



Alfaport Antwerpen



A.B.A.S.

Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en havenbedrijf



Antwerpse Scheepvaartvereniging



Belgica Genootschap



Belgische Marine Schilders



Belgische Zeevaartbond / Ligue Maritime Belge



Beroepsvereniging van Loodsen

Beschermcomité Cultureel Erfgoed van Antwerpen



BrilliAnt

PUB Crangon



District Berendrecht - Zandvliet - Lillo



Eugeen Van Mieghem Museum



Havencentrum Lillo



Hogere Zeevaatschool Antwerpen



Koninklijke Antwerpse Watersportvereniging S.R.N.A.



Koninklijk Belgisch Zeemanscollege



Koninklijke Gidsenvereniging van Antwerpen



Monumentenwacht Varend Erfgoed



Museum aan de Stroom

Nationaal Museum van Douane en Accijnzen



The New Belgica



Rijn- en Binnenvaartmuseum



Royal Yacht Club van België - Antwerpen



Ruimschoots



De Steenschuit



de Scute



Steunpunt Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed



Sail Training Association Belgium



Tolerant



Vlaams Contactforum voor Erfgoedverenigingen



Vlaamse Vereniging tot Behoud van Historische Vaartuigen



Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie



De Vrienden van de Red Star Line



De Vrienden van de Vlaamse Veren



De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum



WaterkAnt

Watererfgoed Nederland



Werk-, Vormings-, Opleidings- en Reintegratieprojecten op Maat van Mensen

Inhoud

1. Context en doel	2
2. Sterkten van watererfgoedbeheer in Antwerpen.....	2
3. Zwakten van watererfgoedbeheer in Antwerpen	3
4. Kansen voor Antwerpen als watererfgoedcentrum	4
5. Bedreigingen voor Antwerpen als watererfgoedcentrum	5
6. Algemene beleidsaanbevelingen.....	5
7. Site- en projectgebonden beleidsaanbevelingen	6
8. Draagvlak van dit manifest	8

1. Context en doel

1.1. Antwerpen is één van de grootste havens van de wereld en kan als wereldhavenstad bogen op een eeuwenlange traditie en een enorme cultuurhistorische rijkdom.

Op het gebied van scheepvaart-, haven- en ander watererfgoedbeheer heeft het de jongste jaren een achterstand opgelopen tegenover andere wereldhavensteden als Hamburg en Rotterdam. Ook elders in Vlaanderen komen ambitieuze watererfgoedprojecten van de grond (Baasrode, Oostende).

Antwerpen is het aan zichzelf verplicht om haar rijke haven- en scheepvaartverleden te koesteren, te bewaren en te exploiteren. Antwerpen moet op het vlak van watererfgoedbeheer een inhaalbeweging maken.

1.2. Dit manifest bevat door de brede Antwerpse scheepvaart-, haven- en erfgoedgemeenschap gedragen beleidsaanbevelingen aan alle bevoegde beleidsmakers op Antwerps, Vlaams en Belgisch niveau.

1.3. Het manifest werd ondertekend en aan het Antwerpse stads- en havenbestuur en de Vlaamse Minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening overhandigd tijdens een studiedag over het Antwerpse watererfgoed georganiseerd door Watererfgoed Vlaanderen en SIWE aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen op 25 mei 2009.

2. Sterkten van watererfgoedbeheer in Antwerpen

2.1. Antwerpen is sinds de middeleeuwen een havenstad van internationaal belang. In de zestiende eeuw was Antwerpen één van de grootste wereldhavens en handelssteden. Ook vandaag is Antwerpen één van de belangrijkste wereldhavens. Gedurende deze fascinerende geschiedenis heeft Antwerpen een uitzonderlijk watergebonden cultuurhistorisch patrimonium opgebouwd, met immateriële zowel als natte en droge materiële elementen.

2.2. Van alle hedendaagse wereldhavens is Antwerpen de stad met de langste traditie als wereldhaven. Vergeleken met andere havensteden is de grond waaruit een watererfgoedbeleid kan opbloeien dus bijzonder rijk.

2.3. De geschiedenis van Antwerpen als wereldhaven is, door de steile ups en downs en de politieke en diplomatieke wederwaardigheden rond de vrije vaart op de Schelde, uitzonderlijk interessant en dramatisch. Het eeuwenlange verhaal van de vaart op de Schelde is op zich van internationale betekenis.

