt daar vanuit heel West-Europa naar kijken. Dat vraagt natuurlijk wel een meerjarenaanpak.

Op een bepaald moment hebben wij voor bepaalde probleemmonumenten de Stichting Vlaams Erfgoed opgericht. Het ging toen over Fort Napoleon in Oostende. Dankzij de Stichting Vlaams Erfgoed, een initiatief van de Vlaamse Regering, vandaag bekend onder de naam Herita, kon men aan de restauratie beginnen. Ook de abdij Herkenrode is daar een voorbeeld van. Voor monumenten die de waarde hebben die u net hebt geformuleerd, moeten we een actievere rol vervullen. Wanneer blijkt dat het financieel niet haalbaar is en dat de

kostprijs dermate hoog is dat de veiligheidsrisico's voor alle bezoekers heel groot zijn, dan moeten we in alle eerlijkheid durven te zeggen dat het niet doorgaat.

U moet echter op zijn minst een poging ondernemen om het waar te maken. Dat is de conclusie van wat hier vandaag kamerbreed tijdens de discussie is gezegd. U hebt dat ook zelf gezegd. U moet dus een iets actievere rol spelen dan enkel noteren wat er in Duitsland en in Antwerpen ooit is gezegd en geschreven. U moet de redder, de zaakwaarnemer van het Vlaamse erfgoed zijn.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Ik wil beginnen met twee correcties. Het voordeel van de live-uitzending van deze vergadering is dat de kabinetschef mee kan volgen. Het gaat hier niet om de sloep van Leopold II, maar van Leopold III. Dat is belangrijk, want ik had de mail die op de banken bezorgd is, niet volledig kunnen lezen.

De eerste informatie die we hadden over die procedure, met name dat die minstens twee weken duurt, wordt tegengesproken door de mail van mevrouw Annette Krug, Konservatorin van het Landesamt für Kultur und Denkmalpflege. Zij zegt dat het om een lange procedure gaat en dat er een afweging wordt gemaakt. Ze heeft het over een Wirtschaftlichkeitsberechnung, dat is een soort kosten-batenanalyse. Als in Duitsland een dergelijke procedure zou worden gevolgd, dan kunnen we daar enig zicht op hebben. Ik ga in eerste instantie de Duitse minister contacteren.

Het heeft niet tot nu geduurd, mijnheer Sauwens, vooraleer ik de erfgoedwaarde bevestigd heb. Ik heb dat gedaan in antwoord op de vorige vragen die erover gesteld zijn. Alleen, als er hier geen bestemming is voor dat schip, en misschien zelfs via een pps, dan kunnen we hier niets doen. Het gaat om een schip van grote omvang. Het heeft een lengte van 153 meter, de restauratiekosten lopen ontzettend hoog op. Het asbest moet worden verwijderd en de oorspronkelijke staat moet worden hersteld. Ik heb u beschreven dat er veel verdwenen is. Het schip is niet eens meer zeewaardig. We kunnen dat niet doen zonder een project.

Ik kan de stad contacteren, ik kan de privéverenigingen contacteren. Ik wil van de verenigingen weten of het klopt dat er iemand geïnteresseerd is en hoe concreet dat is. Het is niet de bedoeling om het schip naar hier te halen, zelfs niet tegen de prijs van 1 euro, zonder plan. Daar wil ik niet aan beginnen. Dat zal fataal aflopen, dat wordt een tragedie, een miskleun.

Er moet meer gebeuren dan een onderzoek door Monumentenwacht. Die maken trouwens alleen een programma van de werken en nooit een kostenraming van de restauratie.

We hebben hier een hele haalbaarheidsstudie nodig. Wat is er mogelijk? Wie kan instaan voor het beheer? Voor de uitbating? Dat is van een totaal andere omvang dan de beheerscontracten die ik nu sluit voor al die diverse boten die ik beschermd heb. Ik heb u het totale budget al gezegd, het bedraagt een goede 700.000 euro. Daarmee zijn zestien boten beschermd: ze blijven varen en worden goed beheerd.