2.4. Antwerpen heeft sinds haar ontstaan een schitterende locatie aan het water, met een prachtig waterfront en aanmeermogelijkheden voor zee- en binnenschepen aan het historische stadscentrum.

2.5. Antwerpen bezit een rijk bouwkundig waterpatrimonium, dat getuigt van de eeuwenlange wereldhaventraditie (De Cluyse, Hessenhuis, Beurs, napoleontische dokken, Loodswezen, Scheldeforten,...).

2.6. Antwerpen bezit internationaal belangrijke collecties havenuitrusting in publiek en privaat bezit (kranen, wagens, weegtoestellen in bezit van o.m. het MAS en Katoennatie).

2.7. Er bestaan diverse iconische Antwerpse zeeschepen en scheepswrakken (Mercator, Doelse kogge, Belgica, Charlesville, Roi Baudouin, Askoy II).

2.8. Antwerpen bezit één van de mooiste collecties historische binnenschepen van de wereld (collecties van het MAS en het Rijn- en Binnenvaartmuseum).

2.9. Mede dankzij decennialang mecenaat heeft het Nationaal Scheepvaartmuseum een uitstekende collectie scheepvaartmemorabilia aangelegd, waarvan enkele deelcollecties wereldbelang hebben (Chinese jonken en achterglasschilderijen).

2.10. Antwerpen is niet alleen de stad van Rubens, Van Dijck en Jordaens, maar ook de stad van talrijke uitnemende haven- en scheepvaartschilders, waaronder de internationaal doorbrekende Eugeen Van Mieghem, de Van Gogh van de havenschilders.

3. Zwakten van watererfgoedbeheer in Antwerpen

3.1. De maritieme identiteit en de unieke wereldhavenstadtraditie van Antwerpen worden in het raam van de internationale en nationale profilering, *branding* en promotie van de stad slechts in beperkte mate geëxploiteerd.

3.2. Als een van de weinige wereldhavens beschikt Antwerpen heden niet meer over een scheepvaartmuseum.

3.3. Anders dan vroeger, is Antwerpen vandaag niet het onbetwiste nationale scheepvaarterfgoedcentrum van België.

3.4. Talrijke topstukken van het Antwerpse scheepvaart- en havenerfgoed zijn verdwenen naar andere oorden (Mercator, Charlesville, Stadsgraanzuiger 19, Askoy II) of worden niet gevaloriseerd en zijn bedreigd (Doelse kogge).

3.5. Het Antwerpse waterfront aan de Scheldekaaien, inbegrepen het Maritiem Lint, verkeert in een verloederde toestand.

3.6. Enkele monumentale watererfgoedinfrastructuren en -gebouwen zijn ontmanteld, afgebroken of verwijderd (Zuiderdokken, Bonapartesluis, Koninklijk Entrepot, Tolhuis, Goederenstation Italiëlei,...).

3.7. Er bestaat geen gecentraliseerd of afzonderlijk herkenbaar documentatiecentrum over haven- en scheepvaartgeschiedenis.

4. Kansen voor Antwerpen als watererfgoedcentrum

4.1. In het MAS, dat in 2010 wordt geopend, zal de rijke geschiedenis van Antwerpen als havenstad worden geëvoceerd. Naast het MAS bouwt het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een onthaalpaviljoen. Het MAS plant op regelmatige basis tijdelijke tentoonstellingen over scheepvaartgerelateerde thema's. In het Bonapartedok wordt een museumhaven ingericht. Het MAS kan een instrument worden om de Antwerpse haven- en scheepvaartraditie te valoriseren.

4.2. In 2010 wordt nabij het MAS het Red Star Line-memoriaal geopend, waar de geschiedenis van Antwerpen als emigratiehaven zal worden verhaald. Ook deze instelling wordt een instrument om de Antwerpse havengeschiedenis internationaal uit te dragen.

4.3. De in voorbereiding zijnde grootscheepse heraanleg van de Scheldekaaien is een opportuiniteit om het Antwerpse watererfgoed optimaal te valoriseren (plaatselijk bouwkundig erfgoed, meerplaatsen voor historische schepen, uitstraling van de havenstad, eventueel scheepvaartmuseum,...).

4.4. Antwerpen zal ook in de komende jaren grootschalige watererfgoedgerelateerde evenementen organiseren (Tall Ships, WaterkAnt). Deze vervullen een essentiële rol als katalysator voor de publieke betrokkenheid bij het watererfgoedbeheer.

4.5. Zoals dit manifest illustreert, bestaat in Antwerpen een ruim publiek draagvlak voor ambitieuze watererfgoedinitiatieven.

4.6. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen levert aanzienlijke inspanningen ter versterking van het maatschappelijk draagvlak voor de haven, waarin ook aandacht wordt gegeven aan watererfgoed.

4.7. Het Havenbedrijf investeert in een krachtigere commerciële promotie voor de haven, waarin de rijke wereldhaventraditie mee kan worden uitgespeeld.

4.8. De Vlaamse Regering voert de jongste jaren een krachtig watererfgoedbeleid, dat ook Antwerpen ten goede kan komen. Watererfgoed Vlaanderen vraagt overigens dat de Vlaamse Regering in de legislatuur 2009-2013 een specifiek watererfgoedbeleid ontwikkelt (zie *Tijd voor een specifiek watererfgoedbeleid. Beleidsbrief voor de Vlaamse regering 2009-2013*, op www.watererfgoed.be).

4.9. Wereldwijd en inz. in Europa bestaat de jongste jaren een groeiende aandacht voor maritieme cultuur, scheepvaarterfgoed en de versterking van het draagvlak voor havens.

5. Bedreigingen voor Antwerpen als watererfgoedcentrum

5.1. Het besef van de uitzonderlijke en mondiale betekenis van de Antwerpse havengeschiedenis en het Antwerpse watererfgoed is bij velen erg beperkt. Sommige leeftijds- en bevolkingsgroepen lijken in geringe mate bij het watererfgoedbeheer betrokken. In het rijk geschakeerde watererfgoedgerelateerde verenigingsleven doet zich een veroudering gevoelen.

5.2. Een performant watererfgoedbeheer dreigt te worden bemoeilijkt door de perceptie van watererfgoed als een folkloristische aangelegenheid die een hedendaagse, "trendy" profilering van Antwerpen zou verstoren. De succesrijke mix van historische en hedendaagse stads- en havenfuncties in plaatsen als Hamburg toont aan dat deze perceptie volledig verkeerd is.

5.3. Bepaalde topstukken van het Antwerpse watererfgoed dreigen teloor te gaan of verder gevaloriseerd te worden op andere plaatsen (Doelse kogge, wrak Belgica, Mercator, Flandria 20, Roi Baudouin).

5.4. De concentratie van Vlaamse en Antwerpse inspanningen op het MAS-project dreigt te leiden tot een verwaarlozing van andere watererfgoednoden en tot een uitdroging van financieringsbronnen voor noodzakelijke bijkomende watererfgoedinitiatieven.

5.5. De concrete invulling van het MAS is in het licht van de opdracht om talrijke, sterk gevarieerde collecties samen te brengen, een grote uitdaging. Het risico bestaat dat het MAS lijdt aan een gebrek aan focus, profiel en herkenbaarheid en daardoor aan internationale attractiviteit, en dat inz. het watererfgoed te weinig aandacht krijgt of niet voldoende in relatie staat tot de overige presentaties.

5.6. Op Antwerps niveau dreigen de verspreiding van de talrijke deelcollecties en de versnippering van initiatieven te leiden tot een veelheid van kleinschalige watererfgoedprojecten met onduidelijk profiel, geringe impact en zwakke uitstraling.

5.7. Op Vlaams niveau dreigen een gebrek aan een duidelijke beleidsvisie op het landschap van watererfgoed sites, een eventuele versnippering van middelen en mogelijk zelfs een concurrentie tussen locaties een herprofilering van Antwerpen als watererfgoedcentrum te bemoeilijken.

5.8. Bij de herontwikkeling van oude havenzones wordt aan de conservering en valorisering van het watererfgoed soms onvoldoende aandacht gegeven. Ook bij de heraanleg van de Antwerpse Scheldekaaien is dit een aandachtspunt.