Dit schip beheren en uitbaten vergt een plan en een kosten-batenanalyse. De jeugdherberguitbating is daar mislukt. Als er interesse bestaat, wil ik die mensen gerust samenbrengen.

Ik weet alleen dat de stad in het verleden en vandaag 'neen' heeft gezegd bij monde van schepen Heylen. Dat is de enige publieke uitspraak. Het Havenbedrijf heeft destijds 'neen' gezegd. De CMB heeft 'neen' gezegd, er waren veel te veel kosten aan. Als er geen partners zijn die de nodige centen op tafel willen leggen, kan ik ze niet verenigen. Ik kan contact opnemen met alle actoren, inbegrepen de stad. Het heeft niets te maken met meerderheid versus oppositie.

De stad heeft nieuwe initiatieven genomen, denk aan het MAS. Dat is gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. Denk aan het Red Star Line Museum. Men moet er natuurlijk iets mee

aanvangen, het volstaat niet dat schip daar te leggen. Het loutere bezit heeft geen waarde. Dat zou niet sporen met het Varenderfgoeddecreet. We kunnen de regering in de huidige budgettaire omstandigheden niet in zo'n avontuur storten.

Mijnheer De Coene, ik zal de eerste preserveringsmaatregelen nemen door dat contact te leggen. Ik ben mij ervan bewust dat de bal in ons kamp kan komen daarmee. Dan nog zeg ik: we gaan de bal oprapen en er iets mee doen als er zicht is op een initiatief.

Ik heb heel veel contacten gehad, voor en achter de schermen, mijnheer Sauwens. Ik hoor altijd maar zeggen dat er interesse is, maar dat komt niet boven water. Als we daar meer zicht op hebben, kunnen we misschien iets ondernemen: publiek of privé, apart of gezamenlijk. Ik weet één ding: de Vlaamse overheid zal die zaak niet uitbaten, dat kan niet. We zouden dus iemand moeten vinden die dat doet. Ik begrijp dat dat niet uw voorstel is. Ik wil geen onterechte verwachtingen scheppen. Dat heeft de heer De Coene juist beklemtoond.

De heer Bart Martens: Minister, dit lijkt me een mooi dossier om een aantal zaken aan elkaar te knopen. We hebben de Doelse kogge die in containers bij het Waterbouwkundig Laboratorium staat te wachten. Die moeten op een bepaald moment wel eens worden ontsloten. We hebben nu de opportuniteit om iets te doen met die Charlesville. We hebben de Mercator. Misschien kunnen we tot een soort maritiemerfgoedpark komen. We hebben het droogdokkeneilandje dat een hoge erfgoedwaarde heeft. Op die plaats kunnen we het maritiem erfgoed uitstallen en ontsluiten.

U bereidt een conceptnota over het varend erfgoed voor. Misschien moeten we dat uitbreiden naar het watererfgoed en dat breder opvatten. We kunnen de zaken niet enkel bekijken in termen van kosten. Er hangt een 'return on investment' aan vast. Kijk maar naar het MAS en de extra bezoekers die het naar de stad brengt. Ik besef maar al te goed dat uw budget voor onroerend erfgoed bijzonder beperkt is en onder druk staat en dat de wachtlijsten voor beschermings- en herstelpremies vrij lang zijn. Er zijn andere partijen met diepere zakken zoals het Havenbedrijf Antwerpen. Dat heeft een ander type begroting. We spreken over heel andere bedragen. Misschien kan dit een aanleiding zijn om iets meer te doen. We hebben nu wat tijd gekocht, misschien rust er toch een zekere bescherming op, misschien kan het schip niet worden verkocht zonder het van die lijst te halen. Dat biedt ons kansen om het dossier warm te houden. We moeten alle mogelijke kansen verkennen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■