6. Algemene beleidsaanbevelingen

6.1. Alle bevoegde overheden moeten actief bijdragen tot een versterking en uitbouw van het Antwerpse watererfgoedbeleid en -beheer.

6.2. De wereldhavenstadtraditie, de maritieme identiteit en het watererfgoed van Antwerpen moeten een prominente plaats innemen in de profilering, *branding* en promotie van de stad en de haven.

6.3. De initiatieven van het Gemeentelijk Havenbedrijf ter versterking van het maatschappelijk draagvlak voor de haven en op het vlak van commerciële havenpromotie moeten aan de valorisering van het haven- en scheepvaarterfgoed nog meer aandacht geven.

6.4. Het watererfgoed moet volop worden uitgespeeld in de toeristische promotie van de stad, inbegrepen de promotie en uitbouw van het cruisetoeisme (Red Star Line, Napoleon, Scheldegeshiedenis in relatie tot andere wereldrivers,...).

6.5. Het watererfgoedbeleid moet worden geïntegreerd in alle andere beleidsdomeinen (naast toerisme ook ruimtelijke ordening, stedenbouw, haven- en waterwegenbeleid, kunst- en cultuurbeleid,...)

6.6. Bij nieuwe Antwerpse initiatieven rond watererfgoedbeheer dient maximaal samenwerking te worden gezocht met partners op de Linkeroever. Tussen rechter- en linkeroever bestaan sterke historische banden en de huidige haven is grotendeels op de linkeroever gesitueerd.

6.7. De rol van Antwerpen als watererfgoedcentrum zou moeten worden gepreciseerd binnen een bredere Vlaamse visie op de ontwikkeling van watererfgoedlocaties.

7. Site- en projectgebonden beleidsaanbevelingen

7.1. Bij de invulling van het MAS moet het accent worden gelegd op de unieke wereldhavenstadtraditie van Antwerpen.

7.2. Er moet een deskundig en objectief haalbaarheidsonderzoek worden uitgevoerd naar de inrichting van een volwaardig scheepvaartmuseum in, bij of in aanvulling op het MAS. Dit onderzoek dient o.m. de volgende vraagstukken te behandelen:

- het profiel en de rol van een scheepvaartmuseum tegenover andere bestaande en geplande instellingen binnen en buiten Antwerpen, inbegrepen de internationale positionering;
- de voorhanden zijnde collecties en de complementariteit;
- de inpassing van een scheepvaartmuseum in het stadsontwikkelingsbeleid, het toeristisch beleid, het varend erfgoedbeleid en andere relevante beleidsdomeinen;
- de potentiële locaties (Steen, Loodswezen, Hessenhuis, Droogdokeneiland, te verwerven historisch zeeschip, nieuwbouw,...);
- nut en noodzaak van een gecentraliseerd documentatiecentrum over haven- en scheepvaartgeschiedenis, met digitalisering en ontsluiting conform Europese standaarden;
- de bereidheid tot samenwerking van de betrokken actoren en tot eventuele integratie van particuliere collecties en projecten;
- de financiering en de beheersformule (stedelijk, privaat, gemengd publiek-privaat,...).

7.3. Bij de heraanleg van de Scheldekaaien moet doordacht met het watererfgoed worden omgesprongen. Dit vergt o.m.:

- een grondige verfijning en verdieping van het Voorontwerp van Masterplan Scheldekaaien vanuit erfgoedperspectief, waarin de resultaten van diverse beschikbare studies worden meegenomen;
- een zeer grondige archeologische analyse van het plangebied, voorafgaand aan nieuwe ontwikkelingen;
- een zeer grondige afweging van het behoud dan wel de verwijdering van het aanwezige bouwkundige erfgoed (afdaken, havenhekken, treinsporen, gebouwen rond het Margueriedok, etc.), met als bijkomende optie het volledig in originele staat restaureren van een afgebakende erfgoedzone (bijv. ter hoogte van het Noorderterras);
- alleszins bijzondere aandacht voor de uitzonderlijke betekenis van het Steen als waterburcht, die bij voorkeur een bestemming dient te krijgen die nauw aansluit bij haar verleden, en voor de directe omgeving van het Steen-site (de oude 'Werf') als geboorteplaats van de stad en de haven;
- voorrang voor de publieke functie van de Scheldekaaien en zeer grote terughoudendheid rond elke vorm van commercialisering van het gebied;
- een grondig onderzoek naar de mogelijkheid om langs de Scheldekaaien maritieme goederenbehandeling te behouden, die immers een uitnemende immateriële erfgoedbetekenis heeft; hierbij dient een attractieve integratie van een terminal in de overige stadsontwikkeling te worden nagestreefd;
- het vermijden van de aanleg van waterkeringsconstructies die de erfgoedbetekenis van de Scheldekaaien tenietdoen en de band tussen de stad en het water doorbreken (waarbij de kostprijs van ondergeschikt belang is);
- het verbinden van het Red Star Line-memoriaal met de tegenoverliggende Scheldekaai, met reconstructie van de volledige emigratieterminal aan de hand van ter plekke herop te richten oude havenhangars, en vermindering van een moderne torenconstructie die de erfgoedwaarde van de historische gebouwen schaadt en geen toeristische meerwaarde biedt;
- het integreren van de uitbouw van de museumhaven bij het MAS in de plannen voor de heraanleg van de Scheldekaaien;
- het valoriseren van de erfgoedwaarde van de loodswezen- en boeienbeheerssite bij het Loodswezen, en het behouden van de havenfuncties op die locatie;
- het voorzien in ligplaatsen voor plaatselijke en bezoekende erfgoed-schepen;
- het behouden en valoriseren van de belangrijke erfgoedwaarden op Petroleum-Zuid;
- het verwerven van een iconisch historisch Antwerps zeeschip, en het permanent afmeren ervan ter hoogte van het stadscentrum;
- het inrichten van een actieve sociale erfgoed-scheepswerf.

7.4. Er moet op korte termijn worden gestart met de voorbereiding van de heropening van de Zuiderdokken, die één van de mooiste historische havenwijken van Europa kunnen worden. Ook dit project moet van de heraanleg van de Scheldekaaien een onderdeel vormen. Het past overigens in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

7.5. Antwerpen moet ervoor zorgen dat het bouwkundig havengerelateerde erfgoed in de binnenstad niet teloor gaat en wordt gevaloriseerd. Te denken valt bijv. aan de Noorse Zeemanskerk. Ook het Zeemanshuis verdient in dit verband aandacht.

7.6. Er moet dringend worden gestart met de conservering en de museale exploitatie van de Doelse kogge, die van wereldbelang is en waaromtrent grondig studiewerk voorhanden is. Er moet een dringend onderzoek worden uitgevoerd naar de potentiële locaties voor deze exploitatie in Antwerpen.

7.7. Antwerpen dient steun te verlenen aan de lopende Belgica-projecten:

- de berging van het wrak van het iconische poolschip, in welk verband Antwerpen zich - ongetwijfeld naast andere gegadigden - kandidaat zou kunnen stellen als mogelijke locatie voor een museale exploitatie;
- de bouw van een replica, die vanuit de thuishaven Antwerpen zou kunnen fungeren als varend ambassadeur van Antwerpen, Vlaanderen en België.

7.8. Antwerpen moet actief aansturen op een eenduidige beslissing over de toekomstige bestemming van het Antwerpse opleidingsschip Mercator, dat zich thans in Oostende bevindt. Er moet een onafhankelijke multidisciplinaire studie te worden uitgevoerd naar de mogelijke bestemmingen, de implicaties op het vlak van de toepasselijke normering, de bemannings- en andere personeelsvereisten, de financiering en de beheersstructuur. In deze studie kan bijv. de haalbaarheid worden onderzocht van:

- een oplossing waarbij de Mercator in volledig originele toestand als drijvend museumschip wordt behouden te Oostende;
- een oplossing waarbij de Mercator als museumschip tijdelijk kan worden verplaatst naar andere havens in binnen- en buitenland, bijv. voor maritieme evenementen;
- een oplossing waarbij de Mercator wordt verbouwd om opnieuw te kunnen dienen als opleidingsschip;
- in aanvulling en na afstemming op het lopende en derhalve volstrekt prioritaire New Belgica-project, de eventuele latere bouw van een replica van de Mercator (Mercator II) overeenkomstig de hedendaagse normering en exploitatievereisten, met thuishaven Antwerpen.

7.9. Er moet worden onderzocht welke reglementaire versoepelingen, inz. op het vlak van de veiligheidsnormering, moeten worden ingevoerd om Antwerpen aantrekkelijker te maken als aanmeerplaats voor historische schepen (ook deze uit Nederland en andere landen).

7.10. Absoluut dient te worden gewaarborgd dat de collectie Antwerpse havenkranen volledig wordt bewaard en dat hun opstelling en exploitatie op betekenisvolle wijze wordt geïntegreerd in de heraanleg van de Scheldekaaien.

7.11. Er dient een anticipatief beleid te worden gevoerd om de collecties historische havenuitrusting permanent aan te vullen, zodat de collecties representatief blijven en belangrijke stukken niet verloren gaan.

7.12. Een duidelijk beschermingsbeleid is eveneens nodig voor de Antwerpse havenbruggen, die eveneens internationale erfgoedwaarde hebben.

7.13. Er dient actie te worden ondernomen voor het behoud en de internationale valorisering van alle overgebleven Scheldeforten inbegrepen Lillo en Fort Sint-Filips. De uitzonderlijke betekenis van Lillo in het raam van de ontwikkeling van de internationale rivierenpolitiek moet worden gevaloriseerd. De verhoging van de Scheldedijken kan worden aangegrepen om de fortstructuur van Lillo te reconstrueren. De band met Fort Liefkenshoek op de Linkeroever dient beter te worden uitgespeeld i.s.m. met Wase partners zoals de Gemeente Beveren.

7.14. De Stad en het Gemeentelijk Havenbedrijf moeten initiatieven nemen en projecten ontplooien om de watergerelateerde cultuurhistorische rijkdom beter te

valoriseren bij het brede publiek (van de Zwaanridder over Jacques Brel en Willem Elsschot tot Kuifje).

7.15. De websites van de Stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf dienen te worden aangevuld met pagina's die op attractieve wijze de rijke Antwerpse wereldhavenstadtraditie evoceren.

7.16. Onderzocht dient te worden of in Antwerpen geen Wereldhavencultuurcentrum kan worden uitgebouwd, dat kan fungeren als uniek wereldhaven- en wereldhavenstadsmuseum, en dat de internationale uitstraling van Antwerpen kan vergroten.

7.17. Antwerpen dient actief bij te dragen tot een Vlaamse visievorming op watererfgoedbeheer en samenwerking na te streven met andere locaties zoals Baasrode en Oostende.

7.18. Antwerpen dient mee aan te dringen op de opname van watererfgoed op de Vlaamse topstukkenlijst.

8. Draagvlak van dit manifest

8.1. Dit manifest is een initiatief van Watererfgoed Vlaanderen, de Vlaamse koepelvereniging voor scheepvaart-, haven- en ander watererfgoed. Bij Watererfgoed Vlaanderen, dat eind 2008 werd opgericht, zijn reeds een vijftiental verenigingen aangesloten.

8.2. Dit manifest werd bovendien ondertekend door een dertigtal Vlaamse en Antwerpse erfgoed-, scheepvaart- en havenorganisaties en door een ruim aantal particuliere deskundigen, initiatiefnemers en liefhebbers.

8.3. Alle andere instanties en personen die dit manifest willen ondersteunen kunnen het elektronisch ondertekenen via www.watererfgoed.be.

8.4. Watererfgoed Vlaanderen zal erop toezien dat aan dit manifest daadwerkelijk gevolg wordt gegeven en hier periodiek over rapporteren.

Watererfgoed Vlaanderen verenigt en verdedigt al het nat en droog watererfgoed in Vlaanderen (historische schepen, scheepvaart- en havenmusea, watermonumenten, watertradities, -kunst en -cultuur, toeristische en commerciële dienstverleners i.v.m. watererfgoed, experts, onderzoekers en liefhebbers). De koepel ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen, voor de versterking van het waterbewustzijn van de Vlaming en voor de internationale uitstraling van Vlaanderen als baken van scheepvaart- en havencultuur.

vzw Watererfgoed Vlaanderen, Scheepswerven Baasrode, St.-Ursmarusstraat 141, 9200 Baasrode, www.watererfgoed.be
Voorzitter: Prof. Eric Van Hooydonk, eric.vanhooydonk@ua.ac.be, +32 3 238 67 